Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 51. 3. Juli 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Thätigkeit der preussisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaftsverwaltung im Grossherzogthum Hessen.

Bekanntlich werden die im Grossherzogthum Hessen gegen den preussisch-hessischen Eisenbahnvertrag und dessen Wirkungen von Einzelnen erhobenen Klagen von der Presse gewisser Richtungen immer wieder mit Vergnügen ausgebeutet. Bei diesen Klagen spielt insbesondere auch diejenige wegen der „Fiskalität" der preussischen Staatseisenbahnverwaltung eine erhebliche Rolle. Dem gegenüber glauben wir auf die sehr bemerkenswerthen Ausführungen des „Darmstädter täglichen Anzeigers" hinweisen zu sollen, der unterm 19. Mai d. J. schreibt: „Wir in Hessen sollten uns aber freuen, dass die preussische Finanzverwaltung auf möglichste Ergiebigkeit der Eisenbahnüberschüsse Gewicht legt. Partizipiren wir doch an diesen Ueberschüssen und ist doch unser Staatsbudget nicht zum wenigsten auf diese angewiesen! Wie sollte es uns gehen, wenn etwa infolge einer laxeren und den überall heranstürmenden Wünschen mehr nachgebenden Gebahrung der Staatsbahnverwaltung unser Antheil am Eisenbahnüberschuss zurückginge? Wir haben in Hessen um so mehr Anlass, fortdauernde Handhabung der von der preussischen Staatsbahnverwaltung bisher beobachteten finanziellen Grundsätze zu wünschen, als wir in den Gebieten, in denen wir selbständig sind, durch ein maassloses Nachgeben gegenüber den Anforderungen an den Staatssäckel es fertig gebracht haben, dass unser jetziges Staatsbudget trotz des Millionensegens der Eisenbahnen mit einem Jahresdefizit von 2 000 000 ℳ abschliesst." Wir unsererseits sind übrigens nicht in der Lage, in jenen und in anderen gegen die Staatseisenbahnverwaltung in Hessen erhobenen Beschwerden die richtige Stimme der hessischen Interessenten zu erkennen; wir stimmen vielmehr nach unserer Kenntniss der Verhältnisse völlig mit dem „Schwäbischen Merkur" überein, der unterm 4. April d. J. schreibt: „Nach allen uns von ruhig Denkenden zugekommenen Mittheilungen sind die in Hessen jetzt noch mit den Eisenbahnverhältnissen Unzufriedenen entweder solche, die aus einer Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn eine Stärkung ihres eigenen Einflusses erwarteten und sich nun darin getäuscht sehen, dass die Eisenbahnverwaltung auch ohne sie fertig wird, oder solche, denen man überhaupt nichts recht machen kann." Wichtig sind aber in dieser Hinsicht namentlich die in jüngster Zeit aus Hessen zu verzeichnenden Aeusserungen von hochangesehener Seite: Nachdem bereits kürzlich die Handelskammer zu Giessen erklärt hat, die Eisenbahngemeinschaft habe, ganz abgesehen von den erheblichen finanziellen Vortheilen für Hessen, fast durchweg Verbesserungen gebracht und das Nichtbestehen einer hessischen Eisenbahnselbständigkeit sei praktisch nicht hoch anzuschlagen, berührt nunmehr ganz besonders sympathisch die Erklärung des hessischen Finanzministerialpräsidenten Gnauth in der Sitzung der Ersten Kammer der hessischen Stände vom 21. Juni d. J. Nach dem Bericht der halbamtlichen „Darmstädter Zeitung" hat Ministerialpräsident Gnauth ausgeführt: „Die grossherzogliche Regierung erkenne an und lege Werth darauf, dies hier auszusprechen, dass alle die guten Erwartungen, von denen man bei Abschluss des Staatsvertrages ausgegangen sei, sich in vollem Maasse verwirklicht hätten, und dass das finanzielle Ergebniss und das des Verkehrs die Erwartungen noch übertroffen hätten. Ebenso möchte er auch in diesem Hause hervorheben, dass seitens der preussischen Verwaltung bei der Beurtheilung der hessischen Verhältnisse durchgängig der gleiche Maassstab angelegt werde wie in Preussen und dass kein Opfer gescheut werde, um die mancherlei früheren Missstände der hessischen Linien, die nunmehr Linien der Gemeinschaft geworden seien, zu beseitigen; endlich könne er auch nur bestätigen, dass nach dem Vertrag und seiner Ausführung auch die fernere Entwickelung unseres Nebenbahnwesens nicht in unbilliger Weise erschwert werde." Gelegenheit zu dieser Erklärung, welche ein für allemal alles Gemunkel, als ob die hessische Regierung mit den durch den Eisenbahnvertrag begründeten Verhältnissen doch nicht so recht zufrieden sei,

beseitigt, gab der von dem bekannten Freiherrn v. Heyl namens des ersten Ausschusses der Ersten hessischen Ständekammer über die Regierungsvorlage, die Herstellung weiterer Nebenbahnen betreffend, erstattete schriftliche ausführliche Bericht. Auf Grund eines umfassenden amtlichen Materials, für dessen Beschaffung der Berichterstatter dem Präsidenten des hessischen Finanzministeriums ganz besonders dankt, wird hier die von der Staatseisenbahnverwaltung im Grossherzogthum Hessen zum Wohle des Landes entfaltete Thätigkeit ausführlich geschildert. Auf die die äussere Veranlassung zu diesen Darlegungen bildende hessische Nebenbahnvorlage werden wir demnächst besonders zurückkommen. Wir stellen hier aus den die allgemeinen Fragen der hessisch-preussischen Eisenbahnvereinigung und die Thätigkeit der Gemeinschaftsverwaltung im Grossherzogthum Hessen betreffenden Ausführungen das nachfolgende zusammen:

Ohne die glänzenden finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnvereinigung wäre in Hessen die Entlastung der unteren Stufen bei der staatlichen Einkommensteuer und die Durchführung der sich an das preussische Vorbild anschliessenden Steuerreform überhaupt, d. h. namentlich auch die Aufgabe von Grund- und Gewerbesteuer als Staatssteuern, nicht möglich gewesen. An die Stelle der früheren Zubussen und des in den letzten Jahren vor Beginn der Gemeinschaftsverwaltung ganz geringen Reinertrages der hessischen Staatsbahnen ist nunmehr ein Jahresüberschuss von fast 3 000 000 *M.* getreten. Dabei haben sich die Verkehrsverhältnisse im Lande durch die Thätigkeit der neuen Verwaltung in einer ganz ausserordentlichen Weise verbessert. Die zahlreiche Schaar der Beamten und Arbeiter unter der Herrschaft der hessischen Ludwigsbahn bekanntlich ein Heer von Unzufriedenen, ist zu zufriedenen Menschen umgewandelt, alles politische und wirthschaftliche Ergebnisse, „welche uns das freudige Bekenntniss abnöthigen, dass der Abschluss des Staatsvertrages zwischen Hessen und Preussen von den segensreichsten Folgen begleitet gewesen ist". „Mit Einführung der Eisenbahngemeinschaft und der preussischen Tarife sind die hessischen Staatsbahnen, der geographischen Lage des Landes entsprechend, in den Mittelpunkt der deutschen Verkehrsverbindungen zwischen Süd und Nord, zwischen Binnenland und Weltmeer gerückt und als Verbindungsstrecken des grossen internationalen Weltverkehres in grossem Stile ausgebaut worden während vorher durch Reibungen aller Art Hemmungen für die Entwickelung unseres Verkehres zu beklagen waren. Den kleinsten Stationen des Landes sind mit einem Male die unschätzbaren Vortheile zugeführt worden, welche mit einem grossen, einheitlich verwalteten, streng geregelten Betriebe zusammenhängen. Dadurch hat das wirthschaftliche Leben des Landes bis in die kleinsten Orte hinein eine neue Befruchtung erfahren."

Im einzelnen ist folgendes hervorzuheben: 1. Verhältnisse der Beamten und Arbeiter. Bei den mittleren und unteren Beamten betrug auf den Strecken der früheren hessischen Ludwigsbahn im Direktionsbezirk Mainz das Diensteinkommen am 31. März 1897 nach den Sätzen jener Verwaltung durchschnittlich für den Kopf 1 336 *M.*, am 1. April d. J. aber nach den Staatsbahnsätzen 1 621 *M.*, mithin durchschnittlich für den Kopf 285 *M.* oder 17,5 % mehr. Bei den Hilfsbeamten und Arbeitern trat in derselben Zeit sogar eine Steigerung ein von durchschnittlich 613 *M.* für den Kopf auf 989 *M.*, mithin um 376 *M.* oder 60 %. Die Ausgaben für die Gehälter usw. der mittleren und unteren Beamten haben sich auf den Strecken der früheren hessischen Ludwigsbahn im Direktionsbezirke Mainz von 2 722 000 *M.* am 31. März 1897 auf 4 822 000 *M.* am 1. April 1901 erhöht; die Gesammtausgabe für Hilfsbeamte und Arbeiter ist für den gleichen Bezirk und Zeitraum von 2 051 000 Mark auf 4 457 000 *M.* gestiegen. Diese ausserordentliche Steigerung der persönlichen Ausgaben ist nicht nur durch die Erhöhung der Bezüge der einzelnen Beamten und Arbeiter und die Mehreinstellung von Personal infolge der Verkehrssteigerung (insbesondere auch der Vermehrung der Züge), sondern auch zu einem sehr erheblichen Theil durch Mehreinstellung von Personal infolge Abkürzung der Dienstzeit bewirkt worden. Bei dem Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal galt unter der hessischen Ludwigsbahn die nach Staatsbahngrundsätzen zulässige tägliche Dienstzeit nicht nur als normale tägliche Dienstzeit, sondern sie wurde vielfach noch ganz erheblich überschritten. Gegenwärtig werden die von den Bundesregierungen unterm 5. Januar 1900 vereinbarten Vorschriften über die Dienstzeit streng eingehalten. Ebenso musste bei dem Stations-, Abfertigungs- und Streckenpersonal im Bezirk der früheren hessischen Ludwigsbahn eine erhebliche Verkürzung der täglichen Dienstzeit eintreten. Besonders bedeutend waren die Verkürzung der Dienstzeit und die Personalvermehrung bei dem Stationspersonal der grösseren Bahnhöfe. Der Bericht führt hierfür eine Reihe bezeichnender Beispiele an.

Auch auf den früher unter selbständiger hessischer Verwaltung stehenden oberhessischen Eisenbahnen hat sich nach deren Eintritt in die preussisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft das Diensteinkommen der mittleren und unteren Beamten und der Arbeiter sehr bedeutend erhöht, so bei den oberhessischen Aspiranten und Lokomotivführern um jährlich 400 *M.*, bei den Diätaren um 600 *M.* usw. Die Dienstdauer konnte auch hier gegenüber den früheren Verhältnissen wesentlich abgekürzt werden und es hat, nicht zum wenigsten zufolge dieses Umstandes, eine beträchtliche Stellenvermehrung stattgefunden. Im ganzen werden im Bezirke der Eisenbahndirektion Frankfurt auf den dorthin gefallenen preussischen Strecken der hessischen Ludwigsbahn und der oberhessischen Bahnen jährlich über 500 000 *M.* an Gehältern mehr aufgewendet. Auch die Arbeiter sind hier in ihren Bezügen erheblich aufgebessert und der Zahl nach bedeutend vermehrt worden.

Neben der Abkürzung der Dienstzeit, der Vermehrung der Stellenzahl und der Erhöhung der Bezüge ist für die Beamten und Arbeiter in sozialpolitischer Beziehung durch Verbesserung der bestehenden Uebernachtungsräume und Neubau von Uebernachtungsgebäuden, durch Herstellung von Badeeinrichtungen, Einrichtung von Kantinen auf den grösseren Bahnhöfen, durch die Organisirung einer Eisenbahnschule und der Stationsschulen viel geschehen, und es wird in dieser Hinsicht an Verbesserungen seitens der Eisenbahnverwaltung noch fortwährend gearbeitet. Gegenüber den bei der hessischen Ludwigsbahn fast garnicht und bei den oberhessischen Bahnen in sehr geringem Umfange dem Personal zu Theil gewordenen Unterstützungen sind im Direktionsbezirk Mainz im Etatsjahre 1900 an Remunerationen und Unterstützungen zusammen 106 000 *M.* verausgabt worden, wovon 53 000 *M.* auf untere Beamte und Arbeiter, 45 000 *M.* auf mittlere Beamte und 8 000 *M.* auf ausgeschiedene Beamte und deren Hinterbliebene fielen. Eine wesentliche Verbesserung ist den Beamten des Betriebsdienstes gegenüber den Grundsätzen der früheren Verwaltung dadurch zu Theil geworden, dass die Verwaltung ihnen mit den Familienangehörigen freie ärztliche Behandlung durch die Bahnärzte gewähren lässt. Für die Arbeiter sind die Leistungen der Eisenbahn-Betriebskrankenkasse durch Verlängerung der Unterstützungsdauer und durch Gewährung freier ärztlicher Behandlung und freier Arznei auch an die Familienangehörigen wesentlich verbessert. Ebenso ist den Arbeitern durch die Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse neben den reichsgesetzlichen Leistungen des Invaliden-Versicherungsgesetzes eine Zusatzrente zur Invalidenrente, Wittwen- und Waisengeld an Hinterbliebene sowie Sterbegeld gesichert.

2. Aus preussisch-hessischen Gemeinschaftsmitteln auf den hessischen Strecken ausgeführte Verbesserungen. Bekanntlich hatte sich die hessische Ludwigsbahn, einmal überhaupt von den Grundsätzen einer privaten Erwerbsgesellschaft ausgehend, und dann wegen der konzessionsgemäss nach dem Reinertrag in Aussicht stehenden Verstaatlichung, schon länger als ein Jahrzehnt vor Eintritt der letzteren einer ganz besonderen Zurückhaltung in Bezug auf Ausgaben für bauliche Erhaltung bezw. Verbesserung

der Bahnanlagen befleissigt. Nach dem Bericht sind in den letzten fünf Jahren vor der Verstaatlichung von der Privatbahn für Objekte über 2 000 ℳ. im Einzelbetrage zusammen nur etwa 3 bis 400 000 ℳ. aufgewendet worden. Hiervon werden wohl auf die zum Direktionsbezirk Mainz gekommenen hessischen Strecken etwa 250 000 Mark entfallen. Auf diesen Strecken sind aber für aussergewöhnliche Unterhaltung und kleinere Ergänzungen sowie für erheblichere Ergänzungen (d. h. für Objekte zwischen 2 000 und 100 000 ℳ.) verwendet bezw. bewilligt worden: für 1897/98: 1 751 000 ℳ.; für 1898/99: 347 000 ℳ.; für 1899: 559 000 ℳ.; für 1900: 851 000 ℳ.; für 1901: 771 000 ℳ., zusammen hierfür in den ersten fünf Jahren nach der Verstaatlichung 4 279 000 ℳ. gegenüber 250 000 ℳ. in den letzten fünf Jahren der Privatbahn. Durch diese erheblichen Aufwendungen und durch die für gewöhnliche Unterhaltung (Objekte bis zu 2000 ℳ.) aufgewendeten Mittel haben denn auch die Strecken der früheren hessischen Ludwigsbahn ein völlig verändertes Aussehen erhalten. Der Bericht zählt in einer langen Uebersicht alle die vielen einzelnen Objekte auf, auf welche sich jene 4 279 000 ℳ vertheilen. Es befinden sich darunter Anlagen der verschiedensten Art: Verbesserungen der Betriebsanlagen, der Verkehrsanlagen, Anlagen im Interesse des Bahnpersonals, maschinelle Anlagen usw. Eine Einzelaufzählung würde zu weit führen. Jedem, welcher die Strecken der früheren hessischen Ludwigsbahn von früher her kennt und sie jetzt bereist, muss das ganz veränderte und erneuerte Aussehen, insbesondere der Bahnhöfe, auffallen.

Aehnliches gilt für die oberhessischen Eisenbahnen. Diese früher von der selbständigen hessischen Staatsverwaltung betriebenen Linien befanden sich zwar bei ihrem Eintritt in die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft in einem baulich nicht unbefriedigenden Zustande. Immerhin waren wegen ihres sehr geringen Erträgnisses manche sehr wünschenswerthe Ausführungen aufgeschoben. So sind für die oberhessischen Bahnen in den vier ersten Jahren nach Eintritt in die Gemeinschaft aus preussisch-hessischen Gemeinschaftsmitteln ohne die laufende Unterhaltung 2 340 000 ℳ. und aus hessischen Staatsmitteln (unter Zuschreibung zur hessischen Theilungsziffer; siehe unten bei 3) etwa 700 000 ℳ., zusammen über 3 000 000 ℳ. verwendet worden, während die für die baulichen Anlagen der oberhessischen Bahnen von der früheren hessischen Verwaltung gemachten Aufwendungen der Jahre 1893—1897 nur rund 2 000 000 ℳ. betragen hatten.

3. Aus hessischen Staatsmitteln gebaute neue Bahnen und auf den hessischen Strecken ausgeführte Bauten. Nach dem preussisch-hessischen Staatsvertrag wird für die vereinigten preussischen und hessischen Bahnen ein gemeinschaftlicher und einheitlicher Betriebsetat aufgestellt. Es werden hiernach die nach den Grundsätzen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung auf den Betriebsetat zu verrechnenden Ausgaben sowohl hinsichtlich der preussischen, als auch hinsichtlich der hessischen Strecken aus Gemeinschaftsfonds bestritten (zu vergl. vorstehend unter 2). Ausgaben für den Bau neuer Bahnen nebst deren Ausrüstung mit Betriebsmitteln sowie für den Ankauf bestehender Bahnen trägt derjenige der beiden Staaten, zu dessen Eigenthumsnetz die Bahn gehören soll. Ebenso werden Ausgaben für Erweiterungen bei bestehenden Bahnen (Umbau von Bahnhöfen, Legen zweiter Gleise, Betriebsmittelvermehrung für die bestehenden Bahnen usw.), welche nach den Grundsätzen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung im Extraordinarium des Etats zu verrechnen sind (im allgemeinen Objekte über 100 000 M.), von jedem der beiden Staaten für seine Strecken bestritten. Hierbei erfolgen zu Gunsten des diese Mittel aufwendenden Staates Zuschreibungen zu seiner Theilungsziffer (die Theilungsziffern der beiden Staaten sind die Verhältnisszahlen, nach denen der nach Abschluss der Betriebsrechnung des Gesammtunternehmens sich ergebende Ueberschuss unter die beiden Theilhaber vertheilt wird) in Gestalt von festen Prozentsätzen der aufgewendeten Kapitalien, und zwar für neu gebaute Bahnen $1^1/_2$ %, für Erweiterungen auf bestehenden Bahnen und Betriebsmittelvermehrung 3 %. Da seit dem der Bildung der Theilungsziffern zu Grunde gelegten Jahr 1894 die Ueberschüsse des Gesammtunternehmens um etwa $^1/_3$ gestiegen sind, so wirken jene Zuschreibungen zur Theilungsziffer bei der Vertheilung des jeweiligen Jahresüberschusses nicht nur mit den genannten Prozentsätzen, sondern mit einem um $^1/_3$ erhöhten Betrage, mit anderen Worten es hat Hessen, wenn die Reinerträgnisse des Gesammtunternehmens ungefähr auf ihrer jetzigen Höhe bleiben, aus seinen in neuen Bahnen (es handelt sich hierbei nur um Nebenbahnen) investirten Kapitalien eine Rente von etwa 2 %, von den seinerseits für Betriebsmittelvermehrung, Umbau von Bahnhöfen, Bau zweiter Gleise usw. verwendeten Beträgen eine Rente von etwa 4 %. Demgegenüber gibt der Ausschussbericht die wirkliche Rente der hessischen Nebenbahnen auf etwa 1 % an, was, verglichen mit dem hessischerseits für die Nebenbahnkapitalien aus der Gemeinschaft bezogenen Erträgniss mit 2 %, bei einem Kapital von 32 000 000 ℳ. für Hessen ein jährliches Mehr von 320 000 ℳ. bedeutet. Wir nehmen hierbei an, dass die in dem Bericht angegebenen 1 % die Rente darstellen, welche Hessen bei eigener selbständiger Verwaltung aus seinem Nebenbahnnetz gezogen hätte. Bekanntlich war gerade der von Hessen vor Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn und vor Erzielung einer Einigung mit Preussen in grösstem Stil unternommene staatliche Nebenbahnbau ein äusserst riskantes Unternehmen. Von dieser Sorge hat der mit Preussen geschlossene Eisenbahnvertrag den hessischen Staat befreit. Aehnlich günstig wirkt für Hessen die oben mit etwa 4 % berechnete Rente, welche es aus seinen für grössere Erweiterungsanlagen usw. aufgewandten Kapitalien bezieht. Solche Erweiterungsanlagen schaffen an sich noch keinen neuen Verkehr. Für die noch selbständig gebliebenen kleineren Eisenbahnverwaltungen sind solche zwar das Anlagekapital, aber nicht die Rente steigernden Ausgaben für grössere Umbauten eine erhebliche Sorge, nicht zum wenigsten auch gerade in Württemberg, wo zur Vervollständigung der Bahnanlagen in der nächsten Zeit viele Millionen aufgewendet werden müssen. Hessen bezieht für diese Kapitalien aus der Gemeinschaft eine die Verzinsung völlig deckende Rente; bei Einrichtung einer eigenen selbständigen Staatseisenbahnverwaltung würde hierauf nicht zu rechnen gewesen sein. Um welche Summen es sich hierbei handelt, führt der Bericht im einzelnen auf. Ausser den bekannten 32 000 000 ℳ. für Nebenbahnen (bei denen aber die auf Betriebsmittel entfallenden etwa 3 000 000 ℳ. mit 3 % und nur der Rest mit $1\frac{1}{2}$ % der hessischen Theilungsziffer zugeschrieben wird) sind daselbst als mit 3 % der hessischen Theilungsziffer zuzuschreiben rund 630 000 ℳ. auf den oberhessischen Eisenbahnen, rund 13 150 000 ℳ. auf den hessischen Strecken der vormaligen hessischen Ludwigsbahn und rund 210 000 ℳ. auf der hessischen Strecke der Main-Neckarbahn (deren preussischer und hessischer Antheil bekanntlich zwar nicht in die grosse preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft, wohl aber in die grosse Finanzgemeinschaft fällt) für Bahnhofsumbauten, zweite Gleise usw. und 3 100 000 ℳ., welche für Betriebsmittelvermehrung wegen der bestehenden Bahnen hessischerseits aufzubringen sind, berechnet. Daneben kommt der Wormser Bahnhof mit 6 000 000 ℳ. und die neue Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Worms mit 5 700 000 ℳ. in Betracht. Für beide Objekte liegen der hessischen Regierung auf Grund der von ihr früher mit der hessischen Ludwigsbahn getroffenen Vereinbarungen finanziell gewisse Vorleistungen zu Gunsten der Gemeinschaft ob; der Haupttheil dieser gewaltigen Wormser Kapitalien wird aber für Hessen in der preussisch-hessischen Gemeinschaft mit 3 % zur Theilungsziffer zugeschrieben. Ist der Wormser Bahnhof und die Wormser Brücke auch jetzt für die Gemeinschaft ein wichtiges Machtmittel, eine selbständige hessische Staatseisenbahnverwaltung wäre nicht in der Lage gewesen, hierdurch einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrsleitung auszuüben; auf volle Verzinsung ihrer aufzuwendenden Kapitalien hätte sie hier nie rechnen können. — Wir müssen uns versagen, auf die Schilderung der einzelnen zum Theil sehr umfassenden

Ausführungen, für welche in vorstehendem nur die Summen angegeben sind, näher einzugehen. Es kann aber hier nur dasselbe festgestellt werden, was wir oben unter 2) für die aus preussisch-hessischen Gemeinschaftsmitteln hergestellten Verbesserungen festgestellt haben. Die hier in Frage stehenden, aus hessischen Mitteln unter Zuschreibung zur hessischen Theilungsziffer hergestellten grossen Bauten haben fast alle wichtigen Punkte gänzlich neu gestaltet und in Verbindung mit den oben bei 2) bezeichneten Verbesserungen das hessische Staatsbahnnetz zur glatten Abwickelung des Verkehrs erst geeignet gemacht. Für eine selbständige hessische Verwaltung würde die Aufbringung solcher Kapitalien ohne Garantie einer daraus zu ziehenden Rente bedenklich gewesen sein.

(Fortsetzung folgt.)

Zwei französische Rangirbahnhöfe mit Umladehallen.

(Schluss aus Nr. 50.)

B. Der Rangirbahnhof Le Bourget-Triage

hat in der Anlage Aehnlichkeit mit dem von Condren, was vielleicht auf eine gewisse Vorliebe der französischen Eisenbahntechniker für die breitentwickelte Anordnung gegenüber der längsentwickelten schliessen lässt. Der gleichfalls nach den Plänen von Sartiaux bereits im Jahre 1883 einige Monate nach der vollständigen Inbetriebnahme der grossen Pariser Ringbahn dem Betriebe übergebene Bahnhof liegt 9,4 km von Paris an der Kreuzung der grossen Ringbahn mit der Nordbahnlinie Paris-belgische Grenze (über Soissons) und bildet für das Nordbahnnetz den Uebergangsbahnhof nach allen an die grosse und kleine Ringbahn angeschlossenen Linien. Die nachstehende Abbildung 3 gibt eine Uebersicht von der Lage des Bahnhofes zu den benachbarten, von welchen zwei (Drancy und Ceinture)

Abbildung 3.

nur dem Personen- und örtlichen Güterverkehr dienen, während auf dem dritten (Le Bourget-Echange) die Uebergabe der Züge von der Nord- an die Ringbahn und umgekehrt stattfindet. Der letztere Bahnhof ist nur am südöstlichen Ende mit der Ringbahn verbunden, so dass nur dort Züge auf die Nordbahn übergeführt und an die Ringbahn abgegeben werden können. Die von der Nordbahn aus nach Westen bestimmten Züge müssen also auf der Ringbahn kehren. Damit das ohne Sperrung der Hauptgleise erfolgen kann, ist am Ostende des Uebergabebahnhofes ein Ausziehgleis angelegt.

Der Rangirbahnhof Le Bourget-Triage besteht aus zwei Gruppen von Ein- und Ausfahrtgleisen, einer Gleisgruppe für Werkstattszwecke, einer Ablaufgruppe, die von Süden her unmittelbar zugänglich ist, und an welche sich nach Norden hin eine Rangirgruppe mit 22 stumpf endigenden Gleisen anschliesst, endlich einer Gruppe für zwei Umladehallen, von welchen die eine der Verkehrsbeziehung Nordbahn-Ringbahn, die andere der umgekehrten dient. (S. Abbildung 4.)

Die vier Ablaufgleise sind zu je zweien zusammengefasst und durch doppelte Weichenverbindungen mit den Rangirgleisen verbunden, die ihrerseits in zwei Gruppen derart getheilt sind, dass von zwei Ablaufgleisen nöthigenfalls gleichzeitig rangirt werden kann. Die Umladehallen werden durch ein besonderes Ablaufgleis bedient. Ein Lokomotivschuppen, eine Wagenwerkstätte, ein Uebernachtungsgebäude und ein Elektrizitätswerk machen die Anlagen vollständig.

Der Uebergabebahnhof (Le Bourget-Echange) besteht aus 12 mit der Ringbahn gleichlaufenden Gleisen, die unmittelbar mit den Ein- und Ausfahrtgleisen wie mit der Ablaufgruppe verbunden sind.

Alle Wagen werden alsbald nach ihrer Ankunft auf eines der Ablaufgleise gebracht und in die Rangirgleise nach Richtungen vertheilt. Die für die Nordbahn bestimmten Wagen werden aus den Richtungsgleisen hervorgeholt und auf das die Ausfahrtgleise beherrschende Ausziehgleis gebracht, behufs Ordnung des Zuges nach Stationen. Die auf die Ringbahn übergehenden Wagen werden in die Rangirgleise nach der Bestimmungsbahn vertheilt und für jede dieser Bahnen (sechs ausser der Nordbahn) ohne weitere Behandlung auf ein Gleis des Uebergabebahnhofes gebracht, von wo die Abfahrt nach den festgesetzten Uebergabebahnhöfen der Ringbahn erfolgt.

Die Zahl der in Le Bourget-Triage täglich zu behandelnden Wagen schwankt zwischen 2600 und 3600.

Das Rangirgeschäft vollzieht sich, wie die Aehnlichkeit der Anlagen es mit sich bringt, in gleicher Weise, wie auf dem Bahnhofe Condren; nur eine Besonderheit bleibt zu erwähnen, durch welche die Wagenvertheilung in die Rangirgleise erleichtert werden soll. Die Wagen werden nämlich vor dem Ablaufen mit Zetteln beklebt, welche durch ihre Farbe und aufgedruckten Ziffern die Bestimmung der Wagen kennzeichnen. Rothe Zettel mit den Nummern 25 bis 30 gelten für die nach den fremden Bahnen und den Stationen der grossen Ringbahn abgehenden Wagen, rothgelbe Zettel mit den Nummern 31 bis 42 für die nach den Stationen der kleinen Ringbahn und den innerhalb des Gürtels der grossen Ringbahn gelegenen Stationen der fremden Bahnen bestimmten Wagen.

Die Bezettelungen mögen durch ihre Augenfälligkeit gewisse Vortheile bieten, auch den Rangirmeistern und ihren Arbeitern die Mühe des Nachdenkens über den jedem Wagen anzuweisenden Platz erleichtern. Es fragt sich aber, ob der Vortheil durch die Arbeit des Beklebens und späteren Entfernens der Zettel nicht stark vermindert wird. Erfahrungsmässig eignen sich die Rangirmeister in der richtigen Vertheilung der Wagen nach den für die Beförderung vorgeschriebenen Bezettelungen sehr bald eine grosse Fertigkeit an.

Die für den Bahnhof Condren oben erörterten Erschwernisse des Rangirgeschäfts infolge der nach der Breite entwickelten Gesammtanlage treffen auch für den Bahnhof Le Bourget-Triage zu.

Besondere Beachtung verdient derselbe durch seine Umladeeinrichtungen, welche, wie schon oben erwähnt, für die Verkehrsbeziehungen Ringbahn-Nordbahn und umgekehrt völlig getrennt sind, wobei allerdings die erstere Beziehung wesentlich überwiegt.

Im Jahre 1894 sind 69352 angekommene Wagen mit 213663 t und 2765070 Frachtstücken umgeladen worden. Seit dem Jahre

1896 hat sich der Umladeverkehr allerdings infolge der mit den übrigen Gesellschaften getroffenen Vereinbarungen vermindert — ein Zeichen, wie wesentlich der Umfang des Umladegeschäfts von den für die Stückgutbeförderung jeweilig maassgebenden Grundsätzen beeinflusst wird —, ist aber immerhin beträchtlich geblieben.

Die Umladehalle für den Uebergang Nordbahn-Ringbahn ist nicht beschrieben. Die Form, in welcher sie im Bahnhofsplan angedeutet ist, lässt auch Schlüsse auf die Einrichtung und Benutzung nicht zu. Dagegen ist die Umladehalle für den Uebergang Ringbahn-Nordbahn besonders dargestellt und eingehend beschrieben. Dieselbe ist ein i. L. 176 m langes und 23,8 m breites Gebäude (s. Abbildung 5), durch welches vier Gleise (7—10) gelegt sind. Zwischen den Gleisen 7 und 8 bezw. 9 und 10 befinden sich zwei Umladebühnen von nur 4 m Breite, deren nutzbare Länge Raum für die Beistellung von 25 Wagen bietet, so dass in der Halle im ganzen $4 \times 25 = 100$ Wagen Platz finden. Die Bühnen sind durch Hubbrücken, welche über die Gleise 8, 9 und 10 gelegt werden können, mit einander und mit dem neben der Halle angeordneten Lagerraum verbunden. Die Gleise 7 und 9 dienen zur Aufstellung der zu entladenden, 8 und 10 der zu beladenden Wagen. Die Umladung erfolgt durch Menschenkraft unmittelbar von Wagen zu Wagen, und von jedem Punkt einer Ladebühne kann man mittelst der Hubbrücken an jeden in der Halle befindlichen Wagen gelangen. Die Bühnen bilden nur die Rollbahnen für die Handkarren, dienen aber nicht zur Lagerung von Frachtstücken, was sich auch bei der geringen Breite von 4 m verbietet.

Abbildung 4.

Rangirbahnhof Le Bourget-Triage.

a Werkstatt, *b* Lokomotivschuppen, *c* Umladehallen, *d* Uebernachtungsraum, *e* Stationsraum, *f* Elektrizitätswerk, *g* bedeckte Bühne, *h* Wasserstation.

Bemerkung. Die Bahnhöfe Le Bourget Drancy und Le Bourget Ceinture sind zur Erhöhung der Uebersichtlichkeit in vorstehender Abbildung nicht berücksichtigt.

Abbildung 5.

Umladehalle auf Bahnhof Le Bourget-Triage.

Die auf den Gleisen 8 und 10 aufgestellten 50 bedeckten Wagen sollen die Ladung der auf den Ankunftsgleisen 7 und 9 eingegangenen Wagen aufnehmen und bleiben während des ganzen Tages zwecks Beladung verfügbar. Jeder dieser Wagen ist zur Aufnahme der Stückgüter für eine Anzahl Stationen des Nordbahnnetzes bestimmt, deren Namen nach der geographischen Folge auf einer am Wagen befestigten Tafel verzeichnet sind, und hat einen von vornherein festgesetzten Beförderungsweg.

Die Bestimmungsgruppen der 50 Wagen insgesammt umfassen das ganze Nordbahnnetz. Ein alphabetisches Verzeichniss aller Stationen des Netzes gibt den Bediensteten den Platz an, welchen der irgend einer Bestimmungsstation zugehörige Wagen in der Umladehalle einnimmt.

Vor dem Beginn der Umladung geht man an die Prüfung der Frachtpapiere. Das geschieht schon, bevor die zu entladenden Wagen in die Halle geführt werden. Die sämmtlichen zu einem Frachtstück gehörigen Papiere werden behufs Erleichterung der späteren Wiedervereinigung mit einer Ordnungsnummer versehen. Von dem Ladebrief (feuille de déchargement), der von den übrigen Papieren getrennt wird, stellt man eine Abschrift auf kleinerem Muster her, die im übrigen alle Angaben des Urstücks enthält. Urstück und Abschrift werden vereinigt und die sämmtlichen zu einem Wagen gehörigen vereinigten Doppelbriefe dem Aufsichtsbeamten der Halle in einem Bündel übergeben. Damit ist diesen Beamten Gelegenheit geboten, aus dem Inhalt der Wagen die für eine Station oder Stationsgruppe bestimmten Frachtstücke auszusuchen und zu einer vollen Ladung, die mindestens 1 500 kg umfassen muss, zusammen zu stellen.

Die Arbeit des eigentlichen Umladens wird von Vorarbeitern (chefs d'équipe), denen je drei Karrenschieber (rouleurs) beigegeben sind, und von Verstauern (chargeurs) besorgt, welchen die Unterbringung der Stücke in den Wagen obliegt Jeder Vorarbeiter hat für jeden ihm zugetheilten Wagen das zugehörige Packet doppelt ausgefertigter Ladebriefe in Händen. Wenn ein Frachtstück aus dem Wagen entnommen wird, sucht der Vorarbeiter schnell diejenigen beiden Briefe heraus, auf welchen das Stück vermerkt ist, prüft die Uebereinstimmung mit dem Frachtstück, macht etwa nöthige Vermerke auf dem Ladebriefe und der Abschrift, behält den Urbrief zurück und übergibt die Abschrift dem Karrenschieber, der das Frachtstück ausgeladen hat, und theilt ihm den Namen der Bestimmungsstation mit. Der Karrenschieber befördert das Stück an den dieser Station zugetheilten Wagen — nöthigenfalls unter Zuhilfenahme des mitgeführten Verzeichnisses, auf welchem neben sämmtlichen Stationen der Nordbahn die zu jeder gehörige Reihenzahl des Binderfeldes der Halle angegeben ist, in welchem sich der aufzusuchende Wagen befindet — und überliefert dem Verstauer das Frachtstück mit der Abschrift des Ladebriefes. Der Verstauer prüft seinerseits nochmals Frachtstück und Abschrift auf Uebereinstimmung wie Beschaffenheit und bringt nun das Frachtstück an derjenigen Stelle des Wagens unter, welche der Bestimmungsstation vorbehalten und auf der oben angegebenen Tafel vermerkt ist, die sich an jedem Wagen befindet. Das Verstauen der Frachtstücke muss nicht nur mit Sorgfalt geschehen, um Beschädigungen zu vermeiden, sondern auch in einer bestimmten Ordnung, damit die Entladung auf der Bestimmungsstation ohne Zeitverlust erfolgen kann. Während nun der Karrenschieber sich auf den Rückweg macht, um neues Gut zu holen, setzt der Verstauer auf die Ladebriefabschrift die Nummer des Wagens, in welchen das Stück verladen ist, und heftet die Abschrift auf eine Tafel zu den anderen, welche den bereits in denselben Wagen verladenen Stücken zugehören. Jeder Verstauer hat im allgemeinen vier hinter einander stehende Wagen in dieser Weise zu versorgen. Umfasst der Ladebrief mehrere Stücke, so erfolgt die Prüfung seitens des Verstauers der Reihe nach, wie der Karrenschieber die Stücke zubringt.

Ist ein Wagen völlig entladen, so hat der Vorarbeiter nur noch die Urstücke der Ladebriefe in Händen. Diese Stücke werden nun der Abfertigungsstelle übergeben, welche von den etwa aufgeschriebenen Vermerken Kenntniss nimmt und jedes mit den übrigen zu der betreffenden Sendung gehörigen Papieren vereinigt, was mit Hilfe der aufgeschriebenen Ordnungsnummern nicht schwer fällt. Jeden Abend werden die in jedem beladenen Wagen gesammelten Ladebriefabschriften gleichfalls auf die Abfertigungsstelle gebracht und ein Beamter (tractionraine) vermerkt nach diesen Abschriften auf den Urstücken die Nummer desjenigen Wagens, in welchen das Stück umgeladen ist, heftet die Papiere für jedes Frachtstück zusammen und vereinigt dieselben wagenweise. Schliesslich werden die zu jedem Wagen gehörigen Papiere in Fächerpulten nach der alphabetischen Folge der Bestimmungsstationen untergebracht bis zur Uebergabe an die Zugführer der verschiedenen Züge, mit welchen die Wagen abgehen.

An jedem Abend werden die 50 beladenen Wagen von den Gleisen 8 und 10 abgeholt, nachdem die Ladungen von dem die ganze Umladung überwachenden Beamten (chef de la manutention) nochmals durchgesehen und die Wagenthüren geschlossen und mit Bleisiegeln versehen sind.

Noch an demselben Abend, spätestens aber in der darauf folgenden Nacht, gehen die sämmtlichen während des Tages beladenen Wagen ab und zwar die mit vollen Ladungen für einzelne Stationen versehenen mit Durchgangszügen thunlichst bis zur Bestimmungsstation, die übrigen gleichfalls bis dahin ohne Aufenthalt, von wo ab die Ladung vertheilt werden muss. Im Ganzen kann man annehmen, dass $^9/_{10}$ der Stückgüter, die in Le Bourget-Triage für Nordbahnstationen umgeladen sind, ohne weitere Behandlung bis an ihre Zielstation gehen und im allgemeinen am Tage nach der Umladung dort ankommen.

Das Personal des Umladedienstes besteht aus etwa 100 Köpfen. Diese Zahl wechselt natürlich mit dem Verkehrsumfang, der in den Monaten September bis Dezember, vor allem aber im März und April am bedeutendsten ist. Gearbeitet wird in der Umladehalle nur am Tage. Die Länge des von einem Frachtstück bei der Umladung in der Halle zurückzulegenden Weges (Rollweg) schwankt zwischen 4 und 189 m. Erfahrungsmässig legt ein Karrenschieber zur Beförderung eines Stückes auf dem Hin- und Rückwege durchschnittlich 145 m zurück, so dass die Durchschnittsentfernung der beiden an der Umladung eines Stückes betheiligten Wagen 72,5 m beträgt. Die durchschnittliche Befrachtung eines umzuladenden Wagens ist gleich 3 299 kg, die auf 41,7 Frachtstücke sich vertheilen, so dass jedes im Mittel 79 kg wiegt. Zur Umladung dieser Stücke werden im Durchschnitt 30 Karrenfahrten gemacht, auf jede kommen also 1,4 Stücke und 110 kg. Diese verhältnissmässig hohe Gewichtszahl erklärt sich daraus, dass ein grosser Theil der Stücke aus Fässern besteht, deren zeitweise in Le Bourget-Triage 2 000 täglich umgeladen werden. Ein Vorarbeiter mit 3 Mann ladet in 10 Tagesarbeitsstunden durchschnittlich 12 Wagen um, das sind rund 500 Frachtstücke und 39 500 kg, wozu 360 Karrenfahrten nöthig sind. Auf einen Karrenschieber kommen 160 Frachtstücke, 13 166 kg und 120 Fahrten, das ist $145 \times 120 = 17\,400$ m Weg täglich.

Im Vergleich zu den bei uns üblichen Einrichtungen erscheint uns die Art und Weise, wie die Wiedervereinigung der umgeladenen Frachtstücke mit den zugehörigen Papieren gesichert wird, etwas umständlich und zeitraubend. Gegen die Zuverlässigkeit des Verfahrens werden indessen Einwendungen nicht zu erheben sein. Eine nähere Prüfung desselben ist an der Hand der vorliegenden Veröffentlichungen nicht angängig, es fehlt dazu eine genauere Angabe über die Formen, welche bezüglich des Güterverkehrs in Frankreich gültig und für den vorliegenden Fall von Einfluss sind. Wir unterlassen es daher, hierüber vergleichende Betrachtungen anzustellen.

Es fällt uns ferner auf, dass die zur Bildung geschlossener Stückgutladungen festgesetzte untere Gewichtsgrenze mit 1 500 kg wesentlich niedriger liegt, als bei uns, wo die frühere Grenze von 2 000 kg auch in den neueren Bestimmungen des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes über die einheitliche Stückgutbeförderung festgehalten ist.

Endlich müssen wir aus der gegebenen Darstellung des Umladegeschäftes entnehmen, dass die angekommenen Wagen vollständig entladen und für die Weiterbeförderung des angekommenen Gutes nicht mitbenutzt werden. Es findet also bei keinem Wagen Zuladung statt, vielmehr wird das gesammte Gut in andere Wagen umgeladen.

Wie weit das ausgeladene Gut gelagert wird und be-

jahendenfalls wie lange, davon ist in unserer Quelle nicht die Rede; wie überhaupt die Ausnutzung des neben der Halle befindlichen Lagerraumes geschieht, ist völlig unerörtert geblieben.

Die Frage, welches Mindestgewicht für die Bildung geschlossener Stückgutladungen nach einzelnen Stationen oder Stationsgruppen und Umladestellen maassgebend sein soll, ist eine wirthschaftliche, deren für alle Fälle zutreffende Beantwortung auf Schwierigkeiten stösst wegen der Vielfältigkeit der in Betracht zu nehmenden Umstände. Im allgemeinen ist das Bestreben berechtigt, das Ladegewicht der Wagen auch im Stückgutverkehr möglichst auszunutzen. Daher wird mit der Zunahme des durchschnittlichen Ladegewichts der Wagen auch die für Bildung geschlossener Stückgutladungen maassgebende Gewichtsgrenze sich nach oben verschieben müssen, und in denjenigen Ländern, welche mit der Steigerung des durchschnittlichen Ladegewichtes der Wagen am weitesten vorgeschritten sind, muss man die Festsetzung eines entsprechend höheren Mindestgewichtes der Stückgutladungen als gerechtfertigt erachten. Ob aus dieser Ursache die Verschiedenheit des Mindestgewichtes in Deutschland und Frankreich entspringt, vermögen wir nicht zu unterscheiden. Jedenfalls würde es von allgemeinem Werth sein, den Ursachen dieser Verschiedenheit nachzuforschen und diese soweit aufzuklären, dass ein Urtheil über die Berechtigung des Unterschiedes gewonnen werden könnte.

Wir wollen aber für unsere Verhältnisse die Frage kurz erörtern, welches die Folgen sein würden, wenn unter Aufrechterhaltung der sonstigen gegenwärtig gültigen Bestimmungen über die einheitliche Stückgutbeförderung das Mindestgewicht der Stückgutladungen herabgesetzt würde.

Die Folgen würden sich von den Ortswagen auf die Gruppenwagen und von diesen auf die Umlade- und Kurswagen erstrecken. Für die ein Gesammtgewicht von 1 500 bis 2 000 kg während eines Ladezeitraumes ausmachenden, für e i n e Empfangsstation bestimmten Stückgutmengen, welche jetzt in Gruppen- oder Umladewagen verwiesen werden, müssten besondere Ortswagen gebildet werden, ebenso für die gleichen gegenwärtig in Umlade- oder Kurswagen untergebrachten, einer Gruppe von Stationen zugehörigen Mengen besondere Gruppenwagen. Nehmen wir an, dass die Gruppen- bezw. Umlade- und Kurswagen für diese Gütermengen noch Raum geboten hätten, was im allgemeinen zutreffen wird, so entsteht neben einer um 15 bis 20 % verminderten Ausnutzung dieser Wagen der Nachtheil, dass durch die Einstellung besonderer Orts- oder Gruppenwagen die Zahl der zu befördernden Wagen damit die Zug- und Bremskraft und unter Umständen die Zahl der Züge vermehrt wird. Diese Nachtheile sind selbstverständlich erhebliche; ihnen stehen die Vortheile gegenüber, dass im Vergleich zur Benutzung von Gruppen- beziehungsweise Umladewagen der Aufenthalt an der Umladestation wegfällt, also Gut und Wagen bis zum Bestimmungsorte durchlaufen, dass ersteres früher an seinen Bestimmungsort gelangt und der Wagen zur Wiederbeladung früher bereitgestellt werden kann, als im anderen Falle. Wo gegenwärtig die Zuweisung der fraglichen Frachtmengen in einen Kurswagen in Frage kommt, fällt noch der Umstand ins Gewicht, dass Kurswagen nur einmal täglich oder in Zwischenräumen von mehreren Tagen verkehren. Es ist also gegenwärtig ein Aufstapeln dieser Güter solange unvermeidlich, bis ein passender Kurswagen gebildet wird oder die inzwischen für dieselbe Station oder Gruppe aufgegebenen Mengen die Verladung in einem Orts- oder Gruppenwagen zulässig machen. Diese Stapelmengen werden um so geringer, je niedriger das Mindestgewicht für Orts- und Gruppenwagen angenommen wird, nehmen also mit der Festsetzung desselben auf 1 500 kg ab. Der Nachtheil der Ablassung besonderer Orts- oder Gruppenwagen fällt um so mehr ins Gewicht, je grösser die Entfernung zwischen der Versand- und Empfangsstation ist, je geringer also die durch beschleunigte Abfertigung an letzterer Stelle ersparte Zeit im Vergleich zu der gesammten auf Ausführung einer Beförderung verwendeten ist. Man wird also nicht nur mit wachsendem Ladegewicht der Wagen, sondern auch mit steigender Durchschnittslänge der Beförderungsstrecke des Stückguts die Mindestgrenze des Ladegewichts für Stückgutladungen erhöhen. So bildet sich ein Zusammenhang zwischen diesem Mindestgewicht und den Stückguttarifen insofern, als mit dem Sinken der Beförderungspreise die durchschnittliche Beförderungsstrecke wächst und somit eine Erhöhung des in Rede stehenden Mindestgewichtes angezeigt erscheint.

Nehmen wir das durchschnittliche Ladegewicht der hier hauptsächlich in Betracht kommenden gedeckten Wagen zu 10,5 Tonnen, das Eigenwicht zu 7 t an, so ist bei voller Ladung das Verhältniss des ersteren zum letzteren = 1,5 : 1. Dies Verhältniss sinkt auf den recht unvortheilhaften Werth von 2 : 7 bei Stückgutladungen, die mit dem geringsten gegenwärtig zulässigen Ladegewicht von 2 000 kg abgefertigt werden. Danach ist diese Gewichtsgrenze sicherlich nicht zu hoch gegriffen und eine Annahme des französischen Mindestgewichts von 1 500 kg kaum zu empfehlen. Wie weit bei Festsetzung desselben besondere Verhältnisse, vielleicht kurze Beförderungswege, eine Rolle gespielt haben, das zu erörtern fehlen uns die Unterlagen.

Mit der Erhöhung des Mindestladegewichtes für Stückgutladungen wachsen auch die den Kurswagen zuzuweisenden Restgütermengen und damit die auf den Güter- oder Umladeböden unterzubringenden Stapelmengen. Die vorübergehende Erhöhung des Mindestgewichtes, welche bei Wagenwechsel höchst werthvoll sein kann, wird aber nur dann ihren Zweck erfüllen, wenn für die Vereinigung der Stückgüter zu geschlossenen Ladungen ein längerer Zeitraum gewährt wird, als zu Zeiten gewöhnlichen Verkehrs. Dadurch ist aber ein vermehrter Bedarf an Raum auf den Güter- und Umladeböden bedingt. Die räumliche Leistungsfähigkeit dieser baulichen Anlagen für Stapelzwecke weist also die Erhöhung des Mindestgewichtes in bestimmte Grenzen, falls nicht zur vorübergehenden Beschaffung von Lagerraum Gelegenheit geboten ist. Andererseits ergibt sich aus vorstehendem, dass für den Raumbedarf neu anzulegender Güter- oder Umladeschuppen die etwa beabsichtigte zeitweilige Erhöhung des Mindestgewichts der Stückgutladungen wesentlich mitbestimmend ist.

Was insbesondere die Umladeschuppen betrifft, so ist bereits erwähnt, dass die Haupthalle in Le Bourget lediglich zu Umladezwecken, nicht aber zur Stapelung von Gut dient, dass somit die Bühnen nur Rollbahnen, nicht aber Lagerflächen sind. Zu letzterem Zweck kann nur der kleinere neben der Haupthalle liegende Raum dienen. Weshalb die angekommenen Wagen auch dann beispielsweise völlig entladen werden, wenn die grössere Menge des in ihnen enthaltenen Gutes für eine Station oder für eine Gruppe passend gelegener Stationen bestimmt ist, geht aus der Veröffentlichung nicht hervor. Die Anlage von Le Bourget ist offenbar zweckmässig für ähnliche Verhältnisse wie die dort vorliegenden. Auch wird das Nebeneinanderlegen mehrerer Bühnen mit Ueberbrückung der dazwischen liegenden Gleise zur Abkürzung der Rollwege namentlich beitragen, wenn die Bühnen schmal sind, also die Querwege keine Rolle spielen. Das Nebeneinanderlegen kann auch zu günstigerer Ausnutzung der verfügbaren Geländefläche führen.

Aus der Bildung von Lücken zwischen den Wagen für die Ueberbrückungsstellen entspringt aber eine Zeitversäumniss beim Zustellen und Abholen der Wagen nach und von den überbrückten Gleisen, die auf dem Bahnhofe Le Bourget, wo täglich nur einmal — am Morgen — zugestellt und einmal — am Abend — abgeholt wird, unerheblich, bei häufigerem Wagenwechsel aber, wie solcher an anderer Stelle wohl sechs Mal in 24 Stunden vorkommt, störend ist. Man wird daher im allgemeinen der Anordnung einer einfachen Ladebühne den Vorzug geben müssen, deren Länge aus der Höchstzahl der jeweilig unterzubringenden Wagen zu bestimmen ist, deren Breite sich aus dem Bedarf für zwei Rollbahnen von etwa 2 m Breite an jeder Seite der Bühne und für die in der Mitte dazwischen zu stapelnden

Güter ergibt. Die grössten Mengen der letzteren sind von dem Verkehrsumfange überhaupt und von der festgesetzten Höchstgrenze des Mindergewichts der Stückgutladungen bei Wagenmangel abhängig. Das geeignete Breitenmaass des Stapelstreifens muss hieraus unter Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen, unter welchen der Stückgutverkehr auf der Umladestation sich vollzieht, mit ausreichender Genauigkeit sich ermitteln lassen.

Die Anlage besonderer Stapelräume neben der Umladeladehalle wird sich im allgemeinen wegen der ungünstigen Längen der entstehenden Rollwege beim Befördern von und nach dem Lagerraum und wegen der unvermeidlichen Gleisüberschreitungen nicht empfehlen.

Wir haben gesehen, welchen maassgebenden Einfluss auf die Wagenausnutzung, den Wagenumlauf und den Raumbedarf für die Güter- und Umladeschuppen das jeweilig gültige Mindestgewicht der Stückgutladungen ausübt. Die in dieser Hinsicht bestehenden Festsetzungen entbehren einer gewissen Willkür nicht — erst kürzlich ist das Mindestgewicht für Eilstückgutladungen von 1 000 auf 1 500 kg erhöht worden —, wenn auch die Erfahrung, deren vielfache Wiederholung bekanntlich auch zur Bildung eines Gesetzes führen kann, eine bedeutsame Rolle gespielt haben wird. Die überaus wichtigen neuerdings erzielten Vereinbarungen des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes, betreffend die einheitliche Beförderung des Stückgutes, lassen aber den Wunsch gerechtfertigt erscheinen, auf der so gewonnenen Grundlage der Frage des wirthschaftlich richtigsten und allen Interessen dienlichsten Mindestgewichtes der Stückgutladungen wissenschaftlich näher zu treten. Es wird sich dabei wahrscheinlich herausstellen, dass die bestehenden Verkehrseinrichtungen die Anwendung des so ermittelten Mindestgewichtes ohne weiteres nicht zulassen; man wird aber doch ein Ziel gefunden haben, dem man bei der allmählichen Verbesserung der Einrichtungen wird entgegenstreben müssen unter Innehaltung der goldenen Mittelstrasse zwischen schneller und wirthschaftlicher Beförderung des Stückgutes.

Berlin, im Mai 1901. Struck.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen** schreibt der „Deutsche Reichs- und preussische Staatsanzeiger“ folgendes: „Nachdem unter den deutschen Regierungen ein Einverständniss über die einheitliche Regelung der Personen- und Gepäcktarife der Eisenbahnen nicht erzielt ist, wird auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen nunmehr eine Aenderung der Personentarife durchgeführt, die eine wesentliche Vereinfachung dieser Tarife zur Folge haben wird. Vom 4. Juli d. J. ab werden alle Rückfahrkarten zu den jetzigen regelmässigen Preisen (d. h. dem anderthalbfachen Preise der Personenzugskarte) zwischen Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen, die ausschliesslich von diesen Bahnen bedient werden, eine Gültigkeit von 45 Tagen haben. Die Gültigkeit erlischt — wie jetzt schon bei den zusammengestellten Fahrscheinheften — zur Mitternacht des 45. Tages, so dass die Rückfahrt spätestens an diesem Tage beendet sein muss. — Die Rückfahrkarten von kürzerer Gültigkeit zu ermässigten Preisen (nach dem Harz, Thüringen usw.) bleiben einstweilen bestehen, doch wird ihre Aufhebung baldthunlichst erfolgen; ebenso werden in Zukunft Sommerkarten auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen nicht mehr ausgegeben und besondere Preisermässigungen für Ausstellungen, Kongresse, Festlichkeiten und dergleichen nicht mehr gewährt werden. Da die königliche Staatsregierung besonderen Werth darauf legte, dass diese Verkehrserleichterung noch den zahlreichen Ferienreisenden zu Gute kommt, so ist ihre sofortige Durchführung beschlossen und sind Anweisungen an die Direktionen ertheilt worden, dass vom 4. Juli an alle gewöhnlichen Rückfahrkarten, auf denen eine kürzere Geltungsdauer aufgedruckt ist, ohne Aenderung des Aufdruckes die verlängerte Gültigkeit besitzen.“

Diese überraschende und gerade jetzt zum Beginn der Sommerferien gewiss von allen Seiten freudig begrüsste Maassnahme der preussischen Staatseisenbahnverwaltung wird von der „Nordd. Allg. Ztg.“ mit folgenden Worten erläutert:

„Indem die preussische Staatseisenbahnverwaltung diese grosse Erleichterung gewährt, hat sie dem reisenden Publikum ein Zugeständniss gemacht, das noch über die von den süddeutschen und sächsischen Bahnen eingeführte Verlängerung der Rückfahrtkarte auf 10 Tage hinausgeht. Denn in Preussen geniessen die Rückfahrtkarten nicht nur eine weit längere Geltung, sondern sie können ohne Zuschläge auch auf Schnellzügen benutzt werden, und man erhält 25 kg Freigepäck. Auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen wird man vom 4. Juli d. J. an am billigsten von allen deutschen Bahnen fahren; den geringen Vergünstigungen der badischen Kilometerhefte, der württembergischen Landeskarte u. dergl., die immer nur kleineren Kreisen zu Gute kommen, steht in Preussen die IV. Wagenklasse gegenüber. Da selbstverständlich in Zukunft alle Rückfahrtkarten mit kürzerer Dauer, ebenso auch die Sommerkarten (deren Preise etwas höher sind als die der Rückfahrkarten) wegfallen, so wird gleichzeitig eine wesentliche Vereinfachung der Tarife eintreten; auch werden zahlreiche Klagen der Badeverwaltungen und Sommerfrischler über ungleiche Behandlung bei Ausgabe von Sommerkarten gegenstandslos werden. Ebenso fallen die mit der Lösung der sogenannten Anschlussrückfahrkarten verbundenen Unbequemlichkeiten weg. Die Einrichtung der zusammengestellten Fahrscheinhefte bleibt unberührt, auch an den Feriensonderzügen wird nichts geändert. Da ein sofortiger Neudruck aller Rückfahrkarten bei der Kürze der Zeit nicht möglich ist, so sind die Bahnsteigschaffner angewiesen, dass alle gewöhnlichen Rückfahrkarten zwischen Stationen und auf Strecken der preussisch-hessischen Staatsbahnen vom 4. Juli d. J. ab 45 Tage gelten, auch wenn eine kürzere Gültigkeit darauf vermerkt ist.“

Wir behalten uns vor, bei der grossen Bedeutung des Schrittes ausführlicher auf die Angelegenheit zurückzukommen und stellen für heute nur fest, dass alle norddeutschen Pressorgane, soweit wir übersehen können, dem Vorgehen des preussischen Ministers ungetheilten Beifall zollen. Ob und inwieweit das gegebene Beispiel bei anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen Nachahmung finden wird, bleibt abzuwarten. Vermuthlich werden die norddeutschen Verwaltungen, soweit sie in der Hauptsache von preussischen Staatsbahnen umschlossen sind, dem gegebenen guten Beispiele wenigstens für den direkten Verkehr mit preussischen Stationen alsbald folgen.

— **Die preussischen Staatsbahnen und der Jahresabschluss der preussischen Generalstaatskasse.** Bei dem am 15. v. Mts. vorgenommenen Abschluss der preussischen Generalstaatskasse dürfte sich der wirkliche Ueberschuss des Rechnungsjahres 1900 um etwas niedriger gestellt haben, als der Ueberschuss des Vorjahres und auch wie dieser Ueberschuss bei der Vorlegung des Staatshaushalts für das laufende Jahr im Sommer d. J. geschätzt wurde. Der Grund liegt, den „Berl. Pol. Nachr.“ zufolge, vornehmlich darin, dass der Ueberschuss der Eisenbahnverwaltung infolge der Einstellung der Verkäufe von Altmaterialien im Winter d. J. sowohl hinter dem vorjährigen Ueberschuss als der jener Schätzung zu Grunde liegenden vorläufigen überschläglichen Ermittelung zurückgeblieben ist. Trotzdem reicht der Ueberschuss des Jahres 1900 nicht nur aus, um den in dem Etat vorgesehenen Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung für unvorhergesehene Ausgaben in dem vollen Betrage von 30 000 000 ℳ aufzufüllen, sondern es bleibt auch noch zur ausserordentlichen Schuldentilgung ein Betrag verfügbar, welcher die zur gesetzmässigen Schuldentilgung zu verwendende Summe von nahezu 40 000 000 ℳ nicht unerheblich übersteigt. Durch die Auffüllung des Dispositionsfonds wird die Eisenbahnverwaltung in den Stand gesetzt, die stehenden Anlagen und das rollende Material der Staatsbahnen weiter zu entwickeln. Der Einrichtung dieses Dispositionsfonds, welcher in den Jahren 1897 und 1898 mit 50 000 000 ℳ, seitdem mit 30 000 000 ℳ aufgebessert worden ist, ist es zu einem guten Theile zu danken, dass die Anlagen und das rollende Material der preussischen Staatsbahnverwaltung zur Bewältigung des ausserordentlich steigenden Verkehrs der letzten Jahre in der Lage gewesen sind. Angesichts der Thatsache, dass sowohl zur Erweiterung des Staatsbahnnetzes als zur Förderung des Kleinbahnbaues, zur Herstellung von Wohnungen für Unterbeamte und Arbeiter der Staatsverwaltungen, für die Errichtung von Kornhäusern und andere Zwecke ähnlicher Art noch sehr er-

hebliche Kredite laufen, erfolgt sowohl die gesetzmässige als die ausserordentliche Schuldentilgung in der Form der Verrechnung auf bewilligte Kredite. Da sämmtliche Kredite Zwecken dienen, bei denen eine Vermehrung des werbenden Vermögens stattfindet, wird auch auf diesem Wege eine der direkten Schuldentilgung entsprechende Verbesserung des Vermögensstandes des preussischen Staates herbeigeführt. Erwägt man ferner, dass aus dem mit 166 000 000 ℳ ausgestatteten Extraordinarium des Jahres 1900, und zwar namentlich auch aus dem Etat der Eisenbahnverwaltung, Ausgaben bestritten werden, welche gleichfalls eine Vermehrung des werbenden Vermögens des Staates zur Folge haben, und dass ferner in der reichen Ausstattung dieses Extraordinariums beträchtliche Reserven für die Zukunft liegen, so wird man anerkennen müssen, dass auch das Rechnungsjahr 1900 überaus günstig abschliesst und ein Bild glänzender Finanzlage liefert.

— **Ausnahmetarif für Eisenerze.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahndirektionen in Essen (Ruhr) und Kattowitz ermächtigt, in den am 1. Juni in Kraft getretenen Ausnahmetarif für Eisenerze zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb neue Versandstationen, in deren Nähe Eisenerze oder die im Waarenverzeichniss genannten eisenhaltigen Schlacken, Kiesabbrände und Abfälle der Anilinölfabrikation gewonnen werden, im Falle des nachweislich vorhandenen Bedürfnisses ohne seine vorgängige Genehmigung aufzunehmen. Im direkten Verkehr mit anderen Bahnen ist hierbei Voraussetzung, dass die Einheitssätze des Ausnahmetarifs für die ganze Entfernung durchgerechnet werden. Sofern die neue Versandstation auch dem Wasserumschlagsverkehr dient, würden die vom Wasserweg kommenden Sendungen von der Frachtberechnung zu den ermässigten Sätzen durch eine in den Tarif aufzunehmende Bestimmung auszuschliessen sein.

— **Tunnelanlage für die projektirte städtische Ringbahn auf dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Schanzenstrasse in Hamburg.** Einer hierauf bezüglichen Senatsvorlage entnimmt der „Hamb. Korresp.“ folgendes: In den Plänen, die dem Vertrage, betreffend die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg, beigefügt sind, ist auch der Linienzug einer künftigen Vorortsringbahn angegeben worden, soweit der Verlauf dieser städtischen Bahnanlage nach den damals vorliegenden Projekten und den Anträgen der Bebauungsplan- und der Verkehrskommission feststand. Die seitdem über diesen Gegenstand weitergeführten Arbeiten und Verhandlungen haben zu einigen Aenderungen des früher in Aussicht genommenen Linienzuges, insbesondere auf der Strecke von der inneren Stadt in der Richtung nach Barmbeck, geführt. Ueber dieses Projekt werden die weiteren Vorlagen, sobald die Verhandlungen zum Abschluss gediehen sein werden, der Bürgerschaft zur Mitgenehmigung zugehen. Die fortschreitende Umgestaltung der Bahnanlagen in Ausführung des Vertrages vom 30. Dezember 1898 aber nöthigt dazu, schon jetzt zwei Einzelanlagen für die künftige städtische Ringbahn der Bürgerschaft vorzulegen, deren Ausführung alsbald und im Zusammenhang mit den jetzigen Bahnbauten in Angriff genommen werden muss. Es sind dies eine Tunnelanlage auf dem Hauptbahnhof am Steinthor und eine gleiche Anlage auf dem Bahnhof Schanzenstrasse.

Für die künftige städtische Ringbahn ist ein unmittelbarer Anschluss an den neuen Hauptbahnhof am Steinthor von unverkennbarem Vortheil, weil hierdurch den aus der Ferne oder mit der Verbindungsbahn eintreffenden Reisenden ermöglicht wird, direkt auf die Züge der Ringbahn überzugehen und nach den entfernteren Theilen des Stadtgebiets sich befördern zu lassen, wie umgekehrt das Erreichen des Hauptbahnhofs von allen durch die Ringbahn berührten Stadttheilen her wesentlich erleichtert wird. Bei dem Bahnhof Schanzenstrasse ist auch nach den früheren Projekten bereits ein Anschluss der städtischen Ringbahn vorgesehen worden.

— **Feriensonderzüge aus Norddeutschland nach München.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen gibt bekannt, dass bei den diesjährigen Feriensonderzügen nicht mehr einzelne Abtheile, sondern ganze Wagen durch grosse, auf Richtungsschilder geklebte Plakate als für Raucher, Nichtraucher oder Frauen bestimmt bezeichnet werden, durch welche Maassnahme neben besserer Wagenausnutzung auch eine raschere Unterbringung der Reisenden erzielt wird. Die Oberbahnämter erhielten deshalb bereits Weisung, die bayerischerseits für diese Feriensonderzüge beizustellenden Wagen mit je zwei solcher Richtungsschilder auszurüsten, welche dann in den Sonderzugausgangsstationen mit den entsprechenden Plakaten beklebt werden.

— **Anhalten des Orientexpress in Rosenheim.** Aus den Kreisen des reisenden Publikums ist mehrfach angeregt worden, es möge das Anhalten des in Salzburg 2 Uhr 9 Min. Nachm. abgehenden Orientexpress L 12, welcher bisher in Rosenheim nur zur Aufnahme von Reisenden über München hinaus bedarfsweise anzuhalten hat, auch zum Zwecke des Aussteigens von Reisenden zugelassen werden. Diesen Wünschen hat die bayerische Staatsbahnverwaltung nunmehr Rechnung getragen, jedoch mit der Beschränkung, dass das Anhalten in Rosenheim nur für solche Reisende zugelassen wird, die den Orientexpress in einer der Station Salzburg vorgelegenen Station bestiegen haben.

— **Beschaffung von Wagen für die bayerischen Staatseisenbahnen.** Ende Juni d. J. hat die Generaldirektion genannter Staatsbahnen an zwei bayerische Fabriken die Anfertigung und Lieferung von 61 verschiedenartigen Personen- und Güterwagen vergeben, und zwar: 1 vierachsigen Salonwagen, 5 vierachsige Personenwagen I./II. Klasse, Serie A Bi für den Durchgangsverkehr, 5 zweiachsige Lokalbahnwagen II. Klasse Serie B mit Postraum, 2 zweiachsige Lokalbahnwagen II./III. Klasse Serie B mit Aborteinbau, 7 zweiachsige Lokalbahnwagen III. Klasse Serie C L, 6 zweiachsige gedeckte Lokalbahnstückgutwagen Serie GwL, 25 zweiachsige Plattformwagen Serie Smy mit Bremse und Bremshaus, 2 dreiachsige Requisitenwagen mit den im Innern erforderlichen Einrichtungen, 1 zweiachsigen schmalspurigen Lokalbahnwagen II./III. Klasse Serie BCL, 2 zweiachsige schmalspurige Lokalbahnwagen III. Klasse Serie CL und 5 zweiachsige schmalspurige Lokalbahnstückgutwagen Serie GwL. Die Ablieferung sämmtlicher Wagen hat innerhalb des Zeitraumes vom 1. August d. J. bis 1. April k. J. zu erfolgen; der Gesammtkostenaufwand für die Lieferung der voraufgeführten Wagen beläuft sich auf rund 450 000 ℳ.

— **Sächsischer Eisenbahnrath.** In der am 4. d. Mts. in Dresden stattfindenden 42. Sitzung des Eisenbahnrathes werden ausser den bereits in Nr. 49 S. 779 d. Ztg. mitgetheilten Verhandlungsgegenständen noch folgende Angelegenheiten zur Besprechung kommen: Mittheilungen über Tarifirungsfragen, und zwar Tarifirung von Futtermehl, ermässigte Ausnahmetarife für Giessereiroheisen im Verkehr mit Preussen und Ausnahmetarife für Erze zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehr mit den preussischen Staatseisenbahnen.

— **Rückfahrkarten für Eisenbahnen und Schifffahrt in Sachsen.** Seit 1. d. Mts. werden Rückfahrkarten mit wahlweiser Benutzbarkeit der Eisenbahn- oder Schiffsstrecken Dresden-Bodenbach-Tetschen und Dresden-Meissen innerhalb 10 Tagen zu gewöhnlichen Personenzügen oder Dampfschiffen ausgegeben. In der Richtung Dresden-Meissen erfolgt die Ausgabe der Karten auf den Bahnhöfen Dresden-Neustadt und -Friedrichstadt und in der Richtung von Dresden nach Stationen der sächsischen Schweiz auf dem Hauptbahnhofe. Der Preis einer solchen Rückfahrkarte ist gegen die für die Bahn gültigen Rückfahrkarten etwas höher. Bei Benutzung von Schnell- und D-Zügen oder Eildampfern ist der tarifmässige Zuschlag zu entrichten. Jeder der in den besonderen Rückfahrkarten befindlichen Scheine darf auf der ganzen Strecke, auf die er lautet, nur mit der Bahn oder nur mit dem Dampfschiffe benutzt werden; ein Uebergang innerhalb der Fahrscheinstrecke von Bahn zu Schiff oder umgekehrt ist nicht gestattet. Die Fahrt kann innerhalb der Gültigkeit beliebig oft und auf beliebige Zeit (auf Fahrscheinzwischenstationen, die nicht zugleich als Aufenthaltsstationen besonders bezeichnet sind, gegen Bestätigung des Stations- oder Schiffsbeamten) unterbrochen werden. Die Beförderung des Reisegepäcks erfolgt nach den allgemeinen Bestimmungen der Eisenbahnverwaltung und der Dampfschifffahrtsgesellschaft; letztere gewährt jedoch auf eine Fahrkarte zum halben Preise für ein Kind im Alter von 4 bis 10 Jahren gleich der Eisenbahn 12 kg Gepäckfreigewicht. Die Abfertigung von Reisegepäck durch die Eisenbahn zur Beförderung mit dem Dampfschiff oder durch die Dampfschifffahrtsgesellschaft zur Beförderung mit der Eisenbahn ist ausgeschlossen. Für den Uebergang von der Bahn auf das Schiff oder umgekehrt haben die Reisenden selbst zu sorgen; auch die Ueberführung des Gepäcks bleibt ihnen überlassen.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Mai d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 843,28 km (im Vorjahr 1 826,11 km) befördert 3 324 198 (2 950 638) Personen und 760 842 (749 668) t Güter. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 2 014 000 (1 659 347) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 789 000 (2 760 000) ℳ, aus sonstigen Quellen 246 000 (260 000) ℳ, im ganzen 5 049 000 (4 679 347) ℳ, mehr gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 369 653 ℳ. Vom 1. April bis letzten Mai 1901 betrugen die Einnahmen 9 454 000 ℳ, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 9 044 825 ℳ mehr 409 175 ℳ.

— **Zum Heidelberger Eisenbahnunglück.** Das Reichsgericht hat am 27. Juni d. J. die Revision des Eisenbahnexpeditionsgehilfen Weipert, der am 15. März d. J. vom Land-

gericht zu Heidelberg zu acht Monaten Gefängniss verurtheilt worden war, weil er am 7. Oktober 1900 das Eisenbahnunglück bei der Station Karlsthor verschuldet hatte, verworfen. In der Begründung heisst es, dass das Urtheil der Vorinstanz einen Rechtsirrthum nirgends erkennen lasse.

Wir haben über diesen Unfall, insbesondere über die Schuldfrage der dabei betheiligt gewesenen Eisenbahnbeamten wiederholt, zuletzt in Nr. 41 S. 647 d. Ztg., eingehend berichtet.

— **Internationales Reisebüro in Berlin.** Die holländische Eisenbahngesellschaft, die Great Eastern Railway und die Berliner Speditionsfirma Jacob & Valentin haben am 15. Juni d. J. in Berlin (Unter den Linden 71) ein gemeinsames internationales Reisebüro errichtet. Dasselbe bezweckt neben dem Verkauf von Eisenbahn-Rundreiseheften den Reisenden, die über Hoek van Holland - Harwich nach Grossbritannien fahren, jede gewünschte Auskunft betreffs der Reise sowie der Beförderung von Gütern und Reisegepäck zu ertheilen.

— **Der Gesangverein grossherzoglicher Eisenbahnbeamten zu Schwerin i/M.** hielt am 23. Juni d. J. sein Sommerfest, an dem sich fast alle Mitglieder mit ihren Familienangehörigen betheiligten, am Heiligendamm und in Doberan ab. Die General-Eisenbahndirektion hatte, wie in den Vorjahren, bereitwilligst dem Verein zur Hin- und Rückfahrt einen Sonderzug zur Verfügung gestellt, welcher mit etwa 300 Theilnehmern Schwerin um 9¾ Uhr Vormittags verliess und am Heiligendamm um 12½ Uhr anlangte, wo in der Waldwirthschaft ein Imbiss eingenommen wurde. Der Vorsitzende gedachte hierbei in beredten Worten zuerst des Grossherzogs Friedrich Franz IV. und des ganzen grossherzoglichen Hauses; das ausgebrachte Hoch fand bei den Versammelten begeisterten Widerhall. Hierauf fand eine zwanglose Besichtigung des schönen Badeortes statt und schnell, ja zu schnell für die Ausflügler war die für Heiligendamm in Aussicht genommene Zeit verstrichen. Um 5¼ Uhr führte der Zug die Theilnehmer nach Doberan. Hier wurde zuerst die berühmte Kirche besichtigt, deren historische Schätze manchem Besucher Worte des Erstaunens und der Bewunderung entlockten. Sodann das schöne Doberan durchwandernd, begab sich die Gesellschaft nach der Bergwirthschaft Bellevue, wo bei Gesang und Tanz noch einige schöne Stunden verbracht wurden. Hier wurde auch dem Dankesgefühl gegen die General-Eisenbahndirektion in warmen Worten Ausdruck verliehen; die Festtheilnehmer stimmten freudigst in das ihr gebrachte Hoch ein. Um 8¾ Uhr hiess es scheiden von diesem von der Natur so verschwenderisch bedachten Orte, und hochbefriedigt von dem Ausfluge gelangte man in fröhlicher Stimmung kurz nach 11½ Uhr wieder in Schwerin an. — Allen Theilnehmern wird diese Herz und Sinn erfrischende Festfahrt in steter Erinnerung bleiben.

— **Der Eisenbahnverein zu Stolp i/P.** veranstaltete am Sonntag, den 23. Juni d. J. einen Sommerausflug nach Rügenwalde, an dem nahezu 1500 Personen theilnahmen. Um 12½ Uhr Mittags setzte sich der von zwei Lokomotiven geführte festlich geschmückte, von der Eisenbahndirektion unentgeltlich gestellte Sonderzug in Bewegung. In Rügenwalde angekommen, wurde unter Vorantritt der Rügenwalder Musikkapelle der Marsch durch die festlich geschmückten Strassen der Stadt nach der Münde angetreten. In Rügenwaldermünde entwickelte sich nach eingenommener Stärkung ein buntes und lebhaftes Treiben. Der Vorsitzende des Vereins, Eisenbahnbauinspektor Kucherti, hielt eine längere Ansprache, in welcher er den so zahlreich Erschienenen seinen Dank aussprach mit dem Wunsche, dass es allen gut gefallen möge. Der Redner ging auf das Vereinsleben näher ein und führte treffend aus, dass der einzelne im Verkehr mit einer grösseren Anzahl gleichgesinnter Genossen wieder neue Anregung empfängt, mit neuen Ideen erfüllt und zu neuem Streben angefeuert wird. Die Rede schloss mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf den Kaiser. Stationsvorsteher Hinze brachte ein Hoch auf den Eisenbahn-Direktionspräsidenten Heinsius in Danzig, Eisenbahnsekretär Taruttis ein solches auf den Regierungsrath Mentzel, Mitglied der Eisenbahndirektion Danzig, der ein sehr grosses Interesse für den Stolper Eisenbahnverein bekunde, aus. Der Vorsitzende wurde von dem Werkstattstischler Tietz gefeiert. Der Rückmarsch nach Rügenwalde erfolgte Abends 9 Uhr. Gleich nach 11 Uhr brachte der Sonderzug die Festtheilnehmer nach Stolp zurück.

— **Die Handelskammer zu Frankfurt a/Main** hat ihren Jahresbericht für 1900 mit Ergänzungen bis zum 1. April 1901 erscheinen lassen. Aus dem den Verkehrsverhältnissen gewidmeten Theile ersehen wir, dass sie im Berichtsjahre in Tariffragen eine lebhafte Thätigkeit entwickelt hat und dass ihr Gutachten von den Eisenbahnbehörden in den verschiedensten Angelegenheiten theils von örtlicher, theils von allgemeinerer Bedeutung in Anspruch genommen wurde. Die Wahrnehmung, dass die zum Bahnversand gelangten S ä u r e b a l l o n s neuerdings in zunehmendem Maasse B r u c h s c h ä d e n erlitten, veranlasste die Eisenbahndirektion Frankfurt a/Main zu dem Ersuchen, die Ansichten der Interessenten darüber festzustellen, durch welche Mittel diesen Flaschenbrüchen zu begegnen sei. Hervorgerufen würden diese in erster Linie durch das neue Rangirverfahren des Ablaufenlassens der Wagen über sogenannte Rangirrücken, wodurch die Wagen heftige Erschütterungen erfahren; an diesem System müsse aber im Interesse einer rechtzeitigen Bewältigung des gesteigerten Verkehres festgehalten werden. — Auf Grund der von den Versendern eingezogenen Vorschläge hat die Handelskammer sodann berichtet, dass es sich in erster Linie empfehlen würde, die Anwendung eiserner Bremsschuhe streng durchzuführen. „Wie die Sache jetzt liegt, scheinen die so ungemein häufigen Gefässbrüche zu beweisen, dass die erwähnte Vorschrift nicht immer hinreichend beachtet wird. Mit Rücksicht hierauf wird es daher überhaupt für empfehlenswerth gehalten, die Korbflaschensendungen nur in Wagen mit fester Bremsvorrichtung zu befördern, dann aber jeden ablaufenden Wagen regelmässig mit einem Bremser zu besetzen.“ Eine Sicherung der Kopfwände der mit Ballons beladenen Wagen durch Stroh- oder Filzmatten werde voraussichtlich gar keinen oder nur wenig Nutzen bringen. Dagegen empfehle sich die Anbringung federnder Drahtgewebe an Stelle der Stirnwände oder auch die Anbringung von Sprungfederstreifen. Auch von der Anwendung von Ueberkörben sei eine günstige Wirkung zu erwarten, da dann der Glasballon in zwei elastischen Umhüllungen ruhen würde, die beim Verladen dicht aneinander gerückt werden müssten.

— **Personalnachrichten.** Dem Geheimen Ober-Regierungsrath und vortragenden Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten G e r l a c h ist der Charakter als wirklicher Geheimer Ober - Regierungsrath mit dem Range eines Rathes erster Klasse verliehen worden.

Der bei der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen als Hilfsarbeiter der kaiserlichen Generaldirektion beschäftigte Gerichtsassessor Theodor R e n a u d zu Strassburg i/E. ist zum kaiserlichen Regierungsassessor ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Ausländische Kohlenabschlüsse der österreichischen Staatsbahnen.** Das Gerücht, dass bei der Staatsbahnverwaltung die Absicht bestehe, den Kohlenbedarf der Staatsbahnlinien für das Jahr 1902 in einem gegen früher wesentlich erhöhten Umfange im Auslande, und zwar hauptsächlich durch Bezug ober- und niederschlesischer Kohle zu decken, hat den Centralverein der Bergwerksbesitzer veranlasst, in einer Mittheilung an die Oeffentlichkeit darauf hinzuweisen, dass der von der österreichischen Regierung wiederholt verkündete, von den Nachbarstaaten genau befolgte Grundsatz der thunlichsten Deckung des Bedarfs der Staatsanstalten im Inlande auch für Kohle gelten müsse. Dass für die Staatsbahnverwaltung keine Nöthigung zur vermehrten Deckung ihres Kohlenbedarfes im Auslande bestehe, gehe aus dem verlautbarten Ergebnisse der Lieferungsausschreibung der Staatsbahndirektion Krakau hervor; die angebotenen Preise preussischer Kohle weichen ab Einbruchsstelle von den Preisen für Ostrauer Kohlen gleicher Sorte nur ganz unbedeutend ab; galizische Kohle wurde wesentlich billiger angeboten. Für das westliche Staatsbahnnetz müsse sich preussische Lokomotivkohle, lieferbar Wien, unbedingt für die Tonne um 2—4 Kr. theurer stellen als Ostrauer Kohle. Aehnlich stelle sich auch das Verhältniss der böhmischen zu der niederschlesischen Kohle. Die montanistischen Vereine seien entschlossen, die Gefahren und Nachtheile einer solchen Begünstigung der ausländischen Kohlenwerke der Regierung demnächst in entschiedenster Weise nahezulegen und die volkswirthschaftliche Nothwendigkeit und Möglichkeit der vorzugsweisen Deckung des Kohlenbedarfes der Staatsbahnen im Inlande nachzuweisen.

— **Eröffnung der Bahnlinie Dolnje Glavska - Bocche di Cattaro.** Am 15. und 16. d. Mts. findet die Betriebseröffnung der vorgenannten Bahnlinie mit den Abzweigungen nach Trebinje und Ragusa statt. Die Bahn wurde durch Gesetz vom 21. Dezember 1898 sichergestellt und aus gesammtstaatlichen Gründen gebaut. Die auf dem dalmatiner Gebiete im Baue begriffenen Bahnstrecken bilden die Fortsetzung der bosnisch-hercegovinischen Bahn Gabela-Dolnje Glavska. Die Bahn ist schmalspurig (76 cm Spurweite) und hat eine Länge von 59,2 km. Die Trasse der Hauptlinie führt von Dolnje Glavska bis in die Bucht von Cattaro zur Endstation Zelenika; der Flügel nach Gravosa zweigt von der Station Uskoplie der bosnisch-hercegovinischen Linie Gabela-Dolnje Glavska ab. Die Flügelbahn nach Gravosa wird ausschliesslich im Interesse des Hafens von Gravosa gebaut, wo der Umschlag der Güter erfolgen soll. Der Bau dieser dalmatinischen Bahn wurde im Jahre 1899 in Angriff genommen. Die

grösste Steigung beträgt 25 ‰, der kleinste Halbmesser 100 m. Die Baukosten beziffern sich auf 11 632 000 Kr., danach für das Kilometer auf 197 487 Kr. Durch die neue Linie erhält der südöstliche Theil der Hercegovina und das südliche Dalmatien einen Anschluss an das Eisenbahnnetz Oesterreichs. Die Herstellung dieser Bahnverbindung und die unmittelbare Einbeziehung der von ihr berührten Landestheile in das bestehende Schienennetz erscheint für die Vertheidigungsfähigkeit des Reiches von um so grösserer Bedeutung, als die Heeresverwaltung für Militärsendungen nach Süddalmatien bisher nur auf den Seeweg angewiesen war. Es ist zu hoffen, dass durch die neue Verbindung mit dem Meere, namentlich im Hinblicke auf die günstige Lage des nunmehr dem Hinterlande erschlossenen Hafenplatzes Ragusa, die Ausfuhr der Bodenerzeugnisse Bosniens und der Hercegovina wesentlich gehoben, die Einfuhr der nothwendigen Verbrauchsartikel erheblich erleichtert und der allgemeine Verkehr in solchem Maasse gefördert werden wird, dass die Betriebsergebnisse der neuen Bahnlinie sich schon in nächster Zukunft günstig gestalten werden.

— **Verstaatlichungswünsche.** Wie aus Prag gemeldet wird, richtet der böhmische Landesverein für Zuckerindustrie eine Denkschrift an die Regierung mit der Bitte um thunlichst schleunige Verstaatlichung der österreichischen Nordwestbahn, süd-norddeutschen Verbindungsbahn und der Staatseisenbahn-gesellschaft.

— **Eine Beamtenabordnung beim Eisenbahnminister.** Am 22. Juni d. J. sprach bei dem Eisenbahnminister eine Abordnung des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins vor, um eine von 1 500 Stationsvorständen und Verkehrsbeamten unterfertigte Eingabe zu überreichen, in der um Ertheilung eines jährlichen Uniformbeitrags für die Beamten des äusseren Dienstes in der Höhe von 200 Kr. sowie um eine Aenderung der Uniformvorschrift angesucht wird. Der Minister erwiderte der Abordnung, dass die finanzielle Lage der österreichischen Staatsbahnen leider gegenwärtig wenig erfreuliches biete, aus welchem Grunde eine Mehrausgabe an Bezügen für die Bediensteten schwer durchführbar erscheine. Bezüglich der angeregten Aenderung der Uniformvorschrift verwies der Minister darauf, dass in dieser Richtung gegenwärtig eingehende Erhebungen seitens des Eisenbahnministeriums stattfinden, von deren Ergebniss seine Entschliessungen abhängen werden.

— **Internationale Fahrplankonferenz.** Am 12. und 13. Juni wurde in Budapest die europäische Fahrplankonferenz für die Zeit des Winterfahrplans 1901/1902 abgehalten. Von Fragen, welche hierbei zur Erörterung kamen, sind, soweit hieran die österreichischen und ungarischen Eisenbahn- und Schifffahrtsverwaltungen betheiligt sind, als die wichtigsten zu erwähnen: die Einrichtung einer neuen Schnellzugverbindung mit nur einer Nachtfahrt zwischen Wien-Kiew und Odessa über Krakau-Lemberg-Podwoloczyska sowie die Einrichtung einer neuen Nacht-Personenzugverbindung zwischen Wien und Krakau in beiden Fahrtrichtungen; die Aufrechthaltung der mit 1. Juni d. J. neu eingeführten Schnellzugverbindung zwischen Wien und Frankfurt a/M. über Passau im Winter sowie die Herstellung des Anschlusses an den Zug nach Wien von Hamburg in der Abzweigestation Gemünden; die Verbesserung der Zugverbindungen zwischen Wien und Triest mit Italien über Monfalcone-Cervignano; zwischen Wien-St. Petersburg und Moskau über Granica-Warschau sowie von Bukarest nach Berlin usw.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Auf der Tagesordnung der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung dieser Bahn stand auch ein Antrag wegen Ermächtigung der Verwaltung zur Aufnahme einer Investitionsanleihe. Wie in Nr. 32 S. 510 d. Ztg. mitgetheilt wurde, hat die österreichische Regierung der Ausgabe eines die staatliche Zinsengarantie geniessenden Anlehens von 12 000 000 Kr. zur Deckung der Kosten für die Legung des zweiten Gleises auf der österreichischen Linie sowie der Kosten für sonstige, durch den gesteigerten Verkehr nöthig gewordene Bauherstellungen zugestimmt. Die ungarische Regierung, deren Zustimmung zur Aufnahme dieses Anlehens aus dem Grunde gleichfalls angesucht werden musste, weil im Sinne des Staatsvertrages die Ueberschüsse der österreichischen Strecke zur Herabminderung der Staatsgarantie für die ungarische Strecke herangezogen werden können, verweigerte die Zustimmung und musste infolge dessen der Gegenstand von der Tagesordnung der Generalversammlung abgesetzt werden. Diese ablehnende Haltung der ungarischen Regierung steht dem Anscheine nach im Zusammenhange mit der Weigerung der österreichischen Regierung, der Kaschau-Oderberger Bahn einen selbständigen Anschluss über Annaberg nach Preussen zuzugestehen. (Bisher kann die Kaschau-Oderberger Bahn die Station Annaberg nur über den Bahnhof der Ferdinands-Nordbahn in Oderberg erreichen.)

— **Der Ausbau des zweiten Gleises zwischen Kelenföld und Raab** an der Hauptlinie Budapest-Bruck a. d. L. (-Wien) ist von dem ungarischen Handelsminister angeordnet und zur Ausführung dieser Arbeiten für das Jahr 1901 der Theilbetrag von 2 000 000 Kr. angewiesen worden.

Uebrige europäische Länder.

— **Vorschriften für die Gesundheitspflege auf den französischen Eisenbahnen.** Das Rundschreiben, welches der Minister der öffentlichen Arbeiten, Baudin, wie bereits in Nr. 45 S. 724 d. Ztg. berichtet wurde, an die Verwaltungen der Eisenbahngesellschaften gerichtet hat, verlangt im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege recht weitgehende Maassregeln, so dass schon Klagen laut werden, weil es auf vollständige Umformung der Personenwagen hinziele. In seinem Rundschreiben beruft sich der Minister darauf, wie die modernen wissenschaftlichen Untersuchungen die hohe Bedeutung der Hygiene für die Vorbeugung von Krankheiten erwiesen haben; dann fährt er fort: „Die Eisenbahngesellschaften scheinen bisher noch nicht die ganze Wichtigkeit dieser Bewegung erkannt zu haben; es ist von höchstem Werth, dass sie sich ihr mehr widmen.“ Es handele sich nicht nur um die Millionen von Reisenden, sondern auch um die Tausende von Eisenbahnangestellten, welche täglich und stündlich von der Ansteckung bedroht seien. Weil die Gesellschaften sich nicht genug darum gekümmert, habe die Verfügung vom 1. März 1901 in dieser Frage neue Bestimmungen aufgestellt, welche der Regierung die nöthigen Vollmachten gewähren. Nach dieser allgemeinen Einleitung kommt der Minister auf die Einzelheiten. Eine der zuerst zu bewirkenden Reformen soll bestehen in dem völligen Verbot des trockenen Fegens und Abstaubens, wodurch die krankheiterregenden Keime aller Art, namentlich die Schwindsuchtsbazillen, erst recht verbreitet würden. „Es genügt nicht, einige Tropfen Wasser auf die Dielen zu sprengen, bevor ausgefegt wird; es ist von Bedeutung, allen Staub zu unterdrücken. Die Reinigung der Wagenabtheile muss mit der Spritze oder mit feuchtem, mit einem antiseptischen Stoff durchtränkten Leinen erfolgen. Die gegenwärtige Einrichtung des Fahrmaterials, welche sich sehr schlecht zu einer Maassnahme dieser Art eignet, muss geändert werden. Bei verständigen Einrichtungen wird ausser der zeitweiligen und vollständigen Desinfektion des Materials eine tägliche Reinigung der Abtheile möglich sein. Zu diesem Zweck müssen die Fussböden undurchdringlich gemacht werden, um jeden Morgen gewaschen werden zu können. Wenn sie mit Teppichen bedeckt sein müssen, so sollen diese aus Kautschuk, Linoleum oder einem anderen ähnlichen Stoffe bestehen. Die Wände des Abtheils sollen von inkrustirtem oder Pegamoidholz sein, die Kissen ohne Aufsätze oder Falten, überzogen mit undurchdringlichen Stoffen, welche ein häufiges Waschen gestatten. Das trockene Fegen und das Abstauben ist nicht blos für die Wagen, sondern auch für die Bahnhöfe zu verbieten. Die Dielen der Wartesäle sind deshalb undurchdringlich zu machen oder mit Abwaschung zulassenden Teppichen zu versehen, und der Boden der Bahnsteige, Vorräume, Gepäckräume usw. soll so eingerichtet sein, dass er täglich mit vollem Wasser gereinigt werden kann und ein schnelles Abfliessen des Wassers gestattet. Ueberall sollen Anschläge das Verbot des Ausspeiens anderswohin, als in die zu diesem Zweck aufgestellten Spucknäpfe, in Erinnerung bringen.“ Weiter gibt der Minister genaue Vorschriften für das Schlafmaterial, die grösste Reinlichkeit der Decken, Kissen, die nach jeder Reise gewaschen oder desinfizirt werden müssen und den Reisenden nur mit einem angehefteten Zettel ausgehändigt werden sollen, welcher das Datum anzeigt, wann dies geschehen ist. Der Minister verlangt sodann von den Gesellschaften Anzeige der Maassnahmen, welche sie ergreifen werden, um diesen Vorschriften zu genügen, von denen mehrere, wie er gern anerkennt, „nur durchgeführt werden können nach Maassgabe der Erneuerung oder der Umbildung des gegenwärtig in Benutzung befindlichen Materials“; „aber,“ so fügt er hinzu, „ich fordere Sie auf, ohne weiteres von jetzt ab folgende Maassregeln zu ergreifen: 1. alle Teppiche zu entfernen, die nicht von Linoleum, Kautschuk oder anderem waschfähigen Stoffe sind; 2. trockenes Fegen und Reinigen völlig zu verbieten, sowohl in den Wagen wie in den Wartesälen, Gepäckräumen, Hallen usw.; 3. endlich, bis zu ihrer Ersetzung durch waschfähige Stoffe, die Kissen usw. mit Ueberzügen zu versehen, die in nahen Zwischenräumen gewaschen oder in der Schwitzstube desinfizirt werden können.“ Der Minister bringt endlich in Erinnerung, dass laut Artikel 60 der angezogenen Verfügung „ersichtlich oder bekanntermaassen mit einer ansteckenden Krankheit behaftete Personen von den dem Publikum angewiesenen Abtheilen ausgeschlossen werden können“; die Abtheile, in welchen sie gesessen, sollen sofort nach der Ankunft desinfizirt

werden. In diesem Punkte erkennt das Rundschreiben übrigens an, dass die von ihm vorgeschlagenen Maassnahmen peinlicher Art sind und nur mit besonderer Vorsicht angewendet werden dürfen.

Es wird sich fragen, ob hier nicht überhaupt, in der besten Absicht, doch allzuviel auf einmal vom grünen Tisch vorgeschrieben ist, was praktisch schwer oder nur nach längerer Zeit durchgeführt werden kann. Abgesehen von den Kosten der Neubeschaffungen vermögen die Eisenbahnverwaltungen allein nicht alles zur Gesundheitspflege durchzuführen, es kommt noch mehr auf das reisende Publikum an. Und da wird z. B. die in Frankreich stark herrschende Unsitte des Ausspeiens nicht so leicht abgeschafft oder auf die Spucknäpfe beschränkt werden können.

Der vorstehende Erlass findet in Frankreich mehrfach eine sehr scharfe Kritik. So schreibt das sonst in politischer Tendenz und Sprache durchaus nicht zu den extremen Blättern gehörende, aber unter dem Einfluss von Leroy-Beaulieu stark manchesterliche „Journal des Débats“: „Die Hygienisten werden toll; sie werden es dahin bringen, uns toll zu machen; einstweilen bringen sie es fertig, bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten das Gleichgewicht im Gehirn zu zerstören . . .“ Dann werden im einzelnen die Bestimmungen des Erlasses verhöhnt. Da alles an den Personenwagen, auf den Bahnhöfen usw. undurchdringlich sein und stets nass gewaschen usw. werden solle, so müssten auch für jeden Reisenden undurchdringliche Anzüge beschafft, jeder vorher nass gewaschen und desinfizirt werden usw.

— **Elektrische Bahn nach Insel If bei Marseille.** Wie der „Hamb. Korr.“ mittheilt, will eine industrielle Gesellschaft in Marseille ein interessantes Projekt zur Ausführung bringen: Das durch Alexander Dumas berühmt gewordene Schloss If, auf der Insel gleichen Namens, soll durch eine unterseeische, elektrisch betriebene Bahn mit dem Hafendamm von Marseille, der „Canebière“, in Verbindung gebracht werden. Schloss If ist von der Canebière ungefähr 4,5 km entfernt; die kleinen Schiffe, die täglich den Verkehr zwischen Hafen und Insel vermitteln, brauchen für die Fahrt etwa eine halbe Stunde. Der der Insel am nächsten gelegene Punkt der Marseiller Küste ist die Endoumespitze im Südwesten von Marseille; von diesem Punkt bis zur Insel beträgt die Entfernung nur 1 500 m. Für die projektirte zweigleisige Bahnlinie soll ein unterseeischer Tunnel von cylindrischer Form gebaut werden; als Triebkraft würde, wie erwähnt, Elektrizität zur Anwendung kommen. Man will eine Fahrgeschwindigkeit von 15 km in der Stunde erreichen, so dass die Hin- und Rückfahrt in 20 Minuten erledigt werden könnte.

— **Zur schweizerischen Eisenbahnverstaatlichung.** Wegen verschiedener abweichender Beschlüsse der beiden parlamentarischen Körperschaften hatte sich der Ständerath nochmals mit dem Tarifgesetz für die schweizerischen Bundesbahnen zu befassen. Ausgehend von dem sogenannten „Instradirungsartikel“ 22, der die meisten Schwierigkeiten macht, kam man neuerdings zur Erörterung allgemeiner grundsätzlicher Fragen. Der Kampf dreht sich um den Wettbewerb zwischen den Staats- und den Privatbahnen. Die Schweiz verstaatlicht bekanntlich zunächst nur die fünf Hauptbahnen. Die Nebenbahnen bleiben der Privatunternehmung überlassen. Jetzt vertraten vornehmlich die Interessen der künftigen Bundesbahnen Herr v. Arx und Bundesrath Zemp. Ersterer erklärte den Standpunkt für unhaltbar, dass beim Staatsbahnsystem die finanziellen Interessen ganz in den Hintergrund zu treten hätten. Das Volk wolle, dass die schweizerischen Bundesbahnen sich selbst erhalten und finanzkräftig werden, damit nach und nach alle Vollbahnen verstaatlicht werden können. Python betonte dagegen, die wirthschaftlichen Interessen sollten im Eisenbahnwesen den finanziellen vorangehen, daher seien die bestehenden Nebenbahnen und der Bau neuer Nebenbahnen zu begünstigen. Er führte als vorbildliches Beispiel einer billigen Verkehrstheilung zwischen Staatsbahnen und Privatbahnen und einer billigen Berücksichtigung der Privatbahnaktionäre den preussischen Staat an. Dazu ist zu bemerken, dass Preussen von Anfang seiner grossen Verstaatlichungspolitik an alle Bahnen, auch die Nebenbahnen, in den Bereich des Staates zog und erst später wieder mit den Kleinbahnen usw. von dem Staatsbahnmonopol einigermaassen zurückkam. Auch mag angesichts der scharfen Klagen von schweizerischen und deutschen Aktionären über das Staatsangebot für die schweizer. Nordostbahn erwähnt sein, dass bei der letzten bedeutenden Verstaatlichung in Preussen, beim Rückkauf der hessischen Ludwigsbahn 1896, die Aktionäre sich ähnlich unzufrieden zeigten. Bei den Verstaatlichungen pflegen stets mehr oder weniger übertriebene Hoffnungen und die Börsenspekulation mitzuwirken. Im Ständerath behauptete allerdings Herr Ritschard, der Eisenbahnrückkauf sei ein „gutes Geschäft“ für den Bund. Der Bund sei aber jetzt zu ängstlich und wolle sich den Wettbewerb neuer Linien vom Leibe halten, anscheinend sogar die Lötschbergbahn. Der Leiter der schweizerischen Eisenbahndepartements, Zemp, widersprach energisch; heute bezeichneten frühere Gegner den Rückkauf als ein gutes Geschäft, um den Bundesbahnen verderbliche Opfer durch Begünstigung der Privatbahnen zuzumuthen. Der Rückkauf sei nicht angebahnt worden, um in erster Linie ein gutes Geschäft zu machen, aber man dürfe auch nicht ein schlechtes Geschäft daraus machen durch Beschlüsse, welche die wirthschaftliche Lage der Bundesbahnen gefährden würden. Die Lötschbergbahn — welche bekanntlich der Kanton Bern zu seiner direkten Verbindung mit dem Simplondurchstich anstrebt — würde ohne den Rückkauf doch nicht gebaut werden. Ueber die partikularistisch-bernische „Eisenbahnpolitik“ entstand eine lebhafte Auseinandersetzung. Schliesslich nahm der Ständerath das von den Kommissionen beider gesetzgebender Körperschaften aufgestellte Kompromiss an, wonach die Nebenbahnen über ihre Linien die Bildung direkter Tarife und eine „billige“ Theilung des Verkehrs beanspruchen können, soweit dadurch nicht „wichtige“ Interessen der Bundesbahnen verletzt werden.

Im Nationalrath wurde bei Gelegenheit des bundesräthlichen Geschäftsberichts für 1900 betreffs des Eisenbahnwesens von der Kommission die Erwartung ausgesprochen, dass der Bundesrath noch für weitere Bahnstrecken, als dies bisher geschehen, die Erstellung zweiter Gleise vorschreibe, und die Einführung des elektrischen Betriebes für die schweizer. Bahnen nicht aus dem Auge lassê, was bei den hohen Kohlenpreisen um so angezeigter sei. Herr Zemp antwortete, dass der Bundesrath gegen vier Hauptbahnen in Sachen zweiter Gleise Verfügungen treffen musste und auch weiterhin darauf achten werde; ferner hoffe der Bundesrath, die Generaldirektion und die Verwaltung der Bundesbahnen werden wegen der Einführung von Kilometerkarten Vorschläge machen.

— **Direkte Bahn Bern - Neuenburg.** Nachdem die amtliche „Kollaudation“ zur besten Zufriedenheit stattgefunden, ist die Bahn am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

— **Regierungsbeihilfen für die italienischen Bahnen.** Die Beihilfen, welche die italienische Regierung den verschiedenen Eisenbahngesellschaften im letzten Betriebsjahr gezahlt hat, sind im „Economista“ veröffentlicht; daraus erfahren wir, dass gezahlt sind: 6 726 000 Fr. an die königliche Gesellschaft der sardinischen Bahnen, 5 945 000 Fr. an die Sekundärbahnen Sardiniens, 1 781 000 Fr. an die Bahn Palermo - Marsala - Trapani, 38 000 Fr. an die Bahn Albano-Nettuno, 25 000 Fr. an die Bahn Rom-Nemi, 20 000 Fr. an die Bahn Neapel-Cumä usw., im ganzen 15 339 517 Fr. Dazu kommen 32 061 645 Fr. Jahresrente an die Südbahngesellschaft, welche das adriatische Netz verwaltet, 22 666 993 Fr. Subvention an die Mittelmeerbahn, an die adriatischen und sizilischen Eisenbahnnetze für den Bau der durch das Gesetz vom 22. Juli 1888 bewilligten Linien. Im ganzen beträgt die Summe der Beihilfen 70 093 580 Fr., ungefähr 1 500 000 Franken mehr als im vorigen Betriebsjahr.

— **Elektrischer Betrieb auf der Strecke Mailand-Varese-Porto Ceresio (Luganer See).** Wie der „B. B.-Ztg.“ aus Mailand berichtet wird, soll in der zweiten Hälfte dieses Monates auf der vorgenannten 70 km langen Strecke der italienischen Mittelmeerbahn der elektrische Betrieb eingeführt werden. Die bisher stattgehabten Proben haben befriedigende Ergebnisse geliefert. Die benöthigte Betriebskraft wird einstweilen in der Nähe der Station Tornavento erzeugt, wo Maschinen von 6 000 PS aufgestellt sind, welche die Fabrik Tosi in Legnano lieferte. Beabsichtigt ist, sobald sich die neue Einrichtung bewährt, die Anlage eines grossartigen Druckwerkes, wobei dem Tessin nicht weniger wie 30 000 PS entnommen werden sollen. Eine eingehende Beschreibung der Einrichtung jener Bahn und deren Betriebsmittel befindet sich in Nr. 2 S. 15 ff. d. Ztg.

— **Vergebung des Baues und Betriebes von elektrischen Strassenbahnen in Spanien.** Die Direktion der öffentlichen Arbeiten im Ministerium für Landwirthschaft usw. zu Madrid erbittet bis zum 26. Juli d. J. Angebote für die Anlage einer elektrischen Strassenbahn von Santuario de la Yedra nach Baeza (Station der Eisenbahn von Manzanares nach Cordoba, Provinz Jaén) und ihren Betrieb während eines Zeitraumes von 60 Jahren. Die Bahn soll zur Güter- und Personenbeförderung dienen und für letztere drei Wagenklassen führen. Ein Fracht- und Personengeldtarif ist von dem Ministerium festgesetzt. Dem Angebote muss eine vorläufige Kaution von 6 468,30 Pesetas beigefügt werden. Eine Berwerbung um die Uebertragung der Bahn unter den festgesetzten Bedingungen liegt der Direktion schon vor und dem Berwerber sollen gewisse Vorzugsrechte eingeräumt werden. Die näheren Bedingungen für die Verdingung sind in der „Gaceta de Madrid“ vom 24. Mai d. J. abgedruckt.

Dieselbe Verwaltung nimmt bis zum 30. Juli d. J. Angebote entgegen für Herstellung und 60jährigen Betrieb einer eben solchen Bahn, jedoch mit nur zwei Personenklassen, von Cadiz nach San Fernando mit einer Abzweigung nach Carraca. Die vorläufig bei Abgabe des Angebotes zu hinterlegende Summe beträgt für diese Bahn 18 118 Pesetas. Auch hierfür ist ein Tarif aufgestellt; eine Bewerbung liegt gleichfalls vor, welche bevorzugt werden soll. Die näheren Bestimmungen sind in der obengenannten Zeitung vom 29. Mai d. J. abgedruckt und auch bei der Direccion de Obras publicas im Ministerio de Agricultura usw. in Madrid zu erfahren.

— **Untertunnelung des irischen Kanals zwischen England und Irland.** Ueber den Entwurf zu diesem Unternehmen bringt die Nr. 21 der Newyorker „Engineering News“ eine Mittheilung, welche die in Nr. 68 S. 1064 Jahrgang 1899 d. Ztg. hierüber gebrachte eingehende Beschreibung in mehreren Punkten vervollständigt und daher nicht ohne Interesse sein dürfte. Der Tunnel würde nach dem Vorschlage von James Barton, welchen die bekannte Ingeniörfirma Hawkshaw gebilligt hat, etwa 56 km lang werden, davon 40 km unter See. Letztere Strecke liegt 45 m oder mehr unter dem Meeresgrund und 120 bis 150 m unter dem Wasserspiegel. Die Kosten sind auf 200 000 000 und mit den Bauzinsen auf 240 000 000 ℳ geschätzt, die Dauer der Ausführung auf 12 bis 14 Jahre. Der Tunnel erhält von der Mitte der Seestrecke Gefälle von 1 : 528 nach den Ufern, wo Pumpschächte angelegt werden. Die Zufahrtrampen steigen mit 1 : 75.

Bei der ausserordentlichen, den Pressluftbetrieb ausschliessenden Tiefenlage des Tunnels hängt das Gelingen lediglich von der Wasserundurchlässigkeit des Gebirges ab. Dasselbe gehört an der englischen Küste und unter dem Meere der unteren silurischen Formation an, welche nach der irischen Seite hin von neuem Rothsandstein und dann von rothem Mergel überlagert wird. Letzterer wurde bei Schachtsenkungen trocken gefunden. Zunächst würde ein Versuchsstollen von der irischen Küste bis zu dem Sprung zwischen Silur und Rothsandstein auszuführen sein, um die Möglichkeit des Unternehmens nachzuweisen. Hierfür sind 4 - 5 000 000 ℳ veranschlagt.

So sorgfältig der Entwurf durchgearbeitet zu sein scheint, so können wir dem amerikanischen Fachblatte nur zustimmen, welches seine Leser davor warnt, Kapitalien zu einem so gewagten Bau herzugeben, zumal selbst im Falle des Gelingens der Betriebsertrag sehr zweifelhaft ist. H-e.

Fremde Welttheile.

— **Ueberbrückung des Amu Darja.** Wie die Münchener „Allg. Zeitung“ meldet, soll in diesen Tagen die seit dem 30. Oktober 1898 im Bau begriffene eiserne Eisenbahnbrücke über den Amu Darja bei Tschardshuj dem Verkehre übergeben werden. Die Bedeutung dieses Ereignisses für den Verkehr und den die bisher noch ungehobenen Bodenschätze des innersten Theiles Asiens erschliessenden Handel kann nur der ermessen, der die Schwierigkeiten kennt, die der Riesenstrom bisher dem gesicherten Verkehre entgegensetzte. Schon die Ueberschreitung des Amu bei Tschardshuj durch die vom 2. transkaspischen Eisenbahnbataillon mit Unterstützung von mehreren Hunderten russischer Zimmerleute und grossen Mengen Eingeborener auf einer hölzernen Brücke in den Jahren 1887 und 1888 war ein unendlich wichtiger Schritt für die Erweiterung der russischen Macht in Mittelasien. Nachdem nunmehr die mittelasiatische Eisenbahn bis Andishan bezw. Taschkent weitergeführt ist, wurde es zur Nothwendigkeit, das in keiner Weise mehr die nothwendige Sicherheit gewährende interimistische Bauwerk bei Tschardshuj durch eine eiserne Brücke zu ersetzen. Nach fast dreijähriger Arbeit, für die alle Materialien auf dem weiten, schwierigen Wege, theils auf der Eisenbahn, theils auf dem Wasserwege, über das kaspische Meer aus dem Innern bezogen werden mussten, eine Arbeit, die mehrfach durch die Zerstörung, die der nicht regulirte Riesenstrom anrichtete, verzögert wurde, hat Russland eine bisher stets durch die Unzuverlässigkeit der Ueberschreitung des Amu in Frage gestellte dauernde Verbindung für seinen Handel und seine Truppen bis in das Herz Mittelasiens hinaus sich gesichert.

— **Die Aufschliessung Indiens durch Eisenbahnen.** Welche Bedeutung man dem Bau von Eisenbahnen zwecks wirthschaftlicher Erschliessung des Landes seitens der indischen Regierung zumisst, ergibt sich aus der Bewilligung bedeutender Mittel zum Ausbau des Eisenbahnnetzes. Namentlich in den Jahren 1898/99 und 1899/1900 hat der Eisenbahnbau in Indien erhebliche Fortschritte gemacht. Die Länge der in Betrieb gesetzten neuen Bahnstrecken belief sich für das Jahr 1895/96 auf 821½, für 1896/97 auf 713¾, für 1897/98 auf 766, für 1898/99 auf 1 334 und für 1899/1900 auf 1 272 englische Meilen. Die Gesammtlänge der Bahnen, die am 31. März 1900 dem Verkehr eröffnet waren, betrug 23 763 Meilen. Ausserdem waren an dem genannten Tage Schienenwege von 3 027 Meilen im Bau begriffen oder genehmigt. Von den im Betrieb befindlichen Bahnlinien hatten 13 669 Meilen Normal-, 9 497 Meilen Meter- und 597 Meilen eine andere Spurweite. Die Bahnen sind zum grossen Theil im Besitz des Staates, 2 612 Meilen befinden sich im Besitz von Gesellschaften, denen der Staat einen bestimmten Zinsfuss zusichert. Das gesammte Kapital, das bis zum 31. Dezember 1900 in Indien in Eisenbahnen angelegt war, beziffert sich auf über 3 Milliarden Rupien. Die Reineinnahmen betrugen 154 100 000 Rupien im Jahre 1899 und 144 000 000 Rupien im Jahre 1898. Das Eisenbahnkonto des Staates weist wegen der Zinsen, die den garantirten Gesellschaften und für die in England aufgenommenen Eisenbahnanleihen gezahlt werden müssen, einen Fehlbetrag auf, der jedoch im Jahre 1899/1900 nur 127 000 Rupien betrug, während er 1898/99 noch 9 400 000, 1897/98 14 300 000 und 1896/97 6 600 000 Rupien betrug.

Die „D. Kolon.-Ztg.“, der wir diese Mittheilung entnehmen, bemerkt mit Bezug auf die unbefriedigenden Verhandlungen im Deutschen Reichstage über den Bau der deutsch-ostafrikanischen Mittellandbahn resignirt: „Für unsere (deutschen) Kolonien liegt die Nothwendigkeit der Aufschliessung durch Eisenbahnen doch mindestens ebenso klar zu Tage; denn vom rein kaufmännischen Standpunkte aus betrachtet kann man ohne Anlagekapital (und das sind in diesem Falle Eisenbahnen) nicht erwarten, einen Verdienst aus den Kolonien zu ziehen. Und nun das Gegenstück zu dem Vorgehen der indischen Regierung: ein jahrelanger Kampf und endlose Reden für den Bau einer Eisenbahn von 230 km (etwa 60 englische Meilen) in Ostafrika, deren Gesammtkosten 24 000 000 ℳ, die eventuell vom Staate zu zahlende Summe für eine 3prozentige Zinsgarantie jährlich noch nicht einmal 1 000 000 ℳ beträgt!“

— **Bau einer neuen Ueberlandbahn in Kanada.** Wie die „B. B.-Ztg.“ berichtet, soll englischen Blättermeldungen zufolge ein englisches Syndikat die Konzession zum Bau einer neuen Ueberlandbahn in Kanada und und zur Besiedelung des Hudsons Bayterritoriums erhalten haben. Die neue Bahn soll vom Churchillhafen in der Hudsons Bay ausgehen und am Nordende des Winnipegsees über Prince Albert und Battleford nach Calgary (Süd-Alberta) an der kanadischen Pacificbahn gehen, mit einer Abzweigung vom südlichen Theil des Manitobasees nach Edmonton. Die Bahn wird also den atlantischen direkt mit dem stillen Ozean verbinden und ausschliesslich auf britischem Gebiet liegen, was vom strategischen Standpunkte aus nicht zu unterschätzen ist. Auch der kommerzielle Werth der Bahn wird hoch veranschlagt, da sie nicht nur grosse Strecken fruchtbaren Landes, sondern auch mineralreiche Gegenden dem Handel und der Besiedelung eröffnen wird. Die Kosten sind mit 8 500 000 £ in Aussicht genommen, von denen die kanadische Regierung 6 000 000 £ mit 2,75 % Zinsen garantiren will. Da dem Syndikat ein bekannter englischer Eisenbahnunternehmer und ein schottischer Lokomotivenbauer angehören, so dürften alle Bestellungen nach Grossbritannien gehen. Die neue Linie soll von England aus in Wettbewerb treten: 1. mit der kanadischen Pacificbahn über Liverpool und Montreal nach Vancouver; 2. mit derselben Bahn über Liverpool und Montreal nach San Francisco; 3. mit der Union Pacific über Liverpool und Newyork nach San Francisco. Auf den beiden erstgenannten Routen wird man durch die neue Linie 1 328, auf der dritten 1 031 englische Meilen ersparen — ein Unterschied, der für den Vieh- und Getreideverkehr von Manitoba und den Nordwestgebieten schwer ins Gewicht fällt. Auch der Verkehr mit Japan, China, Indien und Australien wird durch die neue Linie beschleunigt werden. Gleichzeitig wird mit dem Churchill-Hafen der Vortheil eines beständig eisfreien, als für die Schifffahrt stets offenen Hafens gewonnen, während der Hafen von Montreal fünf Monate im Jahre geschlossen ist. Da die neue Linie grösstentheils über ebenes Wiesenland geht, so sind besondere Bauschwierigkeiten nicht zu befürchten.

Allgemeines.

— **Ueber neuere Erfahrungen und Versuche mit Abwärmekraftmaschinen** veröffentlicht die Abwärmekraftmaschinen-Gesellschaft m. b. H. (Berlin NW., Luisenstrasse 29) einen von Professor E. Josse verfassten Bericht, welcher als Sonderabdruck aus den Mittheilungen aus dem Maschinenlaboratorium der königlich technischen Hochschule zu Berlin im Verlage von R. Oldenbourg in München und Leipzig soeben erschienen ist, aus dessen interessantem Inhalt wir folgendes entnehmen:

Die Gesellschaft — ein Tochterunternehmen der drei grossen Berliner Elektrizitätsfirmen: der Allgemeinen Elektrizitätsgesell-

schaft, der Firma Siemens & Halske und der Union Elektrizitätsgesellschaft — befasst sich mit der Verwerthung früherer Patente von Behrend und Dr. Zimmermann und neuerer Patente, insbesondere derjenigen des Verfassers. Von den Zielen der Gesellschaft ist im allgemeinen schon in der Fach- und Tagespresse die Rede gewesen, ohne dass jedoch auf wirkliche Ausführungen hingewiesen werden konnte, da die Arbeiten sich noch im Versuchszustande befanden. Jetzt wird berichtet, dass sich bereits eine Maschine von 70 PS im Betriebe befindet und eine grössere 175 pferdige demnächst in Betrieb genommen werden soll.

Die Frage, mit der sich die Gesellschaft beschäftigt, ist eine ungemein wichtige: handelt es sich doch um nichts weniger, als darum, aus der Wärme des Dampfes, die wir in unsere Dampfmaschinen schicken, den noch immer recht grossen Betrag, der heute im Kondensator durch zugeführtes Kühlwasser weggenommen und auf solche Weise verschwendet werden muss, auch noch zu nutzbringender Arbeit heranzuziehen. In Wirklichkeit betreibt man mit Hilfe dieser Abwärme ebenfalls noch eine Dampfmaschine, die im grossen und ganzen die Bauart unserer Wasserdampfmaschinen hat. Allerdings nicht unmittelbar, denn das Wasser ist als Kraftübertrager unter den Wärmegraden im Kondensator, vielleicht von 60° bis 15° abwärts, zum Betriebe von Dampfmaschinen ohne weiteres nicht mehr zu benutzen. Aber es gibt Flüssigkeiten, die viel leichter verdampfen als Wasser und deren Dämpfe bereits bei jenen Wärmegraden eine Spannung haben, dass sie befähigt sind, in unseren Betrieben zu nutzbringender Arbeitsleistung herangezogen zu werden. Solche Flüssigkeiten sind beispielsweise Ammoniak und Schweflige Säure. Mit der Verwendung der letzteren befasst sich die eingangs genannte Gesellschaft. Der Gedanke ist alt, die Art der Ausführung neu.

Wenn man den Abdampf der Dampfmaschine nicht mit Wasser, sondern mit Schwefliger Säure in einem Oberflächenkondensator niederschlägt, so ist dieser Kondensator gleichsam ein zweiter, mit warmem Wasser statt mit Kohle beschickter Dampfkessel, in dem das Kühlmittel, die Schweflige Säure, der in Dampf zu verwandelnde Körper ist. Dieser Schwefligsäuredampf kann, da er bereits bei 60° eine Spannung hat, die einem Druck von 11 kg (absolut) auf das Quadratcentimeter entspricht — etwa wie in unseren gewöhnlichen Dampfkesseln — und bei 15° noch eine Spannung, die einem Druck von 2,9 kg (absolut) auf das Quadratcentimeter gleichkommt, sofort benutzt werden, um eine andere Dampfmaschine zu speisen. Letztere würde also so eingerichtet werden können, dass sich der Schwefligsäuredampf, in deren Cylinder sich ausdehnend, von 11 auf 2,9 kg abarbeitete. Man hätte der gewöhnlichen Heissdampfmaschine eine Kaltdampfmaschine angegliedert. Der aus dem Kaltdampfcylinder entlassene Schwefligsäuredampf wird nun in einem anderen Oberflächenkondensator durch Kühlwasser wieder verflüssigt und eine Pumpe führt die flüssige Schweflige Säure wieder dem ersten Kondensator zu, in dem sie wieder wie im Dampfkessel zu neuer Arbeitsleistung verdampft wird. Die Schweflige Säure bewegt sich in einem ständigen Kreislauf; nichts geht verloren und man sieht schon hieraus, wie verlockend der Gedanke einer derartigen Abwärmeausnutzung ist.

Der Kraftzuwachs, der auf solche Weise aus dem Dampf unserer Dampfkessel gewonnen werden kann, ist sehr bedeutend. Bei der Kaltdampfmaschine, die Professor Josse im Maschinenlaboratorium der technischen Hochschule zu Charlottenburg einer vorhandenen 150 pferdigen Dreifach-Verbundmaschine hinzugefügt hat, um deren Abwärme auszunutzen, hat sich ein Mehr an Kraft von 60 bis 70 PS ergeben, d. i. etwas über 40 %. Diese — schon eingangs erwähnte — Maschine läuft nun schon über ein halbes Jahr ganz anstandslos, und bei der zweiten Maschine, die in Betrieb genommen werden soll, und zwar im Markgrafenstrassen-Kraftwerk der Berliner Elektrizitätswerke, rechnet man darauf, der Leistung einer 350 pferdigen Dampfmaschine noch 175 weitere Pferdekräfte hinzufügen zu können, d. i. weitere 50 %, wobei freilich zu bemerken ist, dass der Dampfverbrauch jener 350 pferdigen Maschine grösser ist, als bei Dampfmaschinen sparsamster Bauart sonst üblich ist.

Die Schwefligsäuredampfmaschine musste in den Einzelheiten von der Wasserdampfmaschine abweichend gestaltet werden. Den Erbauern kam zu Gute, dass reine Schweflige Säure, ohne Wasser- oder Luftzutritt, die Metalle in keiner Weise angreift. Sodann hat Schweflige Säure die Eigenschaft, an den Flächen, mit denen sie in Berührung ist, eine Schmierwirkung auszuüben, so dass hier die künstliche Schmierung wegfallen kann. Es ist auch gelungen, alle Theile so dicht herzustellen, dass die Säure nicht in die Luft der Maschinenräume entweichen kann, was natürlich ganz unzulässig sein würde.

Professor Josse hat über die Verhältnisse, unter denen die 60 pferdige Maschine arbeitet, eingehende Versuche angestellt. Bei Anwendung von Dampf mit hoher Ueberhitzung (etwa 300°) betrug der Dampfverbrauch der Wasserdampfmaschine, der die Schwefligsäuredampfmaschine hinzugefügt war, 5 kg auf die indizirte Pferdekraft und Stunde. Die Abwärmemaschine leistete nicht weniger als 34,2 % zu der Dampfmaschinenarbeit hinzu. Wird die Arbeit der Abwärmemaschine zu der der Wasserdampfmaschine hinzugerechnet, so beträgt der Dampfverbrauch der insgesammt 218 pferdigen Maschinengruppe nur 3,74 kg auf die Pferdekraftstunde, während beispielsweise die 3 000 pferdigen Dampfmaschinen der Berliner Elektrizitätswerke — obwohl so grosse Maschinen doch ungleich günstiger arbeiten, als die kleineren Maschinengruppen — bei gleicher Ueberhitzung (300°) auf die indizirte Pferdekraft und Stunde 4,3 kg Dampf gebrauchen.

Weiter auf den Inhalt der Josse'schen Schrift einzugehen, ist hier nicht der Zweck. Jedenfalls sind wir, wenn auch das Anwendungsgebiet der Schwefligsäuredampfmaschine seine Grenzen hat — hierüber verbreitet sich ein besonderer Abschnitt der Josse'schen Schrift —, wieder um einen Schritt im Dampfmaschinenbau auf dem Wege weiter gekommen, den Kraftbezug für gewerbliche Zwecke billiger zu gestalten. Was auf diesem Wege zu gewinnen ist, hat der Verfasser an einigen Beispielen erläutert, wie er auch nicht unterlassen hat, andere in den Betrieben vorkommende Abwärmequellen daraufhin zu prüfen, inwieweit sie sich ebenfalls in dem vorstehend erörterten Sinne zur Kraftgewinnung heranziehen lassen.

Km.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Im Tarifheft 1 für den sächsisch-südwestdeutschen Güterverkehr vom 1. Juni werden mit sofortiger Gültigkeit folgende Tarifentfernungen berichtigt:

Seite 15 Leipzig-Stötteritz-Altkirch . von 755 in 725 km
„ 18 Deutsch-Oth (Pickberg)-Leipzig II (Dresdn. Bf.) . „ 569 „ 669 „
„ 18 Dommeldingen-Leipzig I (bayer. Bf.) . . „ 667 „ 647 „

Dresden, den 29. Juni 1901. (1627)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Die auf Seite 21 des Nachtrags XX zum Gütertarif angegebene Entfernung Veilsdorf-Pirna wird auf 365 km berichtigt.

Erfurt, den 26. Juni 1901. (1628)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli d. J. wird die Hafenbahn bei Emden mit der Station Emden-Aussenhafen für den unbeschränkten Personen-, Gepäck-, Güter-, Thier- und Privatdepeschenverkehr eröffnet.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Soweit in die Gütertarife für den Verkehr mit den preussischen Staatsbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn Frachtsätze für die Station Emden-Aussenhafen noch nicht aufgenommen sind, werden solche am 1. Juli d. J. eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Münster, den 27. Juni 1901. (1629)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetzung von „Eröffnung von Strecken“ nächste Seite unten.)

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Ebersdorf-Weidhausen (1. August d. J.) verkehren die nachfolgenden Züge:

Zug 1001 2.—4. Kl.	Zug 1003 2.—4. Kl.	Zug 1005 2.—4. Kl.	Zug 1007 2.—4. Kl.		Zug 1002 2.—4. Kl. (nur Werktags)	Zug 1002 2.—4. Kl. (nur Sonn- u. Festtags)	Zug 1004 2.—4. Kl.	Zug 1006 2.—4. Kl.	Zug 1008 2.—4. Kl.
7.32	11.54	3.45	8.05	ab Ebersdorf . . an	5.23	6.15	9.50	12.50	7.17
7.39	12.01	3.52	8.12	Frohnlach . .	5.17	6.09	9.44	12.44	7.11
7.50	12.12	4.03	8.23	Sonnefeld . .	5.06	5.58	9.33	12.33	7.00
7.57	12.19	4.10	8.30	an Weidhausen . ab	4.58	5.50	9.25	12.26	6.52

Infolge dieser Betriebseröffnung treten vom 1. August d. J. ab nachstehende Fahrplanänderungen ein:

a) auf der Strecke Coburg-Lichtenfels:

Zug 1001 beginnt in und fährt ab Coburg 7.05, ab Creidlitz 7.14, ab Grub am Forst 7.21, an Ebersdorf 7.27, und dann im Fahrplan der Strecke Ebersdorf-Weidhausen weiter.

Zug 773 ab Coburg 11.30, ab Creidlitz 11.38, ab Grub am Forst 11.45, an Ebersdorf 11.51, ab Ebersdorf 11.54, ab Schney 12.07, an Lichtenfels 12.13.

— Bis 31. Juli d. J. verkehrt dieser Zug im jetzigen Fahrplan. —

Zug 1002 verkehrt Sonn- und Festtags ab Ebersdorf 6.16, ab Grub am Forst 6.23, an Creidlitz 6.29, ab Creidlitz 6.30, an Coburg 6.41.

b) auf der Strecke Creidlitz-Rossach:

Zug 995 ab Creidlitz 11.45, ab Meschenbach 11.52, ab Siemau-Scherneck 11.59, ab Grossheirath 12.05, an Rossach 12.10.

— Bis 31. Juli d. J. verkehrt dieser Zug im jetzigen Fahrplan. —

Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Blankenstein Saale-Marxgrün verkehren die folgenden Züge:

Zug 920 2.—4. Kl.	Zug 912 2.—4. Kl.	Zug 914 2.—4. Kl.	Zug 916 2.—4. Kl.		Zug 913 2.—4. Kl.	Zug 915 2.—4. Kl.	Zug 917 2.—4. Kl.	Zug 919 2.—4. Kl.
(von Harra ab verkehren diese Züge im jetzigen Fahrplan)								
6.25	11.50	4.35	8.53	ab Blankenstein (Saale) an	(von Blankenstein ab im jetzigen Fahrplan weiter)			
6.31	11.56	4.41	8.59	Lichtenberg (Oberfr.)	7.21	1.16	6.26	9.41
6.39	12.04	4.49	9.07	Hölle	7.12	1.07	6.17	9.32
6.45	12.10	4.55	9.13	an Marxgrün . . . . ab	7.05	1.00	6.10	9.25

Erfurt, im Juni 1901.

Königliche Eisenbahndirektion. (1632)

4. Bilanzen.

Vermögensbilanz der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft Ende März 1901,
welche in der Generalversammlung am 22. Juni 1901 genehmigt worden ist.

Aktiva.

		ℳ	₰
1.	Erwerbspreis der braunschweigischen Eisenbahnen einschliesslich der Erweiterungen und Neubauten sowie eines Zuschusses von 200 000 ℳ an die preussische Staatseisenbahnverwaltung zu den Baukosten der Linie Hildesheim-Braunschweig und des vom preussischen Staate übernommenen Bestandes des braunschweigischen Eisenbahngesellschaftsbaufonds	103 536 743	48
2.	Rentenforderung der Aktionäre an den preussischen Staat (1/4 der auf das Kalenderjahr 1901 entfallenden Rente von 1 1/2 % auf 36 Millionen Mark) . .	135 000	—
	Summe	103 671 743	48

Passiva.

		ℳ	₰
1.	Aktienkapital	36 000 000	—
2.	Prioritätsobligationenkapital I. Emission von 1874 . . . . (davon sind getilgt 3 484 818 ℳ)	9 600 000	—
3.	Getilgtes Prioritätsobligationenkapital II. Emission von 1881	29 750	—
4.	Forderung des preussischen Staates in Höhe der gekündigten und durch Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen oder durch Baarzahlung getilgten Prioritätsanleihe der braunschweigischen Eisenbahn II. Emission von 1881	3 370 250	—
5.	Werth der an die herzoglich braunschweigische Regierung zu entrichtenden Annuität . . . . (davon sind amortisirt 8 843 425 ℳ 57 ₰)	50 187 699	—
6.	Verwendungen für Erweiterungen aus dem Reservefonds	4 229 044	48
7.	Zuschuss der Stadt Einbeck zum Bau der Bahn Salzderhelden-Einbeck	120 000	—
8.	Rente an die Aktionäre (1/4 von 1 1/2 % auf 36 Millionen Mark)	135 000	—
	Summe	103 671 743	48

Magdeburg, den 15. Mai 1901.

Königliche Eisenbahndirektion, als Vorstand der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. (1633)

(Fortsetzung von „Eröffnung von Strecken".)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Eröffnung der Haltestelle „Santa Croce".

Am 14. Juli l. J. wird die auf der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Nabresina und Grignano gelegene Haltestelle Santa Croce für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet.

Wien, am 25. Juni 1901. (1630)

Am 1. Juli d. J. wird im diesseitigen Bezirk die an der Strecke Gnesen-Elsenau-Nakel zwischen Janowitz und Elsenau gelegene Haltestelle Dornbrunn für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Stück- und Wagenladungs-Güter- und Viehverkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Genannte Station wird in den Gruppentarif I (Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.) und

gleichzeitig in die Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den Oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Gütertarif und in den Staatsbahn-Thiertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge sind aus dem am 1. Mai d. J. in Kraft getretenen Fahrplan zu ersehen.

Bromberg, den 24. Juni 1901. (1631)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Zuschlagsfristen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahn-Ministeriums vom 21. Juni 1901, Z. 27778, betreffend Berichtigung des Verzeichnisses der Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach Güternebenstellen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Die mit Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. Dezember 1899, Z. 55137 („Ztg. d. V. D. E.-V.“ Nr. 100 vom 30. Dezember 1899, Seite 1633 ff.) publizirten Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach der Güternebenstelle Engelsberg der k. k. österr. Staatsbahnen sind infolge Auflassung dieser Güternebenstelle mit 31. Mai 1901 ausser Wirksamkeit getreten.

Wien, am 21. Juni 1901. (1634)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Einführung einer Zuschlagsfrist für Eilgüter während der Verkehrsunterbrechung zwischen den Stationen Neumarkt-Tramin und Salurn.

Vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums wird aus Anlass der durch die Hochwasserschäden in der Strecke Neumarkt-Tramin und Salurn auf unserer Linie Kufstein-Ala eingetretenen Verkehrsunterbrechung für die Uebertragung der nachbezeichneten Eilgüter auf dieser Strecke zu der normalen Lieferfrist auf Grund des § 63 des Betriebsreglements bezw. Art. 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr eine Zuschlagsfrist von

12 Stunden

festgesetzt.

Zur direkten Beförderung als Eilgut über die obbezeichnete Unterbrechungsstelle werden nur angenommen: Gemüse, Obst, Geflügel, Fleisch u. dgl. im Maximalgewichte von 50 kg pro Kollo und 500 kg pro Frachtbrief.

Eine Gebühr für die Uebertragung an der Unterbrechungsstelle wird nicht eingehoben.

Diese Zuschlagsfrist tritt mit dem heutigen Tage in Kraft.

Wien, am 27. Juni 1901. (1635)
Die General-Direktion.

6. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. treten im Berlin - Stettin - nordostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/III) für den Verkehr von Kratzwiek (Direktionsbezirk Stettin) nach den Stationen Driesen-Vordamm, Inowrazlaw, Landsberg a/W., Landsberg a/W.-Brückenvorstadt und Stolp ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Giessereiroheisen in Kraft; gleichzeitig werden im ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) die bereits bestehenden Ausnahmefrachtsätze für diesen Artikel in einzelnen Verkehrsverbindungen ermässigt.

Die Stationen Kattowitz und Koschentin kommen als Versandstationen für Giessereiroheisen nicht mehr in Betracht und werden deshalb anderweite Ausnahmesätze für diese im ostdeutschen Gütertarif (I/II) nicht mehr erstellt; die bisherigen Ausnahmefrachtsätze für diese Stationen bleiben noch bis zum 1. September d. J. in Kraft.

Ueber die Höhe der neuen und ermässigten Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 26. Juni 1901. (1636)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Die Station Karlsruhe Hafen ist mit sofortiger Gültigkeit als Versandstation in den Ausnahmetarif 26 (Steinkohlen usw.) des Tarifheftes 5 aufgenommen worden.

Karlsruhe, den 27. Juni 1901. (1637)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.
Die direkten Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen der Reinickendorf-Liebenwalde-Gross-Schönebecker Eisenbahn treten erst vom Tage der Betriebseröffnung der Ueberführungsgleise von der Staatsbahn zur Nebenbahn in Kraft.

Stettin, den 28. Juni 1901. (1638)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-hessischer und oldenburg-hessischer Güterverkehr.
In den Anwendungsbedingungen der am 1. April d. J. eingeführten Ausnahmetarife für Zucker — 14, 14a und L — treten mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. Aenderungen in Kraft.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 28. Juni 1901. (1639)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.
Am 1. Juli d. J. treten zu den Gütertarifen (Heft 1) der Nachtrag 5 und zum Heft 2 der Nachtrag 14 in Kraft. Hierdurch wird der direkte Verkehr der Vorwohle-Emmenthaler Bahn auf den Gesammtumfang dieser Hefte erweitert, die Teutoburger Waldeisenbahn von einem noch näher zu bestimmenden Tage ab in beschränktem Umfange in den direkten Verkehr einbezogen. Aufgenommen sind noch Entfernungen und Sätze für einige Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Erfurt und St. Johann-Saarbrücken und ausserdem die Station Mörs der Crefelder Eisenbahn in den Ausnahmetarif 5b des Heftes 1. Sonst enthalten sie noch Ergänzungen und Berichtigungen.

Mit Gültigkeit vom selben Tage ab wird der neue Gütertarif (Heft 3) herausgegeben, wodurch die Entfernungen und Sätze des seitherigen Tarifs (Heft 3) nebst Nachträgen vom 1. November 1896 aufgehoben werden. In diesen Tarif sind direkte Entfernungen und Sätze nur insoweit eingestellt, als ein Verkehrsbedürfniss vorlag. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst vom 1. September d. J. ab gültig. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss der Vorschrift unter I 3 genehmigt.

Abdrücke der Nachträge und des Tarifheftes 3 sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Münster, den 26. Juni 1901. (1640)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Der Gütertarif für den inneren badischen Verkehr wird mit Gültigkeit vom 20. August l. J. neu ausgegeben, wodurch der bisherige Tarif vom 1. Mai 1895 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt wird. In den neuen Tarif sind ausser den an den Neubaustrecken Neustadt i./Schw.-Donaueschingen und Waldkirch-Elzach gelegenen Stationen auch die Stationen der Neubaustrecke Ueberlingen-Kluftern, sowie der Stationen Dogern, Ispringen, Köndringen und Wasenweiler aufgenommen. Die Frachtsätze der letzteren treten aber erst mit dem Tage der Eröffnung der Neubaustrecke bezw. der letzterwähnten Stationen für den Güterverkehr in Kraft.

Durch den neuen Tarif werden infolge von Entfernungsänderungen usw. zahlreiche und zum Theil erhebliche Frachtermässigungen, aber auch bei einzelnen Stationen kleine Frachterhöhungen herbeigeführt.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Der neue Tarif, welcher in zwei Abtheilungen erscheint (die Abtheilung 1 enthält besondere Bestimmungen und Tariftabellen und die Abtheilung 2 den Kilometerzeiger), ist vom 10. August d. J. ab durch Vermittelung unserer Güterstationen käuflich zu beziehen.

Bis dahin wird auf Anfrage unser Gütertarifbüreau nähere Auskunft ertheilen.

Karlsruhe, den 29. Juni 1901. (1641)
Gr. Generaldirektion.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt zum Verbandsgütertarif der Nachtrag 4 in Kraft. Er enthält, ausser Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen der Neubaustrecken Pattburg/Tingleff-Sonderburg, die jedoch erst vom Tage der Betriebseröffnung auf diesen Strecken gelten sowie den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen von den deutschen Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen.

Die in dem Nachtrag vorgesehene Beschränkung in der Anwendung des Ausnahmetarifs 6, wonach letzterer auf die mit der Eisenbahn nach den Umschlagsstationen beförderten Sendungen keine Anwendung zu finden hat, erhält erst vom 15. August d. J. Gültigkeit.

Durch den Nachtrag werden ferner die seit dem 1. April d. J. auf den preussischen Staatsbahnen geltenden Ausnahmetarife 14 und 14a und der Seehafen-Ausnahmetarif L für Zucker auf den Verkehr mit der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker und der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn ausgedehnt.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,25 ℳ durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 27. Juni 1901. (1642)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 12 (Getreide, Malz, Mühlenfabrikate usw.) der Tarifhefte I A und I B erhalten bezüglich des Verkehrs von Mannheim badische Bahn, Mannheim Industriehafen und Ludwigshafen a/Rh. nach der Mittel- und Westschweiz mit Wirkung vom 1. Juli l. J. eine andere Fassung, durch welche die Gültigkeit der Frachtsätze theilweise erweitert wird. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 25. Juni 1901. (1643)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach der Pfalz.

An Stelle des seit dem 1. April 1897 gültigen Kohlentarifs Nr. 2 nebst Nachträgen erscheint am 1. Juli d. J. eine Neuausgabe dieses Tarifs zum Preise von 45 ₰. In den neuen Tarif ist die Station Lebach als Versandstation aufgenommen.

Bei der Station Dechen treten mit einigen pfälzischen Stationen Erhöhungen um 0,01 ℳ für 100 kg ein, die jedoch erst vom 15. August d. J. ab Gültigkeit erhalten. (1644)

St. Johann-Saarbrücken, 25. Juni 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt für den vorgenannten Verkehr an Stelle des Tarifs vom 1. April 1897 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Derselbe enthält die gleichen Bestimmungen und Frachtsätze wie der zur Aufhebung kommende Tarif nebst Nachträgen und stellt daher nur eine Neuauflage dar. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Druckabzüge des neuen Tarifs können für 65 ₰ das Stück von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Breslau, den 27. Juni 1901. (1645)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die im Heft 1 des Verbandsgütertarifs vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 für Eisen und Stahl sind betreffs des Verkehrs nach Alt-Münsterol Station und Grenze mit Geltung vom 25. Juni d. J. noch weiter ermässigt worden. Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus in Strassburg und Ludwigshafen a/Rh.

Strassburg, den 25. Juni 1901. (1646)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Juli 1901 tritt im süd-ostpreussischen Gütertarif für Güter des Spezialtarifs III in vollen Wagenladungen zwischen Tolksdorf und Angerburg ein direkter Frachtsatz von 0,28 ℳ für 100 kg in Kraft. (1647)

Königsberg i/Pr., den 25. Juni 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr (Gruppen V/VIII).

Am 1. Juli d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag V in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Auerstedt und Stockheim und theilweise ermässigte Entfernungen für die Station Neuhaus des Direktionsbezirks Erfurt, ermässigte Frachtsätze für die Ausnahmetarife 3 a für Steinsalz und 8 für Giessereiroheisen sowie Aufnahme des Ausnahmetarifs 15 für den Uebergangsverkehr mit der vollspurigen Cöln-Frechener Kleinbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch zum Preise von 0,10 ℳ bezogen werden kann.

Cöln, den 28. Juni 1901. (1648)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr (Gruppen IV/VIII).

Am 1. Juli d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. August 1900 der 3. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. anderweite, grösstentheils ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für Giessereiroheisen, sowie Aufnahme des Ausnahmetarifs 18 für den Uebergangsverkehr mit der vollspurigen Cöln-Frechener Kleinbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch zum Preise von 0,10 ℳ zu beziehen ist.

Cöln, den 28. Juni 1901. (1649)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt für den vorbezeichneten Verkehr unter Aufhebung des Tarifs vom 1. April 1897 nebst Nachträgen ein durch Aufnahme der Versandstationen Boenen und Osterfeld Süd ergänzter neuer Ausnahmetarif 6 in Kraft, welcher neben einem Theil ermässigter auch vereinzelt erhöhte, im übrigen aber die seitherigen Frachtsätze enthält. Soweit Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die jetzigen Frachtsätze noch bis zum 14. August d. J. in Geltung.

Abdrücke des Tarifs sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 80 ₰ zu haben.

Essen, den 26. Juni 1901. (1650)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Juli d. J. ab treten im Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Königsberg, Danzig, Stettin, Berlin, Bromberg, Posen, Breslau und Kattowitz einerseits und Stationen der grossherzogl. mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn und der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn andererseits folgende Ausnahmetarife in Kraft:

1. Ausnahmetarif 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze;
2. Ausnahmetarif 14 a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen;
3. Ausnahmetarif L für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und über die Anwendungsbedingungen dieser Ausnahmetarife ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem Alexanderplatz in Berlin.

Berlin, den 27. Juni 1901. (1651)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr und rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird die Station Emden Aussenhafen des Direktionsbezirks Münster für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet. Dieselbe wird gleichzeitig in den Ausnahmetarif 7 c (Schwefelkies) und den Seehafenausnahmetarif A (Stückgut) des vorgenannten Gütertarifs, sowie in die Abtheilung A, B und D des vorgenannten Kohlentarifs mit den für die Station Emden gültigen Frachtsätzen aufgenommen.

Näheres bei den Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 26. Juni 1901. (1652)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für folgende Futter- und Streumittel:

A. Futtermittel:

Erbsenschalen, auch zerkleinert;
Erdnussschalen, desgl.;
Futterkräuter, frische;
Futterrüben (Runkelrüben), Mohrrüben (Möhren, gelbe Rüben), Kohlrüben, weisse Rüben (ausgenommen Teltower und märkische Rübchen), ferner Rübenschnitze, auch gedörrte oder getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe von Zuckerrüben;
Fleischfuttermehl;
Getreide- (Weizen-, Mais-, Hirse- usw.) Keimlinge;
Griebenkuchen;
Häcksel;
Heu;
Hirseschalen, auch zerkleinert;
Kleie, wie im Spezialtarif III genannt;
Maiskuchen und Maiskuchenmehl;
Malzkeime;
Malztreber, getrocknete;
Malztreber, nasse und Trester;
Melasse, zu Futterzwecken bestimmt;
Melassefutter (Melasse, mit anderen Artikeln zu Futterzwecken gemischt);
Oelkuchen, Oelkuchenmehl, wie im Spezialtarif III genannt;
Pressrückstände von Kartoffeln oder Rüben, Diffusionsrückstände, auch gemahlen;
Reisabfälle, Reishülsen, Reisfuttermehl bezw. Reiskleie, wie im Spezialtarif III genannt;
Reisigfutter (ein aus Reisig hergestelltes Futtermittel);
Reisighäcksel und Reisigkuchen;
Rübensyrup, ungereinigter, wie im Spezialtarif III genannt;
Samen, entölte, wie im Spezialtarif III genannt;
Schlempen aller Art, nasse oder getrocknete, auch gemahlen;
Spreu, Buchweizenschalen, Haferschalen und Gerstenschalen, auch wenn als Streumittel verwendet;

Stroh, auch Raps- und Reisstroh, auch wenn als Streumittel verwendet; Viehzucker, zu Futterzwecken durch Beimischung anderer Futtermittel denaturirt.

B. Streumittel:

Torfstreu und Torfmull, Streutorf (getrockneter Stichtorf, Rohmaterial für Torfstreu); Waldstreu.

Der Ausnahmetarif findet Anwendung, wenn die unter A und B genannten Güter je in Mengen von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen oder bei Frachtzahlung für mindestens dieses Gewicht zur Beförderung innerhalb des unter I bezeichneten Geltungsbereichs aufgegeben und die nachstehend angegebenen Bedingungen erfüllt werden. Wegen der Frachtberechnung für halbe Ladungen dieser Güter und für gemischte Ladungen siehe die Bestimmungen unter II, 2—3.

Gültig vom 1. Juli bis einschliesslich den 30. September 1901.

I. Geltungsbereich.

Der Tarif gilt für Sendungen

von

sämmtlichen Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen, der Militär-Eisenbahn, der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, der oldenburgischen Staatsbahnen und von Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn

nach

folgenden Nothstandsbezirken, wenn das landwirthschaftliche Besitzthum, für dessen Betrieb die Sendung bestimmt ist, innerhalb des Nothstandsbezirks liegt, gleichviel, ob der Bezug der Sendung über eine ausserhalb des Nothstandsbezirks liegende Eisenbahnstation erfolgt:

Provinzen Ostpreussen, Pommern und Schlesien;

Regierungsbezirk Frankfurt a/O., Kreise Zauch-Belzig, Jüterbog-Luckenwalde, Beeskow-Storkow, Nieder- und Oberbarnim des Regierungsbezirks Potsdam;

Kreise Jerichow I und II des Regierungsbezirks Magdeburg, Bitterfeld, Delitzsch, Torgau, Liebenwerda, Herzberg, Wittenberg des Regierungsbezirks Merseburg, Worbis des Regierungsbezirks Erfurt;

Kreise Saarbrücken, Saarlouis und Merzig des Regierungsbezirks Trier;

Elsass-Lothringen und Empfangsbereich der Stationen der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.

(Ergänzung hinsichtlich der dem neuen Tarif beitretenden fremden Bahnen vorbehalten.)

II. Frachtberechnung.

1. Die Fracht wird bei Erfüllung der Anwendungsbedingungen unter III nach den in den Kilometerzeigern der betreffenden Gütertarife angegebenen Entfernungen für die unter A aufgeführten Futtermittel zu den Frachtsätzen der nachstehenden Kilometertariftabelle (siehe IV), für die unter B genannten Streumittel beim Versande auf Entfernungen von 50 km*) und darüber zu den um 25 % ermässigten Frachtsätzen des Rohstofftarifs berechnet.

2. Für Ladungen der oben genannten Futter- und Streumittel von mindestens 5 000 kg auf einem Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht werden unter den gleichen Bedingungen beim Versande auf Entfernungen von 50 km*) und darüber die Frachtsätze des Spezialtarifs II um 25 % ermässigt.

3. a) Bei der Vereinigung von Futtermitteln und Streumitteln der oben genannten Arten mit Gütern des Spezialtarifs III zu einer Wagenladung wird die Fracht für das Gesammtgewicht nach Spezialtarif III — für Ladungen von mindestens 5 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht nach Spezialtarif II — berechnet und beim Versande auf Entfernungen von 50 km und darüber der Theil der Fracht, der auf die dem Ausnahmetarif angehörigen Futter- und Streumittel dem Gewichte nach entfällt, um 25 % gekürzt.

b) Im übrigen verbleibt es hinsichtlich der Frachtberechnung für gemischte Ladungen bei den Vorschriften im Theil I des deutschen Gütertarifs (§§ 10 und 11 der allgemeinen Tarifvorschriften.*)

4. Im Verkehr von den dem Ausnahmetarif nicht beigetretenen Bahnen (auch ausländischen) werden die Frachtantheile für die von den Sendungen durchlaufenen Strecken der unter I näher bezeichneten Bahnen

a) für die unter A genannten Futtermittel auf die sich nach der Kilometertariftabelle (IV),

b) für die unter B genannten Streumittel auf die sich nach dem Rohstofftarif abzüglich 25 %

ergebenden Antheile ermässigt. Die Zahlung der Unterschiedsbeträge erfolgt an den Empfänger (Adressaten) bei Erfüllung der unter III. angegebenen Bedingungen.

Anmerkung zu 1 bis 4: Die durch Abzug von 25 % von den tarifmässigen Frachtsätzen zu ermittelnden Ausnahmesätze werden spitz berechnet (z. B. 0,41 M. — 25 % = 0,3075 M.) und erst die hiernach sich ergebenden Frachten in üblicher Weise abgerundet.

III. Anwendungsbedingungen.

1. Der Tarif gilt nur für Sendungen in überwiesener Fracht (Zahlung durch den Empfänger).

2. Die ermässigte Fracht wird sogleich oder bei der Einlösung des Frachtbriefs berechnet,

a) wenn der Frachtbrief an einen Landwirth oder eine landwirthschaftliche Verwaltung (Gutsverwaltung) gerichtet ist und in der Inhaltsangabe den Zusatz enthält:

„zum Verbrauch im eigenen landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers“;

b) wenn der nicht als Landwirth oder landwirthschaftliche Verwaltung im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger eine Bescheinigung des Kreislandraths oder der Ortspolizeibehörde oder der Landwirthschaftskammer darüber beibringt, dass er den landwirthschaftlichen Betrieb selbstständig ausübt und die in dem vorgelegten Frachtbriefe bezeichnete Waare im eigenen Betriebe verwenden wird;

c) wenn der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger zwar nicht selbst Landwirth ist, aber — unbeschadet des dem Absender nach § 64 der Eisenbahn-Verkehrsordnung zustehenden Verfügungsrechts — die Aushändigung des Frachtbriefes und der Sendung auf der Bestimmungsstation an einen Landwirth verfügt, der die vorstehend unter Ziffer 2 b angegebenen Bedingungen erfüllt; in diesem Falle wird der Frachtbrief auf den letzteren bahnamtlich geändert und von diesem die Fracht erhoben.

3. Wird eine Sendung zum Zwecke der Vertheilung auf mehrere Verbraucher bezogen, so wird zunächst die gewöhnliche Fracht berechnet. Dem Frachtbriefadressaten wird der Unterschied gegen die ermässigte Fracht nach diesem Ausnahmetarif erstattet, wenn er dies binnen 3 Monaten nach Ankunft der Sendung bei der der Empfangsstation vorgesetzten Eisenbahndirektion beantragt und die Vertheilung der Waare auf solche Verbraucher nachweist, welche die vorstehend unter 2 b angegebenen Bedingungen erfüllen.

Zu dem Ende hat er ausser den dort vorgeschriebenen Bescheinigungen ein von ihm und den einzelnen Verbrauchern vollzogenes Verzeichniss einzureichen, das sowohl die von den Verbrauchern in Empfang genommene Menge, als auch den ihnen dafür berechneten Antheil an der Fracht dieses Ausnahmetarifs angibt.

Ist von dem Frachtbriefadressaten gleichartige Waare von einem gleichen Ort zu gleichem Frachtsatz in mehreren Wagenladungen bezogen, so bedarf es nicht des Nachweises, aus welcher Sendung der einzelne Verbraucher die in Empfang genommene Menge erhalten hat, vorausgesetzt, dass die Summe dieser Theilbezüge die Gesammtmenge der von dem Frachtbriefadressaten bezogenen Wagenladungen ausmacht.

IV. Kilometertariftabelle.

(Frachtsätze für Futtermittel.)

Frachtsätze für 100 kg in Mark

auf eine Entfernung von km	Frachtsatz	auf eine Entfernung von km	Frachtsatz
49—52	0,18	130—136	0,34
53—56	0,19	137—143	0,35
57—61	0,20	144—149	0,36
62—65	0,21	150—156	0,37
66—70	0,22	157—163	0,38
71—74	0,23	164—169	0,39
75—79	0,24	170—176	0,40
80—84	0,25	177—183	0,41
85—88	0,26	184—189	0,42
89—93	0,27	190—196	0,43
94—97	0,28	197—203	0,44
98—103	0,29	204—209	0,45
104—109	0,30	210—216	0,46
110—116	0,31	217—223	0,47
117—123	0,32	224—229	0,48
124—129	0,33	230—236	0,49

*) Der niedrigere Satz für 50 km wird auf kürzere Entfernungen übertragen.

*) § 10. Wagenladungen können aus verschiedenartigen Gütern, auch verschiedener Hauptklassen gebildet werden, soweit nicht Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung entgegenstehen (vergl. § 52 (7) der Eisenbahnverkehrsordnung).

§ 11. 1. Wenn aus ungleich tarifirten Gütern eine Wagenladung gebildet wird, so wird die Fracht für die ganze Sendung auf Grund des höchsten, für einen Theil der Sendung geltenden Tarifsatzes ermittelt, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe nach den §§ 5-9 die Einzelberechnung sich billiger stellt.

2. Wird für eine Frachtbriefsendung Stückgut- und Wagenladungsfracht in Einzelberechnung erhoben, so sind zur Berechnung der Stückgutfracht 10 kg als Mindestgewicht anzunehmen. Auf den als Stückgut verrechneten Theil der Sendung finden im übrigen die Bestimmungen für Wagenladungen Anwendung.

Frachtsätze für 100 kg in Mark

auf eine Entfernung von km	Frachtsatz	auf eine Entfernung von km	Frachtsatz
237—243	0,50	450—456	0,82
244—249	0,51	457—463	0,83
250—256	0,52	464—469	0,84
257—263	0,53	470—476	0,85
264—269	0,54	477—483	0,86
270—276	0,55	484—489	0,87
277—283	0,56	490—496	0,88
284—289	0,57	497—503	0,89
290—296	0,58	504—509	0,90
297—303	0,59	510—516	0,91
304—309	0,60	517—523	0,92
310—316	0,61	524—529	0,93
317—323	0,62	530—536	0,94
324—329	0,63	537—543	0,95
330—336	0,64	544—549	0,96
337—343	0,65	550—556	0,97
344—349	0,66	557—563	0,98
350—356	0,67	564—569	0,99
357—363	0,68	570—576	1,00
364—369	0,69	577—583	1,01
370—376	0,70	584—589	1,02
377—383	0,71	590—596	1,03
384—389	0,72	597—603	1,04
390—396	0,73	604—609	1,05
397—403	0,74	610—616	1,06
404—409	0,75	617—623	1,07
410—416	0,76	624—629	1,08
417—423	0,77	630—636	1,09
424—429	0,78	637—643	1,10
430—436	0,79	644—649	1,11
434—443	0,80	650—656	1,12
444—449	0,81	657—663	1,13

(usw. wie in der Tabelle zum Tarif vom 6. Februar, gültig bis 30. Juni 1901).

Dieser Ausnahmetarif sowie Aenderungen und Ergänzungen werden im „Deutschen Reichs- und königlich preussischen Staatsanzeiger“ und in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ bekannt gemacht.

Berlin, den 29. Juni 1901. (1652a)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Mainz und der süddeutschen Eisenbahngesellschaft.

An Stelle des Kohlentarifs Nr. 4 vom 1. April 1897 nebst Nachträgen erscheint am 1. Juli d. J. eine Neuausgabe dieses Tarifs mit verschiedenen neuen Stationen und zum Theil ermässigten Entfernungen. Nur im Verkehr ab Dechen sind mit vereinzelten Stationen um 1 km erhöhte Entfernungen vorgesehen, welche aber erst vom 15. August d. J. ab Gültigkeit erhalten. Der neue Tarif ist zum Preise von 0,35 *M.* käuflich. Die Entfernungen für Bensheim und Darmstadt Hauptbahnhof finden auch im Verkehr nach den gleichnamigen Stationen der Main-Neckarbahn Anwendung.

Die im neuen Tarif 4 vorgesehenen Entfernungen für die Stationen Kirchberg und Unzenberg erhalten erst vom 15. Juli d. J. ab Gültigkeit. (1653)

St. Johann-Saarbrücken, 27. Juni 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Stationen der Reichseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die an der neuen Strecke Dillingen-Busendorf belegenen Reichsbahnstationen Büren-Itzbach, Filsdorf, Gerstlingen und Kerprichhemmersdorf in den Saarkohlentarif Nr. 9 einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen. (1654)

St. Johann-Saarbrücken, 27. Juni 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 6a für Steinkohlen etc. von den Rhein-Umschlagsplätzen werden dahin ergänzt, dass der Tarif mit Gültigkeit vom 15. August d. J. auf die mit der Eisenbahn nach den Umschlagsplätzen beförderten und auf der Eisenbahn weiter verfrachteten Sendungen keine Anwendung findet.

Cöln, den 27. Juni 1901. (1655)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr.
(Gruppen VII/VIII Elberfeld, Essen und Cöln, St. Johann-Saarbrücken.)

Am 1. Juli d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. Mai 1899 der 5. Nachtrag. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Remscheid-Güldenwerth des Direktionsbezirks Elberfeld, Mussum und Werth des Direktionsbezirks Essen, geänderte Entfernungen für Düsseldorf Hafen des Direktionsbezirks Elberfeld und für Isselburg-Anholt des Direktionsbezirks Essen, sowie Entfernungen für die Station Schoden des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen, von welchen der Nachtrag auch zum Preise von 10 ₰ bezogen werden kann.

Cöln, den 28. Juni 1901. (1656)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit dem 1. August 1901 kommt ein neuer Theil II des Verbandsgütertarifs zur Einführung, der zunächst nur für das ebenfalls am 1. August 1901 in Kraft tretende neue Tarifheft 2 (Verkehr Reichsbahn-St. Johann-Saarbrücken) Geltung erhält. Dieser Theil II enthält neben den besonderen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung und den besonderen Tarifvorschriften die näheren Angaben über die Güterabfertigung nach Orten mit mehreren Bahnhöfen, über die Eintheilung der Tarifhefte, die Angabe der im Grossherzogthum Luxemburg gelegenen Stationen, die Anwendung des Kilometerzeigers, die Frachtberechnung für gemischte Ladungen im Verkehr der nur dem Wagenladungsverkehr dienenden Stationen, die allgemeinen Dienstbeschränkungen sowie die besonderen Bestimmungen und Dienstbeschränkungen der Verbandsstationen. Ausserdem sind in dem Theil II die sämmtlichen im Verbande bestehenden Ausnahmetarife aufgeführt.

Durch das Tarifheft 2 werden neben zahlreichen und zum Theil sehr bedeutenden Ermässigungen der Tarifentfernungen und Frachtsätze in vereinzelten Fällen auch Erhöhungen der Tarifentfernungen bis zu 2 km und der Frachtsätze um 1 Pf. für 100 kg herbeigeführt. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. August d. Js. in Kraft.

Strassburg, den 24. Juni 1901. (1657)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Hinausgabe eines Berichtigungsblattes zu dem ab 1. Juli 1901 gültigen Tarife, Theil II, sowie zum Separatabdruck des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Kohle etc.

Zum Tarife, Theil II, sowie zum Separatabdruck des Ausnahmetarifes für Kohle etc. für den oben genannten Eisenbahnverband ist ein Berichtigungsblatt erschienen; dasselbe enthält Druckfehlerberichtigungen und Abänderungen des Ausnahmetarifes für Kohle, welche während des Druckes nothwendig geworden sind.

Das Berichtigungsblatt ist bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu haben.

Wien, am 25. Juni 1901. (1658)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen.
Tarifwesen.

Am 1. Juli l. J. tritt der Nachtrag VIII zum Lokalkilometerzeiger in Kraft.

Für den Güterverkehr ist jedoch nur die Station Zimnicea eröffnet. (1659)
(Preis 15 Centimes.)

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag IV zum Binnentarif der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, gültig vom 1 April 1893, in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen über die Beförderung von Leichen.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, woselbst auch die Tarifnachträge käuflich zu haben sind.

Perleberg, den 29. Juni 1901. (1660)
Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Am 15. August d. J. werden für eine Anzahl von Stationsverbindungen die heute bestehenden Arbeiter-Rückfahrkarten wegen mangelnden Bedürfnisses aufgehoben. Das Nähere ist bei unserem Verkehrsbüreau hier zu erfahren.

Elberfeld, den 6. Juni 1901. (1661)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verdingungen.

Verdingung von Oberbaumaterialien für sämmtliche Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A. 2 192 000 Stück Hakenplatten für Holzschwellen, 6 637 000 Stück Klemmplatten, 18 533 t Laschen, 8 500 Stück Uebergangslaschen, 3 054 t Stemmlaschen, 250 000 Stück Spurplättchen, 2 186 900 Stück Unterlagsplatten, 1 539 t Radlenker, 3 399 t Weichenplatten, 121 t Unterlagsplatten für Weichen, 193 000 Stück Schraubenunterlagsplättchen, 9 000 Stück Zungendrehstühle, 100 000 Stück

Gleitstühle, 8000 Stück Zungenkloben, 67 t Seitenbleche für Weichenschwellen.

Gruppe B. 1189 t Hakennägel, 2790 t Hakenschrauben, 4196 t Laschenschrauben, 4730 t Schwellenschrauben, 231 t Weichenschrauben, 14 t Stützknaggen.

Gruppe C. 17000 Stück gusseiserne Hakenplatten, 25000 Stück Mutternstellkappen, 1968300 Stück verzinkte Schwellen-Bezeichnungsnägel, 796500 Stück Federringe, 3000 Stück Weichenböcke.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3,50 ℳ für Gruppe A, 1,50 ℳ für Gruppe B, 1 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin, am 11. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 8. August d. J.

Essen-Ruhr, den 15. Juni 1901. (1662)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Loos XX a des Bahnhofsumbaus Cassel O.

Die Herstellung von drei je 182 m langen flusseisernen Längsbahnsteighallen mit Wellblechbedachung (rd. 350 t Flusseisen, rund 122 t verzinktes Wellblech) einschl. Aufstellung der Festigkeitsberechnung und der Werkzeichnungen soll nur an eine grössere, bewährte Firma vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen sind auf dem Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes Cassel O einzusehen, auch gegen bestellgeldfreie Einsendung von 3,5 ℳ von dort durch den Herrn Büreaudiätar Rehm zu beziehen.

Verdingungstermin: Sonnabend, den 13. Juli, Morgens 11 Uhr, ebendaselbst.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Cassel, den 25. Juni 1901. (1663)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft beabsichtigt, zur Deckung des Bedarfes für die österr. Linien für die Zeitperiode August l. J. bis Ende Juli 1902 die Lieferung von

4000 dz Rübbrennöl und
1000 dz Rübschmieröl

mit Option zum Bezuge von 20 % mehr, im Wege der allgemeinen, öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Lieferung hat auf Grund der bezüglichen, bei der Materialverwaltung, Südbhf., Administrationsgebäude, Parterre, IV. Stiege Nr. 27, zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in zwölf annähernd gleichen Monatsraten zu erfolgen und ist die erste (Augustrate) Anfangs August l. J. zu bringen.

Die mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehenen Offerten sind mit dem Vadiumerlagscheine, den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen, sowie der zugehörigen Schiedsgerichtsordnung, beide mit je einer Stempelmarke à 1 Krone, gesiegelt und überschrieben mit „Offert auf Rüböl“, längstens bis 8. Juli l. J., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung einzureichen. Gleichzeitig mit dem Offerte sind der Materialverwaltung Handmuster der offerirten Oele, und zwar von jeder Gattung je 2 gesiegelte Flaschen von 0,5 l Inhalt, zur Verfügung zu stellen.

Die Preise sind franko einer Südbahnstation, eventuell nach Konvenienz des Offerenten ab Materialmagazin Wien, X. Laxenburgerstrasse Nr. 4, zu notiren.

Den Offerenten steht es frei, auch nur auf die Lieferung eines Theiles des ausgeschriebenen Quantums Offerten einzubringen, so wie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung entweder im Ganzen an einen Offerenten oder getheilt an mehrere zu vergeben, und haben die Offerenten mit ihrem Offerte bis 20. Juli l. J. in Wort zu bleiben.

Offerten, welche nach dem festgesetzten Termine einlaufen oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, und denen Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Juni 1901. (1664)

Die Materialverwaltung.

Es sollen 8 wasserdichte Hanfdecken zum Bedecken von offenen Güterwagen durch öffentliche Verdingung beschafft werden. Die Bedingungen können bei dem Unterzeichneten eingesehen und gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 40 ₰ in baar von demselben bezogen werden.

Angebote sind bis zum 15. Juli, Vormittags 11 Uhr, mit der Aufschrift „Angebot auf Wagendecken“ an den Unterzeichneten hier einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 29. Juni 1901. (1665)

Der Haupt-Magazins-Verwalter der Main-Neckar-Eisenbahn.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Für das Jahr 1901 sind nöthig:

1. 50 Stück Bufferhülsen,
2. 60 „ Bufferkreuze,
3. 160 „ Bufferstangen,
4. 700 „ Schraubenkuppelungen ohne Bolzen,
5. 270 „ Zughaken,
6. 1000 „ Siederöhren,
7. 860 „ Spiralfedern,
8. 1000 kg Tiegelgussstahl zu Werkzeug,
9. 1500 „ Tiegelgussstahl zu Blattfedern.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können auf der Kanzlei des Unterzeichneten eingesehen oder gegen Vergütung von 60 ₰ für Pos. 1—5 und von 40 ₰ für Pos. 6—9 bezogen werden.

Die Angebote, welche den Preis pro Stück bezw. Kilogramm und die kürzeste Lieferzeit enthalten sollen, sind unter Benutzung des Angebotbogens mit entsprechender Aufschrift verschlossen und frei bis längstens den 22. Juli 1901, Vormittags 10½ Uhr, an die unterzeichnete Dienststelle einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Darmstadt, im Juni 1901. (1666)

Der Maschineningenieur.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Lieferung der nachverzeichneten Radreifen in rohem Zustande soll vergeben werden:

84 Stück Lokomotivradreifen,
50 „ Tenderradreifen,
320 „ Wagenradreifen.

Die Bedingungen und Zeichnungen können auf der Kanzlei des Unterzeichneten eingesehen oder gegen freie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken bezogen werden.

Die Angebote, den Preis pro 100 kg und die kürzeste Lieferfrist enthaltend, sind mit entsprechender Aufschrift verschlossen und frei längstens bis 19. Juli 1901, Vormittags 10½ Uhr, an die unterzeichnete Dienststelle einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Wahl unter den Anbietern bleibt vorbehalten.

Darmstadt, im Juni 1901. (1667)

Der Maschineningenieur.

---

9. Verkauf von Altmaterialien.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir verdingen die Lieferung von

300 t Anthrazitnusskohlen,
1200 „ Schmiedekohlen.

Angebote mit der Aufschrift „Nusskohlen“ versehen, sind längstens bis Montag, den 8. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, von welcher auch die Bedingungen und Angebotsbogen zu beziehen sind.

Zuschlagsfrist bis 31. Juli d. J.

Karlsruhe, den 21. Juni 1901. (1668)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Angebote auf alte, in den Werkstätten Berlin 1 (am Markgrafendamm), Berlin 2 (Ostbahnhof), Berlin (Lehrter Bahnhof), Grunewald, Tempelhof, Potsdam, Frankfurt a/O. und Guben lagernde Werkstatts-Materialien sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an das Rechnungsbüreau Berlin, Schöneberger Ufer 1—4, bis Sonnabend, den 20. Juli 1901, Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Bedingungen und Angebotbogen sind einzusehen oder zu beziehen daselbst vom Centralbüreau, Zimmer 420, gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar (Briefmarken ausgeschlossen). Zuschlagsfrist bis 13. August 1901.

Berlin, 26. Juni 1901. (1669)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

10. Vermischte Bekanntmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Neuauflage der „Statistischen und tarifarischen Daten pro 1900“.

Die „Statistischen und tarifarischen Daten über die im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung stehenden Eisenbahnen pro 1900“ sind erschienen.

Exemplare derselben sind im Tariferstellungs- und Abrechnungsbüreau der k. k. österr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium zum Preise von 1 Kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 1. Juli 1901. (1670)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 52. | 6. Juli 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 19 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Thätigkeit der preussisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaftsverwaltung im Grossherzogthum Hessen.

(Schluss aus Nr. 51.)

4. Vermehrung der Betriebsmittel. Die hessische Ludwigsbahn hatte von 1878 bis 1896 im ganzen 66, mithin im Jahre durchschnittlich 3½ Lokomotiven neu beschafft. Bei Uebernahme durch die neue Verwaltung befand sich der Lokomotivpark in einem solchen Zustande, dass eine sehr schleunige und ganz umfassende Erneuerung und Ergänzung durchaus geboten war. Bei dieser Uebernahme (1. April 1897) war im Direktionsbezirk Mainz ein Lokomotivbestand von 225 Stück vorhanden. In den ersten vier Jahren wurden hier ausgemustert 70 Stück; es kamen neu hinzu 155 Stück (Zugang mithin im Jahresdurchschnitt 38,7 Stück), so dass am 1. April 1901 ein Bestand von 310 Stück vorhanden war. Auch der Personenwagenpark der hessischen Ludwigsbahn, unter der Verwaltung der Privatbahn schon seit langer Zeit ein Gegenstand der Klage für das reisende Publikum, musste einer umfassenden Erneuerung und Ergänzung unterzogen werden. Im Direktionsbezirk Mainz betrug am 1. April 1897 der Bestand an Personen- und Gepäckwagen 543 Stück. In den ersten vier Jahren betrug die Ausmusterung 146 Stück, der Zugang 518 Stück, so dass der Bestand der Personen- und Gepäckwagen am 1. April d. J. 915 Stück betrug. Ebenso wurde der für den Betrieb der oberhessischen Eisenbahnen erforderliche Betriebsmittelpark erheblich verstärkt. Für diese Linien wurden 8 Maschinen mehr angeschafft, während daselbst unter der früheren Verwaltung in den Jahren 1893—1897 nur rund 64 000 ℳ für Betriebsmittel aufgewendet worden waren.

Die Vermehrung der Güterwagen für die hier in Frage stehenden Strecken kann, da bekanntlich den einzelnen Direktionen der preussisch-hessischen Gemeinschaft kein bestimmter Güterwagenpark zugewiesen ist, die Staatsbahnwagen vielmehr innerhalb der ganzen Gemeinschaft verkehren, ziffermässig nicht in der vorstehend für Lokomotiven, Personen- und Gepäckwagen angewandten Art nachgewiesen werden. Die Verbesserung dieser Strecken hinsichtlich ihres Bedarfs an Güterwagen ergibt sich aber aus nachfolgendem.

5. Güterwagengestellung. In den Monaten März, September, Oktober und November 1896 konnten seitens der hessischen Ludwigsbahn durchschnittlich 30,5 % der von den Interessenten angeforderten Wagen nicht gestellt werden. Bei der heutigen Verwaltung, welche über den gesammten Güterwagenpark der preussisch-hessischen Gemeinschaft verfügt, betrug der Mangel in den gleichen Monaten der Jahre 1899 und 1900 durchschnittlich nur 2,41 %. Dabei werden die an einem Tage nicht gestellten Wagen jetzt regelmässig am folgenden Tag gestellt, während bei der hessischen Ludwigsbahn sich die Gestellung vielfach noch über den zweiten und dritten Tag nach der Anforderung verzögerte. In gleicher Weise haben sich diese Verhältnisse für die oberhessischen Bahnen, welche als isolirte kleine Verwaltung auch viel mit Wagenschwierigkeiten zu kämpfen hatten, verbessert. Hier konnten in den vier verkehrsstärksten Monaten der Jahre 1898 und 1899 von 17 000 bestellten Wagen nur 900 und von 27 000 bestellten Wagen nur 1 100 nicht am ersten Tage gestellt werden. Insbesondere ist nun auch der namentlich in dem holzreichen Oberhessen viel beklagte Mangel an Langholzwagen weggefallen. Alle diese ausserordentlichen Verbesserungen für die hessischen Verkehrsinteressenten konnten diesen aber nur durch Angliederung der hessischen Strecken an eine grosse Verwaltung zu Theil werden.

6. Personenzugfahrplan. Auf den in Hessen belegenen Strecken der hessischen Ludwigsbahn hat sich in der Zeit von 1876 bis 1896, d. h. in 20 Jahren, die Zahl der täglich gefahrenen Personenzugkilometer um 2 407 vermehrt. Unter der neuen Verwaltung hat von 1896/97 bis 1901, d. h. in etwa fünf Jahren, die Zunahme der täglich gefahrenen Personenzugkilometer 1 999 betragen. Gegenüber einem Mehr von rund 2 400 täglich geleisteten Personenzugkilometern unter der alten Verwaltung während 20 Jahren steht mithin ein Mehr von rund 2 000 geleisteten Personenzugkilometern unter der neuen Verwaltung während etwa fünf Jahren. Auf den oberhessischen Bahnen, deren Fahrplan unter der alten hessischen Staatsver-

waltung lange Zeit hindurch überhaupt keine Verbesserung erfahren hatte, sind die täglich geleisteten Personenzugkilometer von 1 954 auf 2 588, d. h. um 634 (somit fast um ein Drittel), gestiegen. Nach Personenzugkilometern und nicht nach Zügen ist hier gerechnet, weil nur die ersteren ein wirkliches Bild der Leistungen geben, während die Züge, von denen der eine kurze, der andere lange Strecken durchfährt, nicht mit einander verglichen werden können.

7. Personentarif. Mit dem 1. Oktober 1898 ist im Direktionsbezirk Mainz auf den Strecken der früheren hessischen Ludwigsbahn und der hessischen Nebenbahnen der preussische Personen- und Gepäcktarif eingeführt worden. Neben einer unerheblichen Vertheuerung der drei oberen Klassen hat dieser Tarif den Wegfall des Schnellzugzuschlags bei Rückfahrkarten, das Freigepäck, die ausserordentlich billigen Monatskarten mit Nebenkarten, letztere zu halben Preisen, für die Arbeiter eine Ermässigung des bei der hessischen Ludwigsbahn 1,7 ₰ für Rückfahrkarten und 1,33 ₰ für Wochenkarten betragenden Kilometersatzes auf 1 ₰, vor allem aber die IV. Wagenklasse mit ihrem Streckensatze von 2 ₰ gebracht. Ueber die Wirkung der Einführung der IV. Klasse ist folgendes zu bemerken: Es ist in dem ersten Jahre der Einführung gegenüber dem Vorjahre die Zahl der beförderten Personen von 6 507 136 auf 8 445 607 (d. h. um 1 938 471 = 30 %), die Zahl der gefahrenen Personenkilometer von 134 568 885 auf 154 765 619 (d. h. um 20 196 734 = 15 %), die Einnahme aus dem reinen Personenverkehr von 3 964 541 ℳ auf 4 225 780 ℳ (d. h. um 261 239 ℳ = 7 %) gestiegen. Die Einnahme aus dem Gepäckverkehr ist wegen der Einführung des Freigepäcks von 172 404 ℳ auf 115 750 ℳ (d. h. um 56 654 ℳ = 33 %) zurückgegangen. Zugleich hat sich wegen der mit Einführung der IV. Klasse erfolgten Verbesserung der drei oberen Klassen in diesen eine erhebliche Verschiebung nach unten vollzogen. In Hessen fährt man jetzt im allgemeinen erheblich billiger, als dies unter der früheren Verwaltung der Fall war. Insbesondere erfreut sich die IV. Klasse mit ihrem billigen Tarif und mit der Möglichkeit, Traglasten bequem mitzunehmen, einer ganz ausserordentlichen Beliebtheit. Aus den obigen Zahlen ergibt sich aber zugleich, dass die Eisenbahnverwaltung mit den Verbilligungen ein finanzielles Geschäft nicht gemacht hat, da die Steigerung der Einnahmen um 7 % nur ungefähr dem natürlichen Verkehrszuwachs entspricht, welchen die preussisch-hessische Gemeinschaft in jenem Jahre überhaupt gehabt hat. Wenn man das oben wegen des Gepäckverkehrs mit 56 654 ℳ angegebene Defizit und noch ferner etwa 100 000 ℳ für weggefallene Schnellzugzuschläge abzieht, so verbleiben von der oben mit 261 239 ℳ berechneten Mehreinnahme nur noch etwa 100 000 ℳ, wofür aber 1 938 471 Personen und 20 196 734 Personenkilometer mehr gefahren werden mussten. Dass die Selbstkosten für diese Mehrleistungen sich weit über 100 000 ℳ beziffern, liegt auf der Hand. Die Verbilligung im Personenverkehr hat also der Eisenbahnverwaltung ein Defizit gebracht, welches von dem grossen Ganzen ertragen werden konnte, das aber bei einer kleinen selbständigen Verwaltung finanziell leicht hätte bedenklich werden können. Die Verbilligung ist ganz den Verkehrsinteressenten zu Gute gekommen.

Auch auf den Strecken der oberhessischen Eisenbahnen, auf denen schon unter der früheren Verwaltung für I.—III. Klasse die preussischen regelmässigen Einheitssätze — aber ohne Freigepäck — bestanden, hat die Einführung der IV. Wagenklasse den Verkehrsinteressenten ausserordentliche Vortheile gebracht. Es ist hier die Zahl der Personenfahrten von 1 347 007 in 1896/97 bereits im Jahre 1897/98 auf 1 743 797, also um rund 400 000 Fahrten gestiegen. Im Jahre 1900 wurden allein auf von den oberhessischen Strecken verkauften Fahrkarten IV. Klasse 1 817 600 Fahrten ausgeführt, darunter 580 000 Arbeiterfahrten. Ferner hat der Verkehr auf Zeitkarten infolge der günstigeren Bedingungen sich sofort um 200 % gegen das letzte Verwaltungsjahr der oberhessischen Eisenbahnen vermehrt; die Ausgabe direkter Fahrkarten über die Endpunkte der Strecken hinaus, welche nur für wenige grössere Stationsverbindungen bestanden, hat eine Erhöhung auf 300 % erfahren und ist noch im Steigen begriffen.

8. Gütertarif. Am 1. April 1897 sind alle von der früheren Verwaltung übernommenen Stationen mit sämmtlichen Stationen aller preussischen Direktionsbezirke, der Militärbahn und der oldenburgischen Staatsbahn in direkten Verkehr gesetzt worden. Dadurch ist die für eine grosse Anzahl Stationen im Norden und Nordosten Deutschlands früher nothwendige Umkartirung der Güter auf Unterwegsstationen weggefallen und die Fracht um die Kosten der Umkartirung verbilligt worden. Ebenso wurden sämmtliche allgemeine Ausnahmetarife der preussischen Staatsbahnen, soweit sie nicht von der früheren Verwaltung — wie der Rohstoff-, der Kalisalz- und der Düngekalktarif — aus Wettbewerbsrücksichten schon angenommen waren, für die übernommenen Stationen eingeführt. Mit dem gleichen Tage wurden die Frachten des Rohstofftarifs auf Brennstoffe — jedoch mit der Beschränkung auf Produktionsstätten, inländisches Erzeugniss und ausschliessliche Bahnbeförderung — ausgedehnt. Zur Ermöglichung einer Verbesserung des Rhein-Umschlagverkehrs mit der Saar und Lothringen wurden die zwischen diesen Gebieten bestehenden, mit Ludwigshafen gleichgestellten Frachten für Bingerbrück transit Wasserweg am 1. März 1898 auf Bingen transit Wasserweg übertragen. Bei den hierfür geeigneten Stationen des Bezirks ist am 1. Februar 1899 der Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau von Fluss- und Seeschiffen nach binnenländischen Stationen eingeführt worden. Am 1. Juni 1899 wurden die Stationen Bensheim und Darmstadt des Bezirkes Mainz und der Main-Neckarbahn zur Ermöglichung der Abfertigung der Güter zu gleichen Sätzen mit übereinstimmenden Frachten versehen. Zur Verbesserung der Beschaffung von Brennstoffen wurden am 12. September 1900 die Frachten des Rohstofftarifs auf Sendungen ab den bis dahin von der Begünstigung ausgeschlossenen Wasserumschlagsplätzen und gleichzeitig auch auf Brennstoffe ausländischen Erzeugnisses zunächst bis 1. Oktober 1902 ausgedehnt. Infolge der am 1. Dezember 1900 stattgehabten Eröffnung der Eisenbahnbrücke bei Worms ist der seither für den Rheinübergang in die Tarife eingerechnete Entfernungszuschlag für die Stationen Worms und Worms-Hafen weggefallen und sind dadurch für beide Plätze Entfernungskürzungen bis zu 7 km mit den entsprechenden Frachtermässigungen im Verkehr mit den rechtsrheinischen Gebieten eingetreten. Zur Wahrung gleicher Behandlung der beiden Städte Mainz und Worms sind am gleichen Tage die Frachten für Mainz-Hauptbahnhof mit den um den Entfernungszuschlag für den Rheinübergang bei Mainz gekürzten Frachtsätzen für Mainz-Hafen gleichgestellt worden, insoweit dies nicht schon von der früheren Verwaltung aus Wettbewerbsgründen geschehen war. Dadurch sind für Mainz-Hauptbahnhof Entfernungskürzungen bis zu 9 km mit den entsprechenden Frachtermässigungen eingetreten. Die Wettbewerbsfähigkeit der Plätze Mainz und Worms ist durch diese Maassnahmen nicht unwesentlich gebessert. Solchen Entfernungskürzungen hatte sich die Privatbahn, sofern sie nicht aus Wettbewerbsgründen geboten waren, ablehnend gegenüber gestellt. Die Ausnahmetarife für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen und über die Landesgrenzen, Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem direkten Bahnweg oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen, Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern, welche eine Frachtermässigung bis zu den Sätzen des Spezialtarifs III gewähren, sind am 1. April 1901 bei den geeigneten Stationen eingeführt worden.

Für die oberhessischen Strecken bestand der Vortheil der Einführung der preussischen Staatsbahnsätze im wesentlichen in der Ermässigung der Abfertigungsgebühr von 8 und 9 ℳ auf 6 ℳ für 100 kg in den wichtigen Spezialtarifen und einem Theil der Ausnahmetarife. Die höheren Eilgutsätze werden durch die geringeren Stückgutsätze ausgeglichen. Daneben ha

die Herstellung direkter Sätze mit allen Stationen von Preussen, Sachsen, Württemberg, Baden, der Pfalz und den Reichslanden erhebliche Erleichterungen für die oberhessische Verwaltung wie den Betrieb gebracht, die Ueberlieferung der Güter an den Endpunkten ist weggefallen und eine raschere Beförderung erzielt.

Schlussbemerkung. Aus den vorstehenden Darlegungen ist ersichtlich, wie die früher zerrissenen hessischen Eisenbahnverhältnisse auf Grund des preussisch-hessischen Staatsvertrages einheitlich gestaltet und zum Vortheil nicht nur der hessischen Staatsfinanzen ausgebaut worden sind. Der Bericht des Ausschusses schliesst unter deutlichem Hinweis auf die jüngsten süddeutschen Vorkommnisse mit folgenden Ausführungen:

„In unseren süddeutschen Nachbarstaaten werden die Entwickelung der Eisenbahngemeinschaft und der Nutzen derselben für das Grossherzogthum auf das genaueste geprüft und in den parlamentarischen Körperschaften eingehend besprochen. In den Verhandlungen der letzteren treten aber infolge mangelnder Kenntniss der Verhältnisse oft völlig unrichtige Auffassungen zu Tage. Da aber das Eisenbahnwesen die Aufgabe hat, den wirthschaftlichen Interessen der gesammten Nation zu dienen, so darf es nicht als überflüssig angesehen werden, die vortheilhaften Seiten des Gemeinschaftsbetriebes nach den vielseitigen Erfahrungen in das richtige Licht zu rücken. Wir sind dem Präsidenten des Finanzministeriums in aufrichtigster Weise dafür dankbar, dass er durch freundliche Beantwortung an ihn gerichteter Fragen dem berichtenden Ausschuss die Möglichkeit geboten hat, hierfür auch amtliches Material zu verwenden. Aus demselben ist ersichtlich, dass die Verkehrsverhältnisse und die finanziellen Ergebnisse seit Einführung der Gemeinschaft einen rapiden Aufschwung genommen haben, eine Thatsache, welche wir mit um so grösserer Freude konstatiren, nachdem wir vor dem Abschluss der Verstaatlichung in der hohen Ersten Kammer feststellen mussten, dass der hessische Staat bis zum Jahre 1890 für das Eisenbahnwesen des Landes eine uneinbringliche Verlustsumme von 43 856 500 ℳ aufzuweisen hatte."

Die Sylter Südbahn.

Die Kleinbahn Hörnum-Westerland auf der Insel Sylt wurde am 29. v. Mts. festlich eingeweiht und am 1. d. Mts. dem Verkehr übergeben. Wir haben schon in Nr. 50 S. 795 d. Ztg. über die durch die Bahn geschaffene grosse Verbesserung der Verbindung mit den Sylter Nordseebädern berichtet und fügen, nachdem wir die Bahn selbst kennen gelernt und an der prächtig verlaufenen Eröffnungsfeier theilgenommen, noch aus eigener Anschauung einiges hinzu. Es bestanden auf den deutschen Nordseeinseln, so viel uns bekannt, bisher drei mit Dampf betriebene Kleinbahnen: auf Borkum, auf Wangeroog und auf Sylt von Munkmarsch bis Westerland. Ihnen gesellt sich als vierte und bedeutendste Linie die jetzt eröffnete mit 18 km Länge hinzu. Die Bahn hat die Meterspurweite. Sie beginnt an dem neu angelegten Pier auf der Hörnum genannten Südspitze der Insel, wo im Schutz der nach Westen vorgelagerten hohen Dünen ein trefflicher und für die schönen Schiffe der Nordseelinie stets genügende Tiefe und sichere Lage bietender Anlegeplatz vorhanden ist, der auch ein bequemes Umsteigen sowie Aus- und Einladen der Güter gewährt. Der Pier ist 165 m lang und bis zum Kopf mit Schienen belegt. An seinem Landende steht ein in freundlichem Stil erbautes, hell leuchtendes Stationsgebäude, vorläufig noch das einzige in der einsamen Dünenlandschaft. Dort wird ein Beamter wohnen und Erfrischungsräume werden den etwa von der Seefahrt Angegriffenen Erholung auf festem Lande bieten. Vielleicht wird an diesem sehr günstig gelegenen Punkte dereinst ein neues Seebad entstehen! Von hier aus bewegt sich die Bahn nun durch höchst eigenartige wellige, stets wechselnde Dünenlandschaft bis zum 10 km entfernten, nur aus einem Nebengleise und einem Warteraum bestehenden Bahnhof Rantum. Die weissen Sandflächen mit den schwarzen Flecken von Heidekraut oder Strandgras und den oft bizarren Formen der Sandhügel erinnern aufs lebhafteste an Alpenlandschaften mit Schneeflächen. Namentlich oft erscheint das seltsame Gebilde der sog. Gwächten; sind es in den Alpen Kämme von Schnee, die durch die Einwirkung des Sturmes überhängend geworden sind, so ist es hier der Sand, der dieselben Formen annimmt. In Rantum erfreuen zum ersten Male grüne Grasflächen mit weidendem Vieh und einige strohgedeckte friesische Bauernhäuser das durch die Eintönigkeit der Dünen etwas ermüdete Auge. Die wenigen, aber ganz behäbig ausschenden Häuser sind der Rest des einst von Sturmfluthen zerstörten Dorfes. Die Linie, die bisher mitten durch die Dünenhügel mit mehrfachen Einschnitten und kleinen Dämmen führte, hält sich jetzt mehr am Ostrande der Insel, so dass der Blick auf das Watt frei wird und Wiesen- und Schilfflächen Abwechselung bieten. An den sog. Vogelkojen vorbei, in denen Seevögel, namentlich Wildenten, eingefangen werden, überschreitet die Bahn auf 500 m langem, bis zu 4 m hohen Damme eine tiefliegende Gras- und Moorfläche, und bald darauf zeigen sich die auf ebenem Dünengrasplan liegenden vielfach zerstreuten Häuser von Westerland. Das Bahnhofsgebäude ist als das einer Kopfstation angelegt und in freundlicher Architektur gebaut; das Untergeschoss zeigt als Durchgangshalle einen grossen Rundbogen, der wohl an die grossen, oben runden Thore der friesischen Bauernhäuser erinnern soll. — Schon diese Beschreibung lässt erkennen, dass der Gesammtcharakter der Bahn der einer Dünenbahn ist. Die Bettung besteht aus Sand; die Böschungen der Dämme werden mit Grassoden, die der Einschnitte mit Strandhafer befestigt. Durchlässe oder gar Brücken gibt es nicht, nur drei Durchlassrohre liegen auf der ganzen Strecke. Eigenthümliche Schwierigkeiten werden in den zahlreichen, wenn auch kurzen Einschnitten die Sandwehen bieten, bei denen wieder eine Aehnlichkeit von Sand und Schnee hervortritt. Auch die Festigkeit der Gleislage wird unter der Beweglichkeit des Sandes leiden und etwas erhöhte Unterhaltungskosten fordern. Die Schienen haben der geringen Inanspruchnahme durch die leichten Betriebsmittel entsprechend ein Gewicht von nur 14 kg/m. Die Betriebsmittel (zunächst 3 Lokomotiven, 5 Personenwagen und eine Anzahl offener und bedeckter Güterwagen) sind von der Aktiengesellschaft der Stahlbahnwerke Freudenstein & Co. in Berlin geliefert. Die Personenwagen sind sehr hell und freundlich eingerichtet, auch von aussen ganz hell angestrichen. Da es sich um eine Sommerbahn handelt, sind querlaufende Holzbänke mit Mittelgang in nur einer Klasse gewählt. Die Breite (2,50 m) der Wagen ist trotz der Meterspur dieselbe, wie die der gewöhnlichen Abtheilwagen mit Seitenthüren. Hier freilich sind die Thüren an den Stirnseiten angeordnet. Die Wagen sind sehr hoch und haben Oberbau mit Lüftungsvorrichtungen. Die Längsseiten bestehen in Brusthöhe fast nur aus Glasfenstern, so dass ein voller Ueberblick der Landschaft möglich ist.

Der Bau ist bekanntlich ein ausschliessliches Unternehmen der durch ihre vorzügliche Leitung und ihre trefflichen Dampfer weitbekannten Hamburger Nordseelinie. Während es nichts seltenes ist, dass grössere Eisenbahnverwaltungen ihre Arme durch Dampfschiffe auf die Seen, Flüsse und Meere erstrecken, ist es unseres Wissens das erste Mal, dass eine deutsche Dampf-

schifffahrtsgesellschaft den Muth hat, eine eigene Eisenbahnlinie zu erbauen und zu betreiben. Wir zweifeln nicht, dass dieses muthige Vorgehen guten Erfolg haben wird. Die schon früher von der Nordseelinie unterhaltene Dampferfahrt Hamburg-Helgoland-Sylt litt an dem Mangel, dass bei Hörnum von den stolzen Seedampfern auf ein Wattdampfschiff umgeladen und mit diesem die Fahrt nach Munkmarsch fortgesetzt werden musste, wo dann abermals auf die Eisenbahn umgeladen wurde, die den Reisenden und sein Gepäck nach Westerland führte. Bei Abfahrt von Hamburg um 8 Uhr Morgens erreichte man so Westerland erst Abends ganz spät in der Dunkelheit, während jetzt die Ankunft fahrplanmässig zwischen 6 und 7 Uhr stattfinden wird. Wie lebhaft die Postverwaltung an dem neuen beschleunigten Wege interessirt ist, hat sie durch Gewährung eines namhaft erhöhten jährlichen Beitrages für die Postbeförderung bewiesen. Auch für den Güterverkehr bietet die Bahn Aussichten einer glänzenden Entwickelung. Der Pier von Hörnum mit seiner durch die Dünen geschützten Lage und seinem tiefen, in die offene See führenden Fahrwasser wird voraussichtlich den gesammten Güterverkehr Westerlands mit Hamburg und seinem Hinterland allmählich an sich ziehen. Dennoch wird die Eisenbahnlinie, die von Hamburg nach Hoyer führt, eine Einbusse kaum erleiden, wie schon bei der Einweihungsfeier Präsident Jungnickel-Altona hervorhob, denn der Gesammtverkehr Westerlands und der ganzen Insel Sylt wird durch die neue Linie einen starken Aufschwung erfahren und dieser den benachbarten Eisenbahnlinien in Schleswig-Holstein zu Gute kommen, auf die der Verkehr ja ausserhalb der Sommermonate in der Hauptsache immer angewiesen sein wird. Bei der grossen Furcht unseres Seebäderpublikums vor Reisen auf einem so unruhigen Gewässer, wie es die Nordsee nun einmal ist, wird überdies ein Theil der Badegäste bei nicht ganz gutem Wetter stets den Landweg vorziehen, der ja überdies in der Durchquerung der fruchtbaren Marschlandschaften Schleswig-Holsteins seine eigenartigen Reize bietet.

Besondere Anerkennung verdient die aussergewöhnlich rasche Bauausführung der Bahn, die kaum drei Monate in Anspruch genommen hat, nachdem alle Hindernisse der Verhandlungen glücklich überwunden waren. Die Unternehmer der Erdarbeiten und des Oberbaues, die Firma v. Kintzel & Lanser-Harburg, haben mit ungewöhnlichen, namentlich in der Heranbringung des Oberbaumaterials liegenden Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt und doch die Aufgabe pünktlich und glücklich vollendet. Die Gesammtkosten der Anlage werden für den Pier auf rund 75 000 ℳ, für die Bahnanlage auf rund 500 000 ℳ angegeben.

Wir können diese Schilderung der Bahnanlage nicht schliessen, ohne der besonderen Verdienste zu gedenken, die sich um den Bau Geh. Ober-Regierungsrath Bormann - Berlin erworben hat, der die obere Bauleitung auf Ersuchen der Nordseelinie übernahm und zu einem glücklichen Ende führte.

Noch ein Wort über die Eröffnungsfeier, deren Schilderung ja mehr Aufgabe der Tageszeitungen ist, die aber doch ihres besonders schönen, vom herrlichsten Sommerwetter begünstigten Verlaufes wegen auch in dieser Fachzeitung besondere Erwähnung verdient. Die Theilnahme von Vertretern des Reichsmarineamtes und Reichspostamtes, der Präsidenten der Eisenbahndirektionen Altona, Essen und Breslau, des Oberpostdirektors von Hamburg, von Mitgliedern der Eisenbahndirektionen Altona, Hannover und Halle und zahlreicher anderer Behörden legte schon äusserlich beredtes Zeugniss für die Bedeutung ab, die man der Eröffnung dieser Bahn beimisst, zugleich aber auch für die unwiderstehliche Anziehungskraft, die alles, was mit dem Seeleben zusammenhängt, auf uns Deutsche ausübt. Die Nordseelinie hatte ihr Bestes gethan, um ihren Gästen zwei unvergessliche Tage zu bereiten. Im Verkehr mit den trefflichen Gastgebern, die die liebenswürdigsten Wirthe waren, lernte man einmal wieder die den Hanseaten eigene Verbindung von Zuverlässigkeit und Geschlossenheit des Wesens, Tüchtigkeit und Wagemuth in der geschäftlichen Arbeit, humorvollem Frohsinn im geselligen Verkehr kennen und lieben.

Möge der Nordseelinie und ihrer neuesten Schöpfung, der Sylter Südbahn, ein glückliches Gedeihen beschieden sein!

v. M.

Die sibirische Bahn.

Der russische „Regierungsbote" („Prawitelstwenny Westnik") erinnert in einem ausführlichen Rückblick daran, dass jetzt zehn Jahre seit dem 19. Juni/2. Juli 1891 verflossen sind, an welchem Tage der Grundstein der sibirischen Bahn gelegt wurde. Damals wurde in Wladiwostok jener denkwürdige Allerhöchste Ukas veröffentlicht, welcher den Bau dieses mächtigen Schienenweges anordnete. Schon in demselben Jahre wurde die Absteckung der Richtung vom West- und Ostpunkt der Bahn vorgenommen, und bereits im Jahre 1892 war es möglich, einen allgemeinen Plan des künftigen Weltweges aufzustellen. Diesem Plan nach wurde die Riesenstrecke in drei Theilstrecken getheilt: in die westsibirische Bahn von Tscheljäbinsk bis zum Flusse Ob (1 380 Werst = 1 412 km), die mittelsibirische Bahn vom Ob bis Irkutsk (1 754 Werst = 1 870 km) und die Endstrecke Wladiwostok-Grafskaja, sodann die Linie Grafskaja-Chabarowsk (347 Werst = 370 km) und von der Station Myssowaja bis Stretensk (1 009 Werst = 1 077 km), der sich ausserdem die um den Baikalsee führende Bahn (292 Werst = 312 km) und die Strecke von Chabarowsk nach Stretensk (gegen 2 000 Werst = 2 134 km) anschliessen sollten. Damals wurde unter dem Vorsitz des Thronfolgers das Komitee der sibirischen Bahn zur Verwirklichung des grossen Werkes, zur Kolonisation und Entwickelung der Industrie Sibiriens gebildet. Die gewählte Linie durchschnitt die fruchtbarsten und am dichtesten bevölkerten Gebiete Sibiriens. Schon zum 1/13. Oktober 1896 konnte der regelrechte Verkehr auf der westsibirischen Bahn begonnen werden; mit dem 1/13. Januar 1898 wurde auch die mittelsibirische Bahn bis Krassnojarsk und ein Jahr später bis Irkutsk vollständig dem Verkehr übergeben; vom 1/14. Juni 1900 begann der Betrieb auf der Transbaikalbahn und der Zweiglinie von Irkutsk bis zum Baikalsee. Gleichzeitig war im Jahre 1891 der Bau der Süd-Ussurilinie in Angriff genommen, so dass nach nicht vollen 9 Jahren ein durchgehender Dampfverkehr durch ganz Sibirien, von Tscheljäbinsk bis zum stillen Ozean möglich und der Schienenstrang nur an zwei Stellen, durch den Baikalsee, über welchen die Züge mittelst Dampffähre befördert werden, und die Flüsse Schilka und Amur unterbrochen war. Gegenwärtig befindet sich nur die Baikal-Ringbahnstrecke im Bau. Die Schnelligkeit, mit welcher der Bau der sibirischen Hauptbahn mit ihren fünf Zweigbahnen: der Jekaterinburg-Tscheljäbinsker, Tomsker, Irkutsk-Baikalschen und den beiden Abzweigungen zur Verbindung mit der chinesischen Ostbahn, in einer Gesammtlänge von 2 612 Werst (= 2 787 km) ausgeführt wurde, ist, wie der „Regierungsbote" mit gerechtem Stolze bemerkt, beispiellos. Die der sibirischen Bahn bezüglich der Bedingungen des Baues und der Ausdehnung am meisten ähnliche Bahn ist die kanadische Bahn mit einer Länge von 4 380 Werst (= 4 673 km); ihr Bau dauerte aber 10 Jahre. Um seinen Lesern zusammenfassend den bedeutenden Umfang des Baues vor Augen zu führen, bringt der „Prawitelstwenny Westnik" die folgenden Angaben, die allerdings nur schon bekanntes enthalten, die aber um deswillen nicht des Interesses entbehren, weil sie das von Russland in 10 jähriger, angestrengter Arbeit Geleistete kurz zusammenfassen:

Zum Bau der 5 612 Werst langen Bahn waren gleichzeitig 70 000 Arbeiter erforderlich, über 6 500 000 Pud (= 106 370 t) Cement verschlang der Brücken- und Gebäudebau und 9 000 000 Schwellen und Balken mussten zur Bettung der Schienen und zur Aufführung der Gebäude dienen, die als Wald ein Areal von 40 000 Dessjatinen (= 43 700 ha) bestanden hätten. An Erdarbeiten wurden 10 000 000 Kubikfaden (= 45 520 000 cbm) ausgeführt und über 800 000 Kubikfaden (= 3 641 600 cbm) Sand als Ballast verwandt; Steine und Ziegel waren über 100 000 000 Kubikfaden (= 455 200 000 cbm) erforderlich. Die Länge der Brücken beträgt über 45 Werst (= 48 km) (darunter 9 Werst [= 9,6 km] eiserne), die der Wasserleitungen gegen 300 Werst

(= 320 km). Das Gewicht des Brückeneisens wird auf 3 500 000 Pud (= 57 330 t), das der Schienen und Befestigungen auf 20 000 000 Pud (= 327 600 t) berechnet. Der Personen- und Waarenverkehr übertraf gleich im ersten Jahre die gehegten Erwartungen, und stieg ersterer im Durchschnitt alljährlich um 50 %, letzterer sogar noch bedeutender. Zum Beginn des Jahres 1901 hatte die sibirische Bahn 4 500 000 Personen und 170 600 000 Pud (= 2 794 428 t) Frachten befördert. Zur Erleichterung und Entwickelung der ausländischen Ausfuhr sibirischer Rohstoffe wurde auch der Bau der Perm-Kotlassbahn unternommen, die den sibirischen Frachten einen Zugang zum weissen Meere schaffte. Mit dem Bau der sibirischen Bahn hat das Uebersiedlerwesen nach Sibirien stark zugenommen und erreichte im Jahre 1899 an 225 000 Personen, während die Gesammtsumme der seit dem Jahre 1893 nach Sibirien ausgewanderten Uebersiedler sich auf 1 200 000 Personen beiderlei Geschlechts belief. Mit der verstärkten Uebersiedelung ging auch eine geordnete Organisation Hand in Hand sowie der Bau von Kirchen zur Befriedigung der religiösen Bedürfnisse der Auswanderer. Aber auch auf eine industrielle Erschliessung des gewaltigen Gebietes zwischen dem Ural und den Gestaden des stillen Ozeans war das Augenmerk der Regierung gerichtet. So wurden in verschiedenen Gebieten Sibiriens reiche Steinkohlenlager entdeckt, in Transbaikalien Erzlager, im Steppengebiet Kupferminen, und wurde der Umfang der sibirischen Goldfelder annähernd festgestellt. Alles das befindet sich in den ersten Anfängen, beginnt eine erste Entwickelung zu zeigen und wird, dank der sibirischen Bahn und dem unerschöpflichen Naturreichthum des Landes, einst zu grosser Blüthe gelangen. Wenn endlich auch noch die Frage erörtert wird, ob die sibirische Bahn einst eine Handelsstrasse werden und dem Seeweg nach Ostasien Konkurrenz machen wird, so können wir, da die Zeitung des Vereins zu dieser Frage schon mehrfach ganz fest Stellung genommen hat, sie füglich übergehen. Bei dem vorliegenden Anlass zum Rückblick auf das Geleistete genügt es, die Freude unseres östlichen Nachbarreiches aufrichtig zu theilen, denn der Bau der sibirischen Bahn bleibt unter allen Umständen ein Riesenunternehmen, das für Russland in politischer und wirthschaftlicher Hinsicht von weittragender Bedeutung geworden ist, die von Jahr zu Jahr immer grösser werden wird; das unterliegt heute nicht dem geringsten Zweifel. Diese hohe Bedeutung wird dann ferner noch in demselben Maasse steigen, als die Mängel, die augenblicklich noch in technischer und betriebstechnischer Beziehung dem grossen Werke anhaften, beseitigt und immer neue Stätten für die geistige und moralische Entwickelung der eingeborenen Völkerschaften und der übergesiedelten russischen Bauern geschaffen sein werden.

Wir können nur aufrichtig wünschen, dass die grossen Hoffnungen und Erwartungen, die Russland an die sibirische Bahn knüpft und die im wesentlichen Wirthschaft und Kultur betreffen, sich im eben begonnenen zweiten Jahrzehnt immer mehr erfüllen mögen. Allerdings darf Russland zunächst noch nicht müde werden, denn, wir haben schon oft darauf hingewiesen, es gibt noch sehr viel zu thun, um das Unternehmen auf die Höhe zu bringen, die heute mit Recht an Verkehrswege gestellt wird, die den Umfang und die Bedeutung der sibirischen Bahn haben bezw. für sich in Anspruch nehmen.

Eisenbahn Dschibuti-Harrar-Addis=Abeba.

Dem „Génie civil“ entnehmen wir auszugsweise eine interessante Beschreibung der obigen, von uns mehrfach erwähnten Bahnlinie: Unter den kolonialen Unternehmungen der Gegenwart ist die in der Ausführung begriffene Bahnlinie von Dschibuti nach Harrar und Addis=Abeba, der abessinischen Hauptstadt, sowohl vom Gesichtspunkte der Ingeniörkunst, als auch durch die von ihr zu erwartenden wirthschaftlichen Ergebnisse eines der interessantesten, denn das Land, das durch sie mit dem Meere verbunden werden soll, und auf das sich seit einiger Zeit die Blicke der industriellen Kreise richten, ist reich und fruchtbar, erfreut sich einer sehr alten und verhältnissmässig entwickelten Kultur, ist aber mit der übrigen Welt bis jetzt fast ganz ohne Verbindung gewesen. Bekannt ist, dass Abessinien einzig und allein der Herrschaft des Negus Menelik, der das Land nicht nur geeinigt, sondern auch bedeutend vergrössert hat, unterworfen ist. Die beiden von der Eisenbahn durchzogenen Länder sind Harrar und Schoa, von denen ersteres ein Bergland ist, das von einer etwa 250 km langen und 100 km breiten, sich von Westen nach Osten erstreckenden Bergkette durchzogen wird, deren Höhe zwischen 1 500 und 2 500 m schwankt und sich eines milden, angenehmen Klimas und grosser Fruchtbarkeit erfreut. Die 45 000 Einwohner zählende Hauptstadt Harrar liegt auf halbem Wege nach dem Meere und bildet den wirthschaftlichen Stapelplatz des südlichen Abessiniens. Die Hochebenen von Schoa, deren Höhen zwischen 1 300 und 3 200 m schwanken, bringen durch diese Verschiedenheit der Höhen die Vegetationen und die Kulturen der verschiedensten Zonen hervor. Die Industrie ist in Abessinien noch im Anfangsstadium, doch wird die Spinnerei und Weberei von Baumwolle und die Zubereitung des Leders mit einem gewissen Grad von Kunstfertigkeit geübt. Bis jetzt ist Abessinien mit dem Meere durch fünf Karawanenstrassen verbunden, von denen nur die französische von Dschibuti nach Harrar und Schoa und die englische von Zeïlah nach Harrar wirkliche Bedeutung haben; es sind einfache, von Kameelen und Maulthieren begangene Fährten. Die Karawanen brauchen durchschnittlich 25 bis 30 Tage von Dschibuti nach Harrar und 40 Tage bis zwei Monate von Dschibuti nach Schoa. Die Transportkosten belaufen sich auf 280 bis 350 Fr. für die Tonne von Dschibuti nach Harrar und auf 250 bis 325 Fr. für die Tonne von Zeïlah nach Harrar. Sobald eine Eisenbahn die Erzeugnisse des Landes unter verhältnissmässig billigen Bedingungen befördert, wird sich der Ausfuhrhandel Abessiniens bedeutend heben. Der Ausgangspunkt der im Bau befindlichen Bahn ist der vor kurzem entstandene Hafen Dschibuti, dessen ausserordentlich schnelles Aufblühen eng mit dem Bahnbau zusammenhängt. Im Jahre 1888 von französischen Kaufleuten gegründet, wurde Dschibuti im Jahre 1893 der Sitz des „Protektorats der Somaliküste“ und hat jetzt etwa 15 000 Einwohner. Es besitzt eine tiefe und wohlgeschützte Rhede, süsses Wasser, ein besseres Klima als die übrige Küste und wird dadurch, dass es zum Ausgangspunkt der neuen Bahn gewählt ist, der natürliche Hafen Abessiniens. Der schon im Bau befindliche, 900 m lange Hafendamm wird durch Gleisanschluss mit der Eisenbahn verbunden. Schon jetzt hat die „Compagnie des Messageries Maritimes“ ihre Kohlenstation von Aden nach Dschibuti verlegt und lässt, ebenso wie andere Schifffahrtsgesellschaften, ihre Schiffe dort einlaufen. So wird dieser französische Hafen dereinst grosse Vorzüge vor den englischen Häfen, welche kein süsses Wasser haben, besitzen und eine grosse Bedeutung gewinnen, wenn nicht fiskalische Schererereien ein Hinderniss für diese neue aufblühende Kolonie bilden und die Kaufleute und Industriellen, welche die hauptsächlichsten Faktoren für ihr Gedeihen sind, dadurch zurückschrecken. Was nun die Bahnlinie selbst betrifft, so entnehmen wir unserer Quelle, dass schon vor einigen 20 Jahren der erste Gedanke des Baues einer Bahn auftauchte, die das Innere des Landes mit dem Meere verbinden sollte, und dass dann im Jahre 1894 Menelik an zwei Europäer, den schweizer Ingeniör Ilg und den Franzosen Chefneux, die Konzession sowohl für die Bahn Dschibuti-Harrar-Addis=Abeba, als auch für alle in Zukunft zu erbauenden Bahnen in Abessinien ertheilte. Die beiden Ingeniöre gründeten 1896 die „Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens“, eine französische Gesellschaft mit einem Kapital von 18 000 000 Fr., und traten ihr ihre Konzession ab. Die Bedeutung der Konzession, deren Zeitdauer auf 99 Jahre läuft, ist durch die von Menelik gewährten Garantien und Vorrechte, wie die unentgeltliche Ueberlassung des zum Bau der Bahn nöthigen Geländes in einer Breite von 1 km, und das Recht der Erhebung von Taxen von dem Werthe der zu befördernden Güter usw. ganz beträchtlich gestiegen. Das Recht der Festsetzung von Personen- und Gütertarifen ist nur insoweit beschränkt, als diese die von den Karawanen bis jetzt erhobenen Tarife nicht überschreiten dürfen. Die Linie selbst erhält Meterspur und geht direkt von Dschibuti nach Addis=Abeba; auf halbem Wege, bei Addis=Harrar, wird eine Zweigbahn nach dem 1 850 m hochgelegenen Harrar abgehen. Von den jetzt im Bau befindlichen ersten 225 km sind 165 km bereits im Betriebe; die Kunstbauten auf dieser Strecke haben mit Ausnahme der Viadukte von Chébelé und Holl=Holl die gewöhnlichen Verhältnisse. Ersterer hat eine Weite von 156 m und eine Höhe von 20 m, letzterer eine Weite von 138 und eine Höhe von 28 m über der Schlucht. Beide zeichnen sich durch die grosse Leichtigkeit und die Einfachheit ihres Baues aus. Es kommen 10 m lange Stahlschienen, deren jede 200 kg wiegt, und Schwellen aus Stahl zur Anwendung. Ausser den beiden Endbahnhöfen von Dschibuti und Addis=Harrar wird die Bahn noch eine bestimmte Zahl von Stationen und Haltestellen, die mit Ausweichgleisen für das Kreuzen der Züge, mit Einrichtungen für die Wasserentnahme, mit Wohnhäusern für die Wärter und verschiedenen kleinen Magazinen versehen werden, erhalten. Eine telegraphische und eine telephonische Leitung bedienen die Bahn. Die Bahnarbeiter

sind theilweise Italiener und Griechen, theilweise Araber und Eingeborene, von denen letztere wenig leisten, aber auch geringe Ansprüche machen. Die Gesellschaft lässt die Arbeiten nicht direkt ausführen, sondern übergibt sie kilometerweise an Akkordarbeiter (tâcherons), meistens Italienern oder Griechen, denen sie die nöthigen Geräthschaften liefert. Zur Sicherung der Bahnbauten unterhält sie während der ganzen Bauzeit abessinische Soldaten, da es in den Somaliländern noch räuberische Stämme gibt, die keine Autorität anerkennen. So wurden im Jahre 1899 und 1900 die Bauplätze von den Issas angegriffen, und man zählte etwa 30 Opfer, so dass für längere Zeit die Arbeit stillstand und infolge dessen im Rückstand blieb. Sobald die Bahn die vom Kaiser Menelik beherrschten Länder erreicht hat, ist nichts mehr zu befürchten, da dort die Polizei eine sehr gute ist. Infolge der starken Steigungen und der geringen Krümmungshalbmesser der Bahn musste eine Lokomotivart gewählt werden, welche eine Last von ungefähr 8 t auf die Achse nicht erheblich überschreiten durfte. Die Lokomotiven haben sechs gekuppelte Räder und vorn eine Laufachse; die Cylinder und das Triebwerk sind aussen angebracht, um ihre Untersuchung und Unterhaltung zu erleichtern. Die Lokomotiven sind, ebenso wie die Personen- und zum Theil auch die Güterwagen, mit Luftdruck- und zum Theil mit automatischen Luftleerebremsen versehen. Die Lokomotive kann einen Zug von 85 t mit einer Schnelligkeit von 30 km in der Stunde ziehen; betragen aber die Steigungen 30 mm, so fährt der Zug nur mit einer Schnelligkeit von 15 km in der Stunde. Mit Ausnahme eines Salonwagens mit Drehgestellen sind die Personen- und Güterwagen zweiachsig und den Eisenbahnwagen der meisten Bahnen mit Meterspur ähnlich. Seit dem 14. Juli 1900 herrscht ein ziemlich regelmässiger Betrieb zwischen Dschibuti und dem Bahnhof von Douanlé; seit dem 15. Mai 1901 erreichen die Züge schon Lassaret in einer Entfernung von 162 km, und man hofft, die ersten 225 km bald dem Betriebe übergeben zu können. Natürlich kann bei der gegenwärtigen kurzen Bahnstrecke nur ein vorläufiger Betrieb eingerichtet werden, denn ehe die Bahn nicht Harrar erreicht, sind die Kaufleute noch auf den Karawanenverkehr angewiesen. Um aber von Anfang an den Verkehr, der hauptsächlich zwischen dem Innern des Landes und Aden besteht, an sich zu ziehen, hat die Bahngesellschaft zusammen mit der ostafrikanischen Gesellschaft einen besonderen Küstenschifffahrtsdienst eingerichtet, welcher direkt Aden, Hodeidelo und die anderen Häfen des rothen Meeres mit Dschibuti verbindet. Dank dieser Einrichtung wurden im November vorigen Jahres mehr als 1 820 t, im Dezember vorigen Jahres 1 940 t, ausserdem 10 800 Personen, unter denen sich mehr als 1 800 Reisende befanden, von der Gesellschaft befördert. Bis jetzt bedient nur ein einziger Zug die beiden Endbahnhöfe. „Génie civil“ fügt dieser Beschreibung eine Reihe von Abbildungen der Kunstbauten, Bahnhöfe, der Lokomotiven, Tender usw. der neuen Bahn, ausserdem eine Spezialkarte des von ihr durchzogenen Gebietes hinzu.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Verlängerung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten.** Wie vorauszusehen war, hat bereits eine Reihe von Eisenbahnverwaltungen in Bezug auf die Ausdehnung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten sich dem Beispiel der preussisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung angeschlossen. Einer Meldung der „Süddeutschen Reichskorrespondenz“ zufolge verfügte die badische Eisenbahnverwaltung für den Verkehr mit den Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten ab 4. d. Mts. auf 45 Tage. Danach haben seit diesem Tage nicht nur die von den Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen nach Baden gelösten Rückfahrkarten, sondern auch die von den badischen Staatsbahnstationen nach Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen lautenden Rückfahrkarten eine 45 tägige Gültigkeit erhalten. Die Reichseisenbahnen haben im Verkehr mit den preussisch-hessischen Staatsbahnen die Geltungsdauer der Rückfahrkarten ebenfalls auf 45 Tage erstreckt, ebenso die Main-Neckarbahn und die oldenburgischen Staatsbahnen, während die pfälzischen Bahnen im Binnen-, Wechsel- und Durchgangsverkehr, die sächsischen Staatsbahnen und die unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen sowie die Kiel-Flensburger Eisenbahn im Binnen- und im Wechselverkehr mit den preussisch-hessischen Staatsbahnen die Geltungsdauer entsprechend verlängerten. Auch die mecklenburgische Staatsbahnverwaltung zeigt an, dass die Rückfahrkarten nach den Stationen der preussischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn sowie der Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Eisenbahn fortan eine 45 tägige Gültigkeit haben. Einer Meldung der „Münch. N. N.“ zufolge sollen ferner in der am 3. d. Mts. in München in dieser Angelegenheit stattgehabten Konferenz sich auch die Vertreter der bayerischen und württembergischen Staatsbahnen für die Verlängerung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten im Wechselverkehr mit denjenigen Bahnen, welche sie eingeführt haben, entschlossen, über deren Geltungsdauer im Binnenverkehr aber noch keine endgültige Bestimmungen getroffen haben.

— **Umbau von D-Wagen.** Infolge des grossen Eisenbahnunglückes bei Offenbach haben bekanntlich sowohl innerhalb der preussischen Eisenbahnverwaltung, wie zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen Erörterungen darüber stattgefunden, wie die Betriebssicherheit auf den betreffenden Bahnen verstärkt werden kann. Obwohl bei diesem Unfall die Bauart der D-Wagen sich im ganzen sehr gut bewährt hat und es insbesondere ihrer grossen Standfestigkeit zu verdanken ist, dass die Folgen des Unfalls nicht noch grösser wurden, so haben sich doch diese Erörterungen auch darauf erstreckt, wie sich die Sicherheit der Personen und die Bequemlichkeit in diesen Wagen noch erhöhen lässt. Insbesondere ist dabei die Verbesserung der Zugängigkeit von und nach aussen Gegenstand dieser Erörterung gewesen. An der Hand der Ergebnisse dieser Verhandlungen ist dann der Versuch des Umbaues eines D-Wagens unternommen worden. Seitens der Werkstätten der Berlin-Potsdamer Bahn sind Wagen I., II. und III. Klasse mit entsprechender Vorrichtung hergestellt worden und es ist dabei jene Aufgabe nach beiden Richtungen in durchaus befriedigender Weise gelöst worden. — Abgesehen von anderen Nebeneinrichtungen lassen sich die doppelflügeligen Fenster dieser Wagen von aussen wie von innen bequem öffnen und Männer wie Frauen können bei Eintritt einer Gefahr leicht durch dieselben steigen. Nachdem kürzlich eine Besichtigung der aufgestellten Wagen zur Zufriedenheit ausgefallen ist, hat den „Berl. Pol. Nachr.“ zufolge der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass demnächst Vertreter der Presse zur Besichtigung der Wagen zugezogen werden sollen.

— **Entseuchung der Viehwagen auf Kleinbahnen.** Durch einen Runderlass hatte der preussische Minister der Landwirthschaft, Domänen und Forsten Erhebungen darüber veranlasst, ob die Bestimmungen des Reichsgesetzes vom 25. Februar 1876, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen nebst den dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen in gleicher Weise wie bei Haupt- und Nebenbahnen auch bei Kleinbahnen zur Anwendung gebracht würden. Nachdem die darüber eingegangenen Berichte ergeben haben, dass in verschiedenen Bezirken eine Entseuchung der zur Viehbeförderuug benutzten Kleinbahnwagen überhaupt nicht oder doch nicht im vorgeschriebenen Umfange stattfindet, haben die preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten, der Landwirthschaft und des Innern nunmehr durch einen gemeinsamen Erlass vom 21. Juni d. J. (abgedruckt in Nr. 27 des „E.-V.-Bl“.) die betheiligten Behörden dahin verständigt, dass das gedachte Reichsgesetz seinem seuchenpolizeilichen Charakter entsprechend auch auf diejenigen Kleinbahnen Anwendung zu finden habe, welche den Personen- und Güterverkehr von Ort zu Ort vermitteln und sich nach ihrer Ausdehnung, Anlage und Einrichtung der Bedeutung der nach dem Gesetze vom 3. November 1838 konzessionirten Nebeneisenbahnen nähern („nebenbahnähnliche Kleinbahnen“). Dagegen sind hinsichtlich der Strassenbahnen und strassenbahnähnlichen Kleinbahnen, sofern auf ihnen ausnahmsweise Vieh befördert wird, etwaige betreffs der Entseuchung erforderliche Anordnungen durch die Polizeibehörden im Einzelfalle zu treffen.

— **Die Flensburg-Kappelner Eisenbahn,** deren Anlage durch die Allerhöchste Konzession vom 17. Dezember 1884 genehmigt wurde, hat durch ihre zweckmässigen Betriebs- und Verwaltungseinrichtungen vielen anderen Bahnen zum Vorbild gedient. Unter der Leitung ihres Betriebsdirektors Kuhrt wurde hier zuerst der Beweis geliefert, dass sich ein sicherer und einträglicher Bahnbetrieb auch ohne die bei den Hauptbahnen herkömmlichen Formen führen lasse. So ist diese Bahn für die Entwickelung des Kleinbahnwesens geradezu von ausschlaggebender Bedeutung geworden, und bei Erlassung des preussischen Gesetzes vom 28. Juni 1892, betreffend den Bau von Kleinbahnen, konnten die hier gewonnenen Erfahrungen benutzt werden. Jetzt hat nun der Landkreis Flensburg als Eigen-

thümer der Bahn den Beschluss gefasst, diese ganz der Herrschaft des Kleinbahngesetzes zu unterstellen, um an den von letzterem gebotenen Vortheilen und Vereinfachungen theilnehmen zu können. Nachdem auch die Weiterführung des Betriebes nach Maassgabe jenes Gesetzes sicher gestellt ist, veröffentlicht jetzt die Nr. 27 des „E.-V.-Bl." eine Allerhöchste Urkunde vom 29. Mai d. J., durch welche die eingangs gedachte landesherrliche Konzession vom 17. Dezember 1884 zurückgenommen wird. — Wir zweifeln nicht, dass diesem ersten Beispiele des Uebergangs vom Nebenbahn- zum Kleinbahnbetrieb sehr bald andere Bahnen nachfolgen werden.

— **Der Eisenbahnverein zu Elberfeld** beging am 8. und 15. Juni d. J. sein Sommerfest durch einen gemeinsamen Ausflug nach der herrlich gelegenen Gartenwirthschaft „Schloss Küppelstein" zu Müngsten. Der Ausflug fand diesmal an zwei Tagen statt, um möglichst allen Beamten und Arbeitern Gelegenheit zu geben, sich daran zu betheiligen. Infolge dessen war die Betheiligung denn auch eine sehr grosse, da am ersten Tage rund 1500 und am zweiten rund 1300 Personen in je zwei Sonderzügen bis zur nächstgelegenen Bahnstation Remscheid-Güldenwerth befördert wurden. Am ersten Tage betheiligten sich daran auch wiederum eine Anzahl höherer Beamten der königlichen Eisenbahndirektion mit ihren Damen. In Küppelstein wurde zunächst der Kaffee eingenommen, wobei der Vorsitzende des Vereins, Regierungsrath Wache, das Kaiserhoch ausbrachte. Hierauf entwickelte sich in den Gartenanlagen ein fröhliches Treiben. Für die Kinder fanden mannigfache Spiele statt, bei denen sie mit allerlei nützlichen Geschenken erfreut wurden. Auch für die Erwachsenen hatte der Festausschuss durch Veranstaltung einer Verloosung gesorgt, bei welcher gleichfalls viele Gewinne zur Vertheilung gelangten. Später wurde im Saale ein Tänzchen veranstaltet, das zur Erhöhung der ohnehin sehr guten Stimmung noch beitrug. So verlief das schöne Fest zu aller Zufriedenheit, und die Befürchtungen, die am zweiten Tage auftauchten, als Mittags sich der Himmel verfinsterte und seine Schleusen öffnen zu wollen schien, waren glücklicherweise unbegründet, denn das Wetter klärte sich während des Nachmittags wieder völlig auf und war der Aufenthalt im Freien ein wahrer Hochgenuss. So verrannen die fröhlichen Stunden für die meisten nur allzuschnell, und als um 8¼ Uhr das Signal zur Heimkehr ertönte, da schied man mit dem Bewusstsein von der gastlichen Stätte, einen vergnügten Nachmittag verlebt zu haben. Mit Musik ging es bis zum Bahnhof Güldenwerth zurück, von wo die Festtheilnehmer mittelst der Sonderzüge nach dem heimathlichen Thale zurückkehrten.

— **Der Eisenbahnverein zu Bromberg** feierte am 22. Juni d. J. Nachmittags bei schönstem Wetter in der gegen 5 km von dort entfernten Waldschänke Rinkau sein Sommerfest. Die rund 4500 Theilnehmer, bestehend aus Beamten aller Grade sowie Arbeitern der Eisenbahnverwaltung mit ihren Angehörigen, an ihrer Spitze Präsident Naumann, wurden mit vier Sonderzügen nach dem Festort und zurück befördert. Am Festorte spielte die Musikkapelle des 129. Infanterieregiments. Für die Unterbringung der Gäste hatte der Wirth durch Aufstellen von Tischen und Bänken im Garten und im Walde, ferner auch für gute Verpflegung bestens gesorgt. Der Festplatz war durch Laubgewinde und Fahnen reich geschmückt. Für die Unterhaltung der zahlreichen Kinder hatte der Vergnügungsausschuss in ausgiebiger Weise gesorgt. Unter dessen Leitung wurden allerlei Unterhaltungsspiele veranstaltet, wobei jedes Kind eine kleine Prämie erhielt. Nach Beendigung der Kinderspiele hielt der Vorsitzende des Vereins, Eisenbahndirektor Vosskühler, an die Festtheilnehmer eine Ansprache, welche mit einem freudig aufgenommenen Kaiserhoch endete; die Festversammlung stimmte darauf die Nationalhymne an. Nach Aufführung einer Polonaise nach der Waldwiese entwickelte sich ein munterer Tanz, der erst mit anbrechender Dunkelheit sein Ende erreichte. Der Verlauf des Festes war in jeder Beziehung schön und hat sicherlich alle Theilnehmer voll befriedigt.

— **Der Jahresbericht der Handelskammer zu Breslau** für 1900 bringt bei Besprechung der Eisenbahnangelegenheiten auch diesmal wieder die langjährigen Wünsche der schlesischen Hauptstadt in Erinnerung. In dieser Beziehung stehen die direkte Verbindung von Breslau nach Warschau und der Bau einer Abkürzungslinie von Guben nach Fürstenwalde obenan. Ausserdem wird im Interesse einer besseren Verbindung mit dem Riesengebirge jetzt die Herstellung einer Querbahn von Freiburg nach Ruhbank befürwortet. Das grosse Interesse des Vorjahres haben indessen auch dort nicht die Eisenbahnfragen, sondern die Kanalangelegenheit gebildet, zu welcher der Bericht sich wie folgt ausspricht: „Die grosse wasserwirthschaftliche Vorlage, durch welche das Binnenwasserstrassennetz Preussens zu einem wichtigen Verkehrsfaktor ausgestaltet werden sollte, war im Interesse einer Verbilligung unserer Güterfrachten freudig zu begrüssen. Dass dieselbe neben dem Rhein-Weser-Elbekanal noch den Grossschifffahrtsweg Berlin-Stettin, eine Verbesserung der Warthe-Netzewasserstrasse und wichtige Landesmeliorationen brachte, erachteten wir für einen Fortschritt, wenn wir auch mit Bedauern feststellen mussten, dass gerade für die Verbesserung der Wasserstrasse von Oberschlesien nach Berlin nur ein kleiner Betrag zu Versuchsarbeiten eingestellt war und erst von deren Ergebniss die Einbringung einer weiteren Vorlage abhängig gemacht werden sollte. Auch die Zusage eines wirthschaftlichen Ausgleiches der von dem Mittellandkanal für Schlesien zu erwartenden Schädigungen war in der Begründung der Vorlage in so verklausulirter Form gegeben, dass sie lebhafte Bedenken erregen musste. Indessen waren den hieran in erster Linie interessirten Vertretern der oberschlesischen Montanindustrie von zuständiger Stelle befriedigende Zusagen gemacht worden. Leider ist das grosse Kulturwerk abermals theils an faktiösem Widerstand, theils an engherzigen Lokalinteressen gescheitert. Von allen Seiten wurden Ansprüche auf Kompensationen erhoben unter vollständiger Verdrehung des Begriffs einer solchen, welcher doch voraussetzt, dass das zu schaffende Werk eine Schädigung des anderen Theiles in sich schliesst, für welche eine Entschädigung zu gewähren ist. Das war bezüglich Schlesiens der Fall; wo aber eine solche Schädigung für Lippe, Mosel, Lahn durch den Mittellandkanal herkommen soll, blieb völlig unerfindlich. Für alle die Gebiete, welche von dem künftigen Wasserstrassennetz keine direkten Vortheile haben, wurde als Kompensation eine Herabsetzung der Tarife verlangt. Die Handelskammer wünscht eine solche, wie oben ausgeführt, selbst dringend, würde es aber auf das lebhafteste beklagen, wenn damit bis zur Fertigstellung des Mittellandkanals gewartet werden sollte. Sie ist sich darüber klar, dass bisher Tarifermässigungen mit wenigen Ausnahmen nur in Konkurrenz gegen die Wasserstrassen gewährt worden sind, dass in dem Wettbewerb der letzteren gegen die Bahnen der wirksamste Faktor gegen eine Erstarrung der Eisenbahntarife zu erblicken ist. Für sie ist daher das Zustandekommen dieser Konkurrenz, die heute im wesentlichen blos in der Richtung unserer grossen Ströme besteht, auch im Verkehr zwischen Westen und Osten viel wichtiger, als jede etwa in ein Gesetz aufgenommene Resolution."

— **Der Jahresbericht der Handelskammer zu Oppeln** für **1900** gibt einen Rückblick auf den Verlauf der „Kohlennoth", die im vorjährigen Sommer alle wirthschaftlichen Verhältnisse so schwer beeinflusste. Wir brauchen auf die einzelnen Ursachen dieser Erscheinung, die Arbeiterausstände in Böhmen und Sachsen sowie die geringere Zufuhr englischer Kohle infolge des durch die kriegerischen Zustände in Südafrika und China vermehrten einzelnen Bedarfs, die noch in Aller Erinnerung sind, nicht näher einzugehen. Interessant war uns jedoch die Schilderung der Folgcerscheinungen, welche die in weiten Kreisen ausgebrochene und künstlich geschürte Besorgniss um Deckung des Kohlenbedarfs im oberschlesischen Bergrevier selbst gezeitigt hat. Diese Besorgniss hatte dem Berichte nach zur Folge, dass aus allen Konsumenten- und Händlerkreisen ungleich grössere Mengen nach allen Richtungen hin in Bestellung gegeben wurden, als thatsächlich dem Bedarf entsprach, weil die Verbraucher glaubten, bei erhöhten Bestellungen wenigstens einen Theil derselben sofort erledigt zu sehen. Diese sogenannten Angstbestellungen führten zu der ungesunden Erscheinung, dass eine grosse Anzahl von Leuten, Beamte, Handwerker usw., die früher niemals dem Kohlengeschäft obgelegen hatten, sich diesem lediglich in der Absicht zuwandten, unverhältnissmässig hohe Gewinne einzuheimsen. Die unberufensten Personen kauften auf den Gruben Kohlen zusammen, liessen sie mit Fuhrwerk zur Bahn schaffen und verladen und gaben sie dann zu Preisen ab, deren Höhe sich jeder Beurtheilung entzieht. Die eigentlichen Handelsleute sowie die Grubenverwaltungen waren diesem Geschäftsgebahren gegenüber machtlos, und auch die Anrufung der Eisenbahnverwaltung, welche gebeten wurde, den Verladungen auf den Freiladegleisen Einhalt zu thun, vermochte keinen Wandel zu schaffen. Durch unberufene Zwischenhändler wurden 32000 Wagenladungen mit 323110 t Kohlen während des Berichtsjahres auf den Freiladegleisen zum Versand gebracht. Es ist anzunehmen, dass die auf diese Weise verladenen 6000000 Centner zum Nachtheile der inländischen Verbraucher grösstentheils nach dem Auslande zu hohen Preisen abgegeben worden sind. Der legitime Grosshandel bemühte sich, dem Verbrauch im Inlande dadurch zu Hilfe zu kommen, dass die Ausfuhr nach dem Auslande nach Möglichkeit gemindert und nur auf Erfüllung bestehender Verpflichtungen und solche Abnehmer beschränkt wurde, welche seit vielen Jahren zu den ständigen und unter ruhigen Verhältnissen unentbehrlichen Kunden für oberschlesische Kohlen gehörten. Im Jahre 1900 betrug die gesammte Förderung an Kohlen im oberschlesischen Revier 24815041 t gegen 23527317 t im Vorjahre. Die Förderung hat mithin gegenüber dem Jahre 1899 um 1287724 t = 5,5 % zugenommen. Der thatsächliche Erlös aus den verkauften Steinkohlen (ohne Selbstverbrauch) belief sich

bei einem Gesammtabsatz von 22 925 323 t, gegen 21 760 478 t im Vorjahre, auf 170 772 551 *M.* gegen 135 899 441 *M.* im Jahre 1899. Dementsprechend ist auch der Durchschnittserlös für 1 t verkaufter Kohlen von 6,275 *M.* auf 7,480 *M.* = 19,2 % gestiegen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: der Oberregierungsrath Dr. Meyer, bisher in Elberfeld, als Oberregierungsrath an die Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., der Ober- und Geheime Regierungsrath Dehnert, bisher in Essen a/R., als Oberregierungsrath an die Eisenbahndirektion in Elberfeld, der Geheime Baurath Goepel, bisher in Hannover, zur Wahrnehmung der Stellung des Oberbauraths an die Eisenbahndirektion in Berlin, die Regierungs- und Bauräthe: Peters, bisher in Magdeburg, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Hannover, Falke, bisher Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Erfurt, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Wittich, bisher in Coburg, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Gotha, Schwarz, bisher in Stargard i/Pom., als Vorstand der Betriebsinspektion 7 nach Berlin, Peters, bisher in Tarnowitz, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Erfurt, Ehrich, bisher in Lauenburg, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Stargard i/Pom., Michaelis, bisher in Cassel, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion nach Tarnowitz, Vater, bisher in Gandersheim, als Vorstand der Bauabtheilung nach Neuss, Guericke, bisher in Guben, zur Eisenbahndirektion in Berlin, Roth, bisher in Querfurt, als Vorstand der Bauabtheilung nach Guben und Lehmann, bisher in Danzig, als Vorstand der Bauabtheilung nach Lauenburg, sowie der Eisenbahn-Bauinspektor Trenn, bisher in Braunschweig, als Vorstand der Werkstätteninspektion 2 nach Dortmund, die Eisenbahn-Verkehrsinspektoren: Friedrichowicz, bisher in Wittenberge, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Trier und Mayer, bisher in Tarnowitz, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Wittenberge.

Bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurde das Mitglied der Generaldirektion, Regierungsdirektor und Abtheilungsvorstand Dr. Oskar v. Lippl, auf gestelltes Ansuchen, wegen Krankheit, unter Verleihung des Titels eines „Geheimen Rathes" in den dauernder Ruhestand versetzt. Auf dessen Stelle wurde der Vorstand des Oberbahnamtes Bamberg, Lorenz Seidlein, zum Vorstande der Verwaltungsabtheilung unter gleichzeitiger Beförderung zum Oberregierungsrathe berufen und der Oberinspektor bei der Generaldirektion, Adalbert Hauck, zum Oberbahnamtsdirektor in Bamberg befördert.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Eisenbahninvestitionen.** Die ersten grösseren Bestellungen für die Eisenbahnbauten, unter denen vor allem Tunnels und Brücken in Frage kommen, dürften voraussichtlich im Herbst und Winter erfolgen. Der Schwerpunkt der Bestellungen wird aber wohl in die nächstfolgenden Jahre fallen. Zunächst werden für den Bau der drei grossen Tunnels bedeutende Mengen von Cement und Dynamit nothwendig sein. Die für die Tunnelbauten erforderliche Menge von Cement wird auf mehrere tausend Wagen geschätzt. Nebst den Arbeiten für die Herstellung der grossen Bahnen läuft auch die Ausgestaltung der Einrichtungen und Betriebsmittel auf den bestehenden Linien des Staatsbahnnetzes fort. Hier kommt zunächst die Ergänzung der Fahrbetriebsmittel in Betracht. Der durch das Investitionsgesetz sichergestellte Wagenbedarf für das Jahr 1901 ist schon im voraus abgeliefert worden. Für das Jahr 1902 erfolgt jetzt die Bestellung, die ungefähr 1 200 Güterwagen umfassen wird. Die übrigen Arbeiten zur Ausgestaltung des Staatsbahnnetzes betreffen die Erweiterung von Bahnhöfen und die Bauten zweiter Gleise, wobei zunächst die Herstellung des zweiten Gleises von Attnang bis Salzburg, ferner die Durchführung der Bahnhofbauten von Pilsen und Salzburg ins Auge gefasst ist.

— **Fahrgeschwindigkeitsmesser.** Auf eine im österreichischen Abgeordnetenhause gestellte Anfrage wegen der Haushälter'schen Geschwindigkeitsmesser bemerkte der Eisenbahnminister, dass sich diese allen bisher erprobten Apparaten anderer Systeme gegenüber als überlegen erwiesen haben. Auf Grund dieser Erfahrungen seien nicht nur bei den österreichischen Staatsbahnen mehr als drei Fünftel der Lokomotiven (1 500 Stück) mit diesen Apparaten ausgerüstet und werden alle im Bau befindlichen Lokomotiven damit versehen, sondern dieser Apparat gelange auch auf den österreichischen Privatbahnen ebenso wie auf den Eisenbahnen in der Schweiz, Frankreich, Württemberg, Bayern, den Niederlanden usw. immer mehr zur Anwendung und verdränge nach und nach alle bisher im Gebrauche befindlichen Apparate anderer Systeme. Eine Verpflichtung zur allgemeinen Einführung von Geschwindigkeitsmessern bestehe nach den Erklärungen des Ministers für die österreichischen Eisenbahnen zur Zeit nicht.

— **Kundgebung gegen die Kohlenbezüge der österreichischen Staatsbahnen im Auslande.** Der Verein für die bergbaulichen Interessen im nordwestlichen Böhmen hat unter Bezugnahme auf die Meldung, dass die österreichischen Staatsbahnen grosse Mengen preussisch-schlesischer Kohle zu kaufen beabsichtigen, an das Eisenbahnministerium eine telegraphische Vorstellung gerichtet, in welcher unter Hinweis auf die die heimischen Werke schwer schädigende Tarifpolitik, welche den Wettbewerb ausländischer Kohle erleichtert und durch welche den heimischen Werken ohnedies immer mehr Absatzgebiete verloren gehen, gebeten wird, den Versuch ausländischer Werke, welche bei der vorjährigen Kohlennoth die Ausfuhr nach Oesterreich einstellen wollten, nunmehr den österreichischen Markt zur Abstossung ihrer Lager zu benutzen, nicht zu unterstützen und die von den Staatsbahnen angeblich beabsichtigte Bestellung ausländischer Kohle zu verhindern.

— **Beförderungen der Beamten bei den österreichischen Staatsbahnen.** Mit dem 1. d. Mts. sind insgesammt etwa 300 Beamte in höhere Dienstklassen befördert und ungefähr 130 Beamte in höhere Gehaltsstufen derselben Dienstklasse eingereiht worden. Der Umfang der Beförderungen kann namentlich in den höheren Dienstklassen nicht als ungünstig bezeichnet werden.

— **Diensteintheilung des Eisenbahnministeriums.** Aus Anlass der Durchführung des Eisenbahninvestitionsgesetzes wurden die Angelegenheiten der Eisenbahntrassirung und des Eisenbahnneubaues einschliesslich der Gebahrung mit den Baukrediten sowie der Rechnungsprüfung aus den Wirkungskreisen der Sektion für technische Angelegenheiten bezw. der Sektion für den finanziellen Dienst ausgeschieden und der Leitung des vor kurzem ernannten Sektionschefs Wurmb unterstellt.

— **Platzkarten.** Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat mit Wirksamkeit vom 1. d. Mts. die Einrichtung getroffen, dass zunächst in den direkten Wagen, welche zwischen Wien-Salzburg, Wien-Aussee und Wien-Bad Hall verkehren, bestimmte nummerirte Plätze gegen Lösung von Platzkarten gemiethet werden können. Die Preise der Platzkarten betragen 3 Kr. für die I. und 2 Kr. für die II. Klasse. Die Ausgabe von Platzkarten ist auf die Ausgangsstation des betreffenden direkten Wagens beschränkt; sie findet sowohl bei den Personenkassen auf den Bahnhöfen, als auch in den Stadtbüros der Staatsbahnen sowie in verschiedenen Privatreisebüros statt. Der Vorverkauf beginnt frühestens drei Tage vor Abgang des betreffenden Zuges und wird 30 Stunden vor Abfahrt eingestellt. Bei Bestellung von Plätzen ist eine für diesen Zug und an dem betreffenden Tage gültige Fahrkarte zu lösen oder vorzuzeigen. Reisende ohne Platzkarten erwerben durch Belegen eines verkauften Platzes keinen Anspruch auf denselben.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im Mai d. J. betrugen die Einnahmen im Personenverkehre 6 180 500 Kronen (7 604 200 Reisende) und im Güterverkehre 14 333 600 Kr. (2 744 800 t), somit im ganzen 20 514 100 Kr. Die Steigerung im Personenverkehre erklärt sich hauptsächlich durch den Umstand, dass die regelmässig einen stärkeren Verkehr mit sich bringenden Pfingstfeiertage im laufenden Jahre bereits in den Monat Mai, im vorigen Jahre dagegen erst in den Monat Juni fielen. Die Abnahme im Güterverkehre ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass der Monat Mai d. J. um einen Ruhetag (Sonntag) mehr zählt als der gleiche Monat des Vorjahres. Vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. betragen die Einnahmen der Staatsbahnen und der Wiener Stadtbahn 89 684 500 Kr. (gegen den gleichen Zeitraum im Jahre 1900 + 3 726 314 Kr.). Die Einnahmen der Wiener Stadtbahn allein belaufen sich im gleichen Zeitraume auf 2 014 300 (+ 301 245) Kr., jene der österreichischen Staatsbahnen ohne die Wiener Stadtbahn auf 87 670 200 (+ 3 425 069) Kr.

— **Wiener Stadtbahn.** Die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien hielt dieser Tage eine Sitzung ab, in welcher bekannt gegeben wurde, dass die Inbetriebsetzung der Donaukanallinie der Stadtbahn erst anfangs August erfolgen könne.

Weiter lag eine Mittheilung des Eisenbahnministeriums vor, laut welcher von der Staatseisenbahnverwaltung beabsichtigt werde, nach der Betriebseröffnung der Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn auf diese den Lokalverkehr der Kaiser Franz Josefbahn unmittelbar hinüberzuleiten. Hiernach sollen künftighin nur die Fernzüge der Kaiser Franz Josefbahn einschliesslich der Züge nach und von Krems vom Franz Josefbahnhofe ausgehen und in ihn einfahren, wogegen sämmtliche

Lokalzüge der genannten Bahn in Heiligenstadt auf die Stadtbahn übergehen. Dies bedingt die tarifarische Gleichstellung der Stadtbahntheilstrecke Heiligenstadt-Brigittabrücke mit der Staatsbahnstrecke Heiligenstadt-Franz Josefbahnhof, zu welcher Gleichstellung die Kommission für Verkehrsanlagen ihre Zustimmung ertheilte.

— **Leoben - Vordernberger Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsberichte dieser Bahn sind im abgelaufenen Betriebsjahre auf ihr 1 205 465 t Güter (gegenüber dem Vorjahre + 43 859 t) befördert worden, für die eine Einnahme von 1 265 466 (+ 73 922) Kronen erzielt wurde. Die Anzahl der beförderten Personen betrug 187 192 (+ 12 718) und die Einnahme hieraus 71 553 (+ 1 189) Kr. Die Roheinnahmen beziffern sich auf 1 356 382 (+ 76 278) Kr., die Reineinnahmen auf 706 847 (+ 41 190) Kr. und der verfügbare Ertrag auf 450 095 (+ 1 384) Kr. In der am 11. Mai d. J. stattgefundenen Generalversammlung wurde die Dividende wie im Vorjahr auf 124 Kr. für die Aktie bemessen und der Verwaltungsrath ermächtigt, in Betreff der Legung des zweiten Gleises und des Verbindungsbogens zum Staatsbahnhofe in Leoben das erforderliche zu veranlassen.

— **Ermässigte Tarife für Lebensmittel.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat, wie aus Budapest berichtet wird, vorbehaltlich der Genehmigung des Handelsministers die Erstellung besonders begünstigter Tarife für Lebensmittel nach Budapest und von dort aus nach Oesterreich und dem Auslande beschlossen. Bezüglich der Auswahl derjenigen Artikel, für welche die ermässigten Tarife in Geltung treten sollen, wurde das Gutachten von Sachverständigen eingeholt.

— **Neubenennung von Stationen.** Der ungarische Handelsminister hat in einem Erlasse an sämmtliche Verwaltungen der im Bereiche Ungarns betriebenen Eisenbahnen diese aufgefordert, bei Benennung einer neuen Station, Haltestelle usw. sowie bei Aenderung bereits bestehender Stationsnamen sich behufs Feststellung der richtigen Benennung vorerst mit der Landesgemeinden - Stammbuchkommission ins Einvernehmen zu setzen und den Vollzug dieses Auftrages in den bezüglichen Eingaben an das Ministerium besonders hervorzuheben.

— **Kohlenverkehr.** Dem Berichte zufolge, der von der Direktion der ungarischen allgemeinen Kohlenbergbau-Aktiengesellschaft über die Betriebsergebnisse im Jahre 1900 und die für das Jahr 1901 zu gewärtigende Ausbeute der gesellschaftlichen Kohlenreviere bei Totis und Dorog bei Gran der diesjährigen Generalversammlung vorgelegt wurde, sind im Jahre 1900 auf der Hauptlinie Budapest-Bruck a. d. L. (Wien) der ungarischen Staatsbahnen und auf der Eisenbahn Almás-Füzitö-Gran-Dorog-Budapest insgesammt 80 000 Wagen Kohle befördert worden. Der in jüngster Zeit eröffnete Betrieb eines überaus mächtigen Tagbaues im Doroger Reviere, dessen Ergebnisse mit 260 000 t für das Jahr geschätzt werden, verspricht eine Zunahme der Verfrachtung um jährlich 5 000 Wagenladungen.

— **Entschädigungsanspruch für einen vernichteten Musterkoffer.** Am 11. Dezember v. J. fuhr ein Handlungsreisender mit dem Personenzuge der N.-Bahn nach G., wo er um 8 Uhr Abends anlangte. Sein Musterkoffer wurde von Bahnbediensteten aus dem Gepäckwagen auf den Bahnkörper gestellt. Im selben Augenblick brauste der Schnellzug durch die Station. Der Koffer wurde zertrümmert und sein Inhalt grösstentheils vernichtet. Die Firma, bei welcher der Reisende bedienstet war, verklagte die Bahn auf Schadenersatz. Sie verlangte zunächst Ersatz für die verdorbenen Muster, dann für den Schaden, der dadurch entstand, dass der Reisende seine Reise nicht fortsetzen konnte; er habe täglich einen Bruttonutzen von 180 Kr. erzielt und noch elf Tage Arbeitszeit vor sich gehabt. Die verklagte Bahn wendete ein, dass sie den Frachtvertrag nicht mit der Firma, sondern mit dem Reisenden abgeschlossen habe und die Firma nicht zur Klage berechtigt sei. Auch liege keine grobe Fahrlässigkeit, sondern nur ein geringes Versehen vor. Auf Grund des Gutachtens der Sachverständigen, welche den Schaden an der Waare mit 100 Kr. und den entgangenen Verdienst mit 620 Kr. bewerthet hatten, sprach das Handelsgericht der klägerischen Firma diese Beträge zu. In der Begründung des Urtheils hob das Gericht hervor, dass das Hinstellen des Koffers auf das Gleis eine grobe Fahrlässigkeit sei, weil dadurch leicht eine Entgleisung herbeigeführt werden konnte.

Niederlande.

— **Dem Geschäftsbericht der holländischen Eisenbahngesellschaft** für 1900, welcher der am 24. Juni abgehaltenen allgemeinen Versammlung der Aktionäre vorgelegt wurde, entnehmen wir, dass trotz der gegenüber dem Vorjahre erfolgten Zunahme der Betriebseinnahmen der von der Verwaltung erzielte Reinertrag ein geringerer war. Die Ursachen dieser Erscheinung lagen theils in der aussergewöhnlichen Preissteigerung des Eisenbahnbedarfs, theils in dem Umstande, dass in Veranlassung der von der Regierung erlassenen allgemeinen Vorschriften für den Eisenbahndienst eine erhebliche Vermehrung der Bediensteten hatte eintreten müssen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stellten sich auf 8 890 684 fl. (gegen 8 566 013 fl. im Vorjahre). Die Zunahme wurde veranlasst durch eine Ermässigung des Personentarifs der II. und III. Klasse um 20 % für kurze Entfernungen. Auf denjenigen Strecken, wo diese Maassregel eingeführt wurde, entwickelte sich fast überall eine derartige Steigerung des Personenverkehrs, dass man die Einrichtung als eine vortheilhafte sowohl für das Publikum wie für die Verwaltung bezeichnen darf. Der Gepäckverkehr ergab 179 498 (173 823) fl., der Güterverkehr 6 385 874 (6 073 425) fl., der Versand von Vieh, Pferden usw. 297 644 (260 276) fl. Die Gesammteinnahme stellte sich auf 16 588 316 (15 821 361) fl., während die Betriebskosten 11 217 595 (10 335 121) fl., d. i. 8 690 (8 032) fl. für 1 km durchschnittliche Betriebslänge erforderten, so dass ein Betriebsüberschuss von 5 370 721 (5 486 240) fl. verblieb. Demgemäss erhöhte sich der Betriebskoeffizient von 65,32 % auf 67,62 % und erreichte damit eine Höhe, wie es in dem ganzen rückliegenden Jahrzehnt, abgesehen vom Jahre 1892, nicht vorgekommen war. Der nach Verzinsung der Schulden verbleibende Gewinn von 899 698 (1 277 329) fl. ergab für die Aktien einen Gewinnantheil von 4 (4,5) %. Am Jahresschluss hatte die Gesellschaft an Betriebsmitteln 334 (320) Lokomotiven für Haupt- und Nebenbahnen sowie 33 Trambahnlokomotiven im Besitz, ferner 923 (888) Personenwagen und 4 585 (4 384) Güterwagen. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 16 028 387 (14 463 166), an Gütern wurden befördert 3 477 384 (3 261 673) t.

Uebrige europäische Länder.

— **Gesundheitliche Anordnungen auf den französischen Bahnen.** Zu dem auch von uns in den Nr. 45 und 51 besprochenen Rundschreiben des Ministers Baudin über gesundheitliche Anordnungen auf den französischen Bahnen bemerkt das „Journal des transports“, dass der Minister dadurch von den Verkehrsanstalten beträchtliche und sehr kostspielige Aenderungen des bestehenden Materials fordere, und dass die Reisenden selbst manche Vorschriften des Rundschreibens vom Gesichtspunkt der Behaglichkeit in den Wagen übertrieben finden werden. Wenn man von Paris nach Nizza in Wagen neuen Stils auf wasserdichten Kissen ohne Seidenüberzug fahren und den Kopf auf Pegamoidwänden ruhen lassen wird, so sei alle Wahrscheinlichkeit vorhanden, dass man sich dabei ebenso übel befinde wie die Bakterien, und dass man die Erfahrung mache, wie das Lied sagt, „dort, wo Hygiene ist, es kein Vergnügen mehr gibt“ („là, où il y a de l'hygiène, il n'y a plus de plaisir“). Das ministerielle Programm verdiene wohl, etwas gemildert zu werden, so meint unsere Quelle; möge man besondere Wagen für Kranke bauen, aber nicht gesunde Menschen dazu zwingen, in Lazarethwagen steigen zu müssen.

— **Italienische Mittelmeerbahn.** Dem erst kürzlich veröffentlichten Geschäftsberichte der Gesellschaft für das Jahr 1899 entnimmt der „Monitore delle str. ferr.“ folgende Einzelheiten: Am 31. Dezember 1899 besass die Gesellschaft an rollendem Material 1 338 Lokomotiven, 3 729 Personenwagen, 952 Gepäckwagen, 23 955 Güter- und Viehwagen. An Lokomotivkilometern wurden 36 377 703, an Wagenkilometern 366 999 135 im Laufe des Jahres geleistet. Der Verbrauch an Brennmaterial betrug 516 511 t, deren Kosten sich auf 16 607 659 L. beliefen. An Unfällen sind 1 105 zu verzeichnen. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 144 482 143 L., von denen 54 384 985 L. aus dem Personenverkehr, 2 727 452 L. aus dem Transport von Gepäck, Hunden, Zeitungen usw. und 87 369 705 L. aus dem Güter- und Viehverkehr stammen. Die kilometrische Einnahme betrug aus dem Personenverkehr 9 335 L., aus dem Gepäck- usw. Verkehr 468 L. und aus dem Güter- und Viehverkehr 14 996 L. Das Hauptbahnnetz ist an den Einnahmen mit 134 306 546 L., das Nebenbahnnetz mit 5 668 581 L., die der Gesellschaft gehörende Bahn Mailand-Chiasso mit 4 507 015 L. betheiligt. Die sonstigen Einnahmen der Gesellschaft beliefen sich auf 1 027 881 L., so dass der Gesammtbetrag der Einnahmen die Höhe von 145 510 025 L. für die Mittelmeerbahn und die Linie Mailand-Chiasso erreicht. Die Linien in besonderem Betriebe ergaben folgende Einnahmen: Varese - Porto Ceresio 88 454 L., Rom - Ronciglione-Viterbo 628 362 L., Rom-Albano-Nettuno 547 153 L. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 102 521 666 L., von denen 1 597 316 L. auf allgemeine Verwaltungszwecke, 2 345 775 L. auf Beiträge an die Pensions- und Unterstützungskassen und 14 385 185 L. auf

Brennmaterial entfallen. An den Ausgaben ist das Hauptbahnnetz mit 93 506 459 L., das Ergänzungsnetz mit 6 307 099 L. und die Linie Mailand-Chiasso mit 2 708 108 L. betheiligt. Die Ausgaben für die Bahn Varese-Porto Ceresio betrugen 121 867 L., für die Linie Rom-Ronciglione-Viterbo 490 273 L. und Rom-Albano-Nettuno 522 942 L. Ende 1899 hatte die Gesellschaft 43 060 Angestellte, welche an Gehältern usw. 64 182 531 L. erhielten. Der Bestand der Pensionskasse belief sich am 31. Dezember 1899 auf 64 413 245 L., der Unterstützungskasse auf 3 597 611 L. An Pensionen und Unterstützungen wurden im Laufe des Jahres 1899 aus der Pensionskasse 5 499 104 L., aus der Unterstützungskasse 1 546 190 L. gezahlt. Die Mittelmeerbahn beförderte 1899 26 361 958 Personen mit einer Einnahme von 53 798 370 L. Aus den Einnahmen der einzelnen Linien sei erwähnt Turin-Mailand mit 8 991 226 L., Novara-Domodossola mit 1 284 939 L., Pisa-Florenz mit 3 485 934 L., Pisa-Rom mit 10 583 220 L., Rom-Neapel mit 10 057 914 L.

— **Ausführung öffentlicher Arbeiten in Spanien.** Eine von der spanischen Regierung erlassene königliche Verordnung vom 7. Dezember 1900 bestimmte, dass die Ausführung öffentlicher Arbeiten für den Staat nur an Spanier und spanische Gesellschaften vergeben werden darf, sofern es sich nicht um Arbeiten handelt, die den Gegenstand eines Patentes oder einer in Spanien wenig entwickelten gewerblichen Spezialität bilden. Diese von dem früheren Minister für Ackerbau, Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten herbeigeführte Bestimmung hat der jetzige Ministerrath in Uebereinstimmung mit dem Staatsrath nunmehr für rechtsungültig erklärt, weil sie dem Art. 2 der Verfassung, dem Art. 27 des Bürgerlichen Gesetzbuches, den Art. 17, 21 und 184 des Handelsgesetzbuches und den Art. 17 und 18 der königlichen Verordnung über die Stellung der Ausländer widerspricht. Demgemäss ist kürzlich bereits einem deutschen Reichsangehörigen für die Ausführung öffentlicher Arbeiten im Bereich des genannten Ministeriums der Zuschlag ertheilt worden. Aus dem gleichen Grunde ist die königliche Verordnung vom 21. Dezember 1900, wonach Eisenbahn- und Strassenbahnkonzessionen nur an in Spanien wohnhafte spanische Staatsangehörige und daselbst ansässige Gesellschaften ertheilt werden dürfen (vergl. Nr. 5 S. 74 d. Ztg.), aufgehoben worden.

— **Erfahrungen mit amerikanischen Lokomotiven in England.** Die „Berl. N. Nachrichten“ entnehmen folgende Mittheilung aus dem englischen „Journal of Commerce: Die Midland Railway Company verwendet in ihrem Betriebe seit der zweiten Hälfte des Jahres 1899 40 amerikanische Lokomotiven. Nach Mittheilungen des Vorstehers der Lokomotivabtheilung und des Vorsitzenden der Gesellschaft haben diese Lokomotiven zwar eine zufriedenstellende Arbeitskraft entwickelt, aber an Kohlen 20 bis 25 %, an Schmieröl 50 % mehr gebraucht als unter gleichen Umständen arbeitende einheimische Lokomotiven und auch 60 % mehr Reparaturkosten verursacht als diese. Die in Frage stehenden amerikanischen Lokomotiven sind 400 £ billiger als die englischen und wurden im Laufe weniger Monate geliefert, während Lokomotiven, die im Februar 1897 von der Gesellschaft in England bestellt waren, bis zum Februar 1900 noch nicht fertig waren, hauptsächlich infolge der Arbeiterausstände. Nach Ansicht des Vorsitzenden der Gesellschaft können die Amerikaner ebenso gute Lokomotiven bauen wie die Engländer, aber die verschiedene Verwendungs- und Behandlungsweise der Maschinen in beiden Ländern hat zu abweichenden Methoden bei ihrer Herstellung geführt. Der Amerikaner holt die Lokomotive aus der Fabrik und lässt sie ohne Unterbrechung fahren, bis sie unbrauchbar geworden ist, worauf er sie durch eine neue oder bessere ersetzt. In England werden die Maschinen so gut als möglich gebaut, dann aber auch sorgsam behandelt, zeitweilig ausser Betrieb gesetzt, gereinigt und untersucht, und es wird alles gethan, um sie möglichst lange zu erhalten. Amerikanische Lokomotiven sind nach dem Urtheil der Midland Railway Company für englische Verhältnisse weniger geeignet als einheimische.

— **Luxuszug der Transbaikalbahn.** Für den direkten Eisenbahnverkehr Moskau-Stretensk wird in diesen Tagen auf der Transbaikalbahn ein Luxuszug in den Verkehr gestellt, der zunächst einmal wöchentlich, später, sobald die Zahl der für diesen Zug erforderlichen Wagen I. und II. Klasse vergrössert sein wird, zwei Mal wöchentlich abgefertigt werden wird. Dieser Zug, der zunächst nur aus Schlafwagen und einem Speisewagen besteht, wird den Anschluss an den sibirischen Schnellzug Moskau-Irkutsk bilden und die Reisenden bis Stretensk am Amur befördern, von wo aus die Amurdampfer den Anschluss nach Chabarowsk und an die Ussuribahn (Wladiwostok) vermitteln sollen. Für die dadurch für den Verkehr mit dem fernen Osten gebotene bequeme Verbindung ist der „Handels- und Industriezeitung“ nach folgende Reiseroute in Aussicht genommen: Abfahrt aus Moskau jeden Mittwoch 8 Uhr 35 Min. Abends, Ankunft in Irkutsk am Donnerstag der nächsten Woche 6 Uhr 30 Min. Abends (Petersburger Zeit). Der Zug bleibt über Nacht in Irkutsk und bringt die Reisenden am nächsten Morgen zum Baikalsee, von wo die Ueberfahrt auf der „Angara“ erfolgt, welche bis Myssowaja 9 Stunden dauert. In Myssowaja erwartet die Reisenden ein Zug, der 6 Uhr 3 Min. Abends abgeht und nach 40 Stunden Fahrt am darauf folgenden Montag 10 Uhr 37 Min. Morgens in Stretensk eintrifft. In entgegengesetzter Richtung geht der Zug jeden Dienstag 3 Uhr 10 Min. Morgens (Petersburger Zeit) aus Stretensk ab; die Reisenden finden in Irkutsk am Freitag direkten Anschluss nach Moskau.

Die ganze Fahrt von Moskau bis Stretensk dauert 11½ Tage; der Preis für eine Fahrkarte I. Klasse beträgt bis Irkutsk 112 R. 90 Kop. Die Zahlung für Bettwäsche ist nicht in diesen Preis eingeschlossen. Die Dampferfahrt von Stretensk bis Chabarowsk nimmt etwa eine Woche in Anspruch und kostet in der I. Klasse 42 R. 32 Kop. Die Strecke Chabarowsk-Wladiwostok wird auf der Ussuribahn in 32 Stunden zurückgelegt; in der I. Wagenklasse kostet die Fahrt 16 R. 50 Kop.

Somit kann die ganze Strecke Moskau-Wladiwostok in 19 Tagen durchreist werden, gegen Zahlung von 171 R. 72 Kop. in der I. Klasse, was im Vergleich zu den Kosten der Seefahrt über Odessa, die mindestens sechs Wochen in Anspruch nimmt und gegen 500 R. kostet, eine bedeutende Ersparniss an Zeit und Geld bedeutet.

Das amtliche Organ hat mit den beiden Schlussfolgerungen zweifellos recht. Im Interesse der Reisenden und der Belebung des Verkehrs auf der sibirischen Bahn wäre es sehr zu wünschen, dass die Reise nicht gar zu unbequem ist, denn bei einer so grossen, langandauernden Reise spielt die Bequemlichkeit eine sehr grosse Rolle. Kann sie nicht geboten werden, dann hilft auch die Wohlfeilheit nicht allzu viel.

— **Orientalische Eisenbahnen.** Nach dem für das Betriebsjahr 1900 erstatteten Berichte des Verwaltungsrathes weisen die politischen und wirthschaftlichen Zustände des gesellschaftlichen Bahngebietes im Vergleiche zum Vorjahre keine nennenswerthe Veränderung auf. In der Türkei sowie in Bulgarien dauert der wirthschaftliche und finanzielle Nothstand fort. Die Getreideernte war in der Türkei ebenso wie in Bulgarien zwei Jahre lang schlecht: es war deshalb nicht zu erwarten, dass das Ergebniss des Betriebes im Jahre 1900 ein besseres als im Vorjahre sein würde. Die früher zwischen der bulgarischen Regierung und der Verwaltung der gesellschaftlichen Bahnen bestandenen Streitfragen sind geordnet. Die Abgrenzung des gesellschaftlichen Eisenbahngebietes ist in der Hauptsache erfolgt. Die Theilstrecke der bulgarischen Staatsbahn von Nowa-Zagora nach Tschirpan ist nach ihrer Vollendung am 18. September v. J. dem abgeschlossenen Vertrage entsprechend von der Verwaltung in den vorläufigen Betrieb übernommen worden. Das gesellschaftliche Eisenbahnnetz ist durch diese Betriebsübernahme um 80 km erweitert. Bedauerlicherweise ist es im abgelaufenen Jahre nicht gelungen, eine Entscheidung in den Streitpunkten herbeizuführen, welche seit langen Jahren zwischen der ottomanischen Regierung und der Gesellschaft bestehen. Diese sind im Jahre 1900 besonders bezüglich des Hafens Salonichi hervorgetreten, dessen Ausführung in einer den Verträgen widersprechenden Weise beabsichtigt wird. Die durch den Betriebsvertrag vorgeschriebene schiedsgerichtliche Entscheidung dieser und aller anderen zwischen der türkischen Regierung und der gesellschaftlichen Verwaltung bestehenden Streitfragen ist von letzterer seit langem immer wieder gefordert worden, aber bisher ist es nicht gelungen, die ottomanische Regierung zur thatsächlichen Zusammensetzung des Schiedsgerichtes zu bewegen. Der anhaltend unbefriedigende Geschäftsgang hat dem Verwaltungsrathe die Erwägung nahegelegt, die von ihm eingeleiteten Ersparnissmaassnahmen zweckdienlicher nicht auf den gesellschaftlichen Betrieb zu beschränken, sondern auch die Kosten der Centralverwaltung nach Thunlichkeit noch weiter zu ermässigen. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, hat der Verwaltungsrath der Generalversammlung Aenderungen der Satzungen vorgeschlagen, welche die Zustimmung der Generalversammlung gefunden haben. Im abgelaufenen Geschäftsjahre verblieb ein Reinertrag von 1 621 646 Fr., also für 1 km 1 260 Fr. Hiervon werden 4 % Dividende (wie im Vorjahre) mit 1 600 000 Franken vertheilt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

Fremde Welttheile.

— **Schantung-Eisenbahngesellschaft.** In der am 28. Juni d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurden der Jahresbericht und der Abschluss für das zweite Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1900 vorgelegt. Der Bericht hebt hervor, dass es gelungen ist, die erheblichen Erschwerungen, welche dem Unternehmen durch den Ausbruch der chinesischen Wirren bereitet wurden, glücklich zu überwinden und zu dem

in Aussicht genommenen Zeitpunkt (Anfang April d. J.) die 74 km lange Strecke Tsingtau-Kiautschou dem Betriebe zu übergeben. Ueber die Eröffnungsfeier ist s. Zt. in den Nr. 37 und 44 d. Ztg. ausführlich berichtet worden. Für die Bahn sind an Oberbau und rollendem Material im Jahre 1900 acht Dampfer mit einer Gesammtladung von 27 000 t, darunter 12 900 t Schienen und anderes Oberbau-Eisenzeug, 2 850 t Brücken, 8 Lokomotiven und 218 Wagen nach Tsingtau abgesandt worden. Von dem Betriebsmaterial waren bis zum Jahresschluss 6 Lokomotiven und 170 Wagen in Schantung angelangt und 4 Lokomotiven und 90 Wagen in den in Tsingtau und Taputur errichteten vorläufigen Werkstätten, grösstentheils durch chinesische Arbeiter unter europäischer Leitung, betriebsfähig zusammengestellt. Die Arbeiten zur Weiterführung der Bahn über Kiautschou hinaus konnten noch im Herbst 1900 wieder aufgenommen werden. Die Gesellschaft hofft, im Frühjahr 1902 den Betrieb bis Weihsien (etwa 180 km) eröffnen zu können. Der Bau des Stationsgebäudes in Tsingtau Stadt ist soweit gefördert, dass es noch im Sommer d. J. seiner Bestimmung übergeben werden wird. Im Bahnhof Tsingtau ist ein grösserer Lagerschuppen erbaut worden, welcher später als neutrales Lagerhaus verwendet werden soll. Wegen Errichtung der Station Tsingtau Hafen mit den dazu erforderlichen Anlagen sind im Einvernehmen mit der kaiserlichen Hafenbaubehörde die Einleitungen getroffen. Es ist dafür gesorgt, dass alsbald nach Vollendung der Südmole des grossen Hafens mit der Aufstellung von Kohlenladeeinrichtungen vorgegangen werden kann. Von der Direktion wurde mitgetheilt, dass der Betrieb der Strecke Tsingtau-Kiautschou sich unter steigender Theilnahme der chinesischen Bevölkerung ordnungsmässig abwickelt. Seit dem Anfang Mai verkehrt täglich ein gemischter Personen- und Güterzug in jeder Richtung. Die Strecke Kiautschou-Kaumi wird bereits seit dem 11. Juni durch Bauzüge befahren; sie wird voraussichtlich noch im Laufe dieses Sommers dem Betriebe übergeben, so dass sich dann eine Strecke von 100 km im Betriebe befinden wird. Die Arbeiten im Innern von Schantung nach Weihsien zu sowie die Studien der weiteren Bahnstrecke über Weihsien hinaus schreiten ungestört vor und werden energisch gefördert. Es wurde ferner mitgetheilt, dass die Schantung-Bergbaugesellschaft auf Grund der bei den Aufschlussarbeiten des Reviers von Weihsien in mässiger Tiefe gemachten günstigen Kohlenfunde gegenwärtig mit Bestellung der Maschinen und sonstigen Ausrüstung einer Kohlenförderungsanlage für europäischen Betrieb vorgeht. Man hofft, mit der Kohlenförderung im Frühjahr 1902, dem Zeitpunkt, wo die Bahn dies Kohlenrevier voraussichtlich erreichen wird, beginnen zu können.

— **Die Yünnaneisenbahn.** Die französische Abgeordnetenkammer hat am 27. v. Mts. mit erdrückender Mehrheit den Gesetzentwurf angenommen, welcher den Ausbau der indochinesischen Eisenbahn von Haiphong nach Yünnan-Sen durch eine französische Privatgesellschaft mit einer Beihilfe und Zinsgewähr seitens der französischen Kolonie Tongking genehmigt. Die Sache hat Interesse auch für die Deutschen, indem sie zeigt, wie viel unternehmender und opferwilliger Frankreich den Eisenbahnbau in seinen Kolonien in die Hand nimmt, als dies von deutscher Seite geschieht, und indem damit der Grund zu einer grossen, das innere China erschliessenden, auf französischem Gebiet ausmündenden Eisenbahn gelegt werden soll. Die Beschlussfassung über dieses Eisenbahngesetz in der Kammer war in die Berathung der Alters- und Invaliditätsversicherung eingeschoben. Als ein betreffs letzterer über die Regierungsvorlage hinausgehender Antrag mit grosser Mehrheit abgelehnt wurde, rief der Antragsteller erbittert: „Und doch werden Sie gleich 100 Millionen für Tongking bewilligen!" Thatsächlich betrug die Mehrheit für die koloniale Eisenbahnvorlage 415 gegen 103 Stimmen. Der offiziöse „Temps" führt zur Sache aus, dass die jetzt in Frage kommende 468 km lange und 102 Millionen Franken kostende Linie mit der schon in Staatsunternehmung befindlichen Lao-Kaï-Haiphongstrecke eigentlich nur eine Strecke, und in der ansehnlichen Länge von 853 km ein Rumpfstück „einer der grössten Eingangsbahnen" für Asien bildet. Die nächstgelegene Provinz Yünnan sei nicht stark bevölkert und als Hochfläche, das dem Eisenbahnbau ziemlich viel Schwierigkeiten und Kosten macht, nicht fruchtbar, nur kohlen- und mineralreich; aber der Weiterbau nach der 60 bis 70 Millionen zählenden reichen Provinz Sé-Tschouen biete grossartigere Aussichten. Ihre Eisenbahnverbindung mit dem Meere erfordere nach Schanghai 2 500, nach Haiphong, dem französischen Ausgangshafen nur 1 800 km.

— **Niederländisch-südafrikanische (Transvaal-) Bahn.** In einer in Amsterdam kürzlich abgehaltenen Versammlung von Aktionären machte die Direktion Mittheilungen über das in England veröffentlichte Blaubuch. Die Direktion erklärte dazu, sie habe im Transvaalkriege ihre Pflicht gethan und würde ebenso handeln, wenn sie sich wieder denselben Schwierigkeiten gegenüber befände. Die französischen Aktionäre erklärten, dass sie ihre Vorbehalte machen, da sie in der Direktion nicht vertreten seien und daher keine Verantwortung für die Direktion tragen könnten. Die gleichen Vorbehalte wurden von einer anderen Gruppe von Aktionären gemacht. Schliesslich wurde ein Antrag der Direktion, die Versammlung auf einen Tag vor dem 31. Oktober zu vertagen, um über den Rechnungsabschluss für 1900 zu berathen, einstimmig angenommen.

— **Die Eisenbahnen in Natal.** Die Roheinnahmen dieser Bahnen beliefen sich für das Jahr 1900 auf 1 242 281 £ (24 845 620 M) gegen 940 100 £ (18 802 000 M) im Jahre 1899, vermehrten sich also um 302 181 £ (6 043 620 M) oder 32,14 %. Die Betriebsausgaben erreichten für 1900 die Höhe von 891 089 £ (17 821 780 M), vermehrten sich gegen das Vorjahr um 126 073 £ (2 521 460 M), als Folge der hohen Kohlenpreise, die durch die nothwendig gewordene Einfuhr der Kohlen entstanden waren. Der Betriebskoeffizient betrug 71,73 % gegen 66,90 % im Jahre 1899. Des weiteren berichtet „Engineering", dass die durch den südafrikanischen Krieg in Mitleidenschaft gezogenen Bahnen Natals Ende 1900 im Gegensatz zum Beginn desselben Jahres wieder vollständig betriebsfähig waren. Die Kohlengruben wurden ohne Zeitverlust ebenfalls wieder in Betrieb gesetzt und konnten sich bei der starken Nachfrage und den herrschenden hohen Preisen schnell entwickeln. Der bedeutende Verkehr, welcher sich über die Bahnen Natals bewegt hat, veranlasste die Bestellung von 300 Güterwagen (trucks) mit hoher Tragfähigkeit. Geglückte Versuche mit einer zehnrädrigen gekuppelten Lokomotive, die auf den schwierigsten Strecken 200 t ziehen konnte und um 50 % die Zugkraft der bisher verwendeten achträdrigen Maschinen übertraf, führten zur Bestellung von 50 Lokomotiven dieser Art, die nach den Plänen von G. W. Reid gebaut werden.

Allgemeines.

— **Kühlwagen zur Beförderung von Fleisch.** Der Fleischausfuhrfirma Targowisko zu Krakau hat die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien einige Güterwagen zur Einrichtung als Kühlwagen für ihre Zwecke überlassen. Die Firma hat diese Wagen innen mit doppelten Holzwänden, mit doppeltem Dach und doppeltem Boden versehen und den Zwischenraum mit Torf ausgefüllt, der die Wärme schlecht leitet und den Wageninhalt gleichmässig gegen Frost und Hitze schützt. Gegen die heisseste Sommerwärme sind inwendig noch Eisbehälter aus Blech angebracht, die ein Abflussrohr haben, durch welches das Schmelzwasser nach aussen abfliesst. Frische Luft wird durch Luftfänger zugeführt. Die Kühlwagen sind von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn kürzlich in den Verkehr gebracht worden. Das Eis hielt sich im Blechbehälter 2—3 Tage lang und das Fleisch gelangte am Bestimmungsorte frisch an. — Die ersten Fahrten sind zwischen Krakau-Wien und Krakau-Dux gemacht worden und sollen nach jeder Richtung befriedigend ausgefallen sein.

— **Ein amerikanisches Urtheil über deutsche Verkehrsgesetze.** Unter der Ueberschrift „Das Schicksal eines betrügerischen Verladers in Deutschland" gibt die „Railroad Gazette" unsere in Nr. 25 S. 389 d. Ztg. gemachten Ausführungen wieder, in denen der Frachtzuschlag erörtert wird, den ein Verfrachter nach der Verkehrsordnung zu zahlen hat, wenn er bei Aufgabe von 10 000 kg Obst den Inhalt der Säcke als Kartoffeln und gleichzeitig das Gewicht fälschlich zu 5 000 kg angab. Das amerikanische Blatt hebt hervor, dass in dem dort von Dr. Reindl in München erörterten Falle ein Frachtzuschlag von 262 M verwirkt wurde, und fährt dann fort: „Gewiss werden amerikanische Eisenbahnen, die diese Mittheilung lesen, sich eines gewissen Neidgefühls nicht erwehren können gegenüber ihren europäischen Kollegen, welche einen so wirksamen gesetzlichen Schutz bei betrügerischen Inhalts- und Gewichtsangaben für sich geltend machen können."

— **Ein päpstlicher Eisenbahnwagen.** Wie der „Voss. Ztg." aus Paris mitgetheilt wird, bringt die „Monde illustrée" Abbildung und Beschreibung eines bezüglich seiner Ausschmückung mehr als sonderbaren Fahrzeuges, des Bahnwagens Pius IX., den dieser Papst 1868 zu Paris bauen liess. Der Wagen hat eine gewölbte Decke, über der sich vorn die Tiara, einer hohen Vase nicht unähnlich, erhebt. Der Mitteltheil der Decke ist höher, an den Seiten mit je sechs eingefassten Bildern der Apostel versehen. An diese überhöhte Decke schliesst sich hinten eine Art Portal an, das vom Kreuz überragt wird, mit dem grossen päpstlichen Wappen in der Bogenfläche. Hier befindet sich der Thronsaal, von dem aus, über dem Bogen, der

Papst den Segen ertheilen konnte. Vorn am Wagen befindet sich eine offene Vorhalle, durch ein Eisengitter abgeschlossen. Ueber dem Eingang stehen die Worte: Ite per mundum universum, in der Füllung der Thür, roth auf Gold, die Worte des Buches der Könige: „Feuriger Wagen, feurige Pferde, feurige Zügel.“ Der Thronsaal ist aussen durch drei erhabene Engelgestalten bezeichnet, welche durch Kreuz, Kelch und Bibel die Kirche versinnbildlichen. An der Lehne des gedachten Portals ist das Banner des Kreuzes mit den Zeichen des Brodes und Weines angebracht. Ausser dem Thronsaal hat der Wagen das Zimmer der Leibwache und die Wohnräume des Papstes. Der Thron befindet sich unter einer Wölbung, in welcher die vier Evangelisten Christus und die heilige Jungfrau umgeben. Dem Thron gegenüber Christus am Kreuz, in Holz geschnitzt, und die Kirche zwischen Petrus und Paulus; ausserdem die Namen der Kirchenlehrer, während unten die Trümmer heidnischer Götzen und irriger Schöpfungen liegen. Rechts und links stellen Bilder von Geromo die Einweihung einer Eisenbahn und eines Hafens vor. Die Einrichtung besteht in einem Sopha, zwei Sesseln und einem Tisch mit einem Abdruck der Bulle der unbefleckten Empfängniss. Das Wohnzimmer ist durch Behänge in Betsaal, Schlafzimmer und Kabinet getheilt. Das Betzimmer enthält einen Knieschemel, darüber die unbefleckte Empfängniss von Millet. Im Schlafzimmer ein Bett aus schwarzem Holz, mit Einlagen aus Elfenbein (römische Arbeit), Spiegel und Waschtisch. Die Wohnung war weiss ausgeschlagen, mit violetten Borden. Der Wagen kostete 120 000 Fr. und hat nur einmal gedient: zu einer Reise nach Neapel. In der Vorhalle sind die Wappen der Städte Rom und Neapel angebracht. Der Wagen befindet sich in Civita Vechia und soll durch Splitterdiebe, welche Andenken abschneiden, Beschädigungen erlitten haben.

— **Der auswärtige Handel des deutschen Zollgebiets im Jahre 1900.** Das soeben erschienene zweite „Vierteljahrsheft zur Statistik des Deutschen Reichs“ 1901 bringt u. a. eine Darstellung des auswärtigen Handels des deutschen Zollgebiets im Jahre 1900, und zwar: 1. in der Ordnung des statistischen Waarenverzeichnisses den Spezialhandel im Vergleich mit den Ergebnissen der drei vorhergehenden Jahre unter Angabe der Einheitswerthe für das Jahr 1900, 2. in der systematischen Ordnung den Spezialhandel und Gesammteigenhandel im Jahre 1900. Danach ergibt sich für die letzten vier Jahre im Spezialhandel folgendes:

	Einfuhr einschl. Edelmetalle:		ausschl. Edelmetalle:	
	Doppelcentner	(1 000 ℳ.)	Doppelcentner	(1 000 ℳ.)
1900:	459 117 933	6 042 992	459 105 949	5 765 614
1899:	446 522 882	5 783 628	446 512 560	5 483 096
1898:	427 298 388	5 439 676	427 287 439	5 080 646
1897:	401 623 169	4 864 644	401 613 129	4 680 697

	Ausfuhr einschl. Edelmetalle:		ausschl. Edelmetalle:	
	Doppelcentner	(1 000 ℳ.)	Doppelcentner	(1 000 ℳ.)
1900:	326 917 468	4 752 601	326 813 835	4 611 381
1899:	304 032 263	4 368 409	304 028 634	4 207 049
1898:	300 943 183	4 010 565	300 938 173	3 756 566
1897:	280 199 486	3 786 241	280 194 900	3 634 975

Die Einfuhr hat demnach gegen 1897 einschl. der Edelmetalle um 1 178 Millionen Mark, ausschl. derselben um 1 085 Millionen Mark, die Ausfuhr einschl. der Edelmetalle um 966 000 000 ℳ, einschl. derselben um rund 976 000 000 ℳ. zugenommen.

Gegenüber dem Spezialhandel macht der Gesammteigenhandel im letzten Jahre aus:

in der Einfuhr:

469 823 987 Doppelcentner zu 6 406 129 000 ℳ. einschl.,
469 811 815 „ zu 6 128 717 000 ℳ. ausschl. der Edelmetalle,

in der Ausfuhr:

338 090 710 Doppelcentner zu 5 101 436 000 ℳ. einschl.,
338 087 021 „ zu 4 960 189 000 ℳ. ausschl. der Edelmetalle.

Der Gesammteigenhandel ergibt in Ein- und Ausfuhr zusammen 807 914 697 Doppelcentner zu 11 507 565 000 ℳ. = 11,5 Milliarden einschl. und 807 898 836 Doppelcentner zu 11 088 906 000 Mark = 11,1 Milliarden Mark ausschl. der Edelmetalle. Der Einfuhrwerth der Steinkohlen beträgt 114 600 000 ℳ., wobei die in den Freihafengebieten verbliebenen englischen Kohlen selbstverständlich nicht mitgerechnet sind, so dass Deutschland weit mehr als 114 600 000 ℳ. für englische Kohlen bezahlt hat. Die Goldeinfuhr ergab 112 100 000 ℳ., die Roheiseneinfuhr 53 600 000 ℳ. Hauptausfuhrwaare nach Grossbritannien ist Zucker, von welchem für 115 300 000 ℳ., darunter für 82 200 000 ℳ. Weisszucker und für 32 400 000 ℳ. Rohzucker ausgeführt wurde. Die Ausfuhr gemünzten Goldes erreichte 41 000 000 ℳ., die Ausfuhr von Halbseidenwaaren (Zeuge usw.) 38 800 000 ℳ, von Kleidern aus Baumwolle, Leinen, Wolle 35 300 000 ℳ., worunter Frauenkleider mit 27 900 000 ℳ., von unbedruckten wollenen Tuch- und Zeugwaaren 27 300 000 ℳ., von Farbendruckbildern, Kupferstichen usw. 24 300 000 ℳ., von baumwollenen Spitzen und Stickereien 22 200 000 Mark, von Kinderspielzeug 20 200 000 ℳ., von feinen Holzwaaren 17 900 000 ℳ., von Anilin und anderen Theerfarbstoffen 17 100 000 Mark, von dichten, gefärbten, bedruckten usw. Baumwollgeweben 15 900 000 ℳ., von feinen Lederwaaren ausser Schuhen 15 600 000 Mark und von baumwollenen Strumpfwaaren 14 300 000 ℳ. Besondere Erwähnung verdient die starke Weizenausfuhr im Werth von 11 900 000 ℳ.; sie ist um 9 200 000 ℳ. höher als im Vorjahre. Starke Steigerung erfuhren u. a. Kohlen, gemünztes Gold, Roheisen, Maschinen, Kammgarn, zweidrähtiges rohes Baumwollengarn in der Einfuhr, ausser Weizen in der Ausfuhr Kinderspielzeug, Strumpfwaaren. Erhebliche Mindereinfuhrwerthe brachten u. a. in der Einfuhr Rohgold, Schafwolle, Kupfer, gekämmte Wolle, Kammgarn, Kammzug, Seeschiffe, in der Ausfuhr Rohzucker, feine Lederwaaren, gemünztes Gold, Weisszucker (besonders granulated), feine Waaren aus weichem Kautschuk. Mit und ohne Edelmetalle waren Ein- und Ausfuhr im letzten Jahrzehnt nie so bedeutend als 1900.

Bücherschau.

— **Ueber Verschiebebahnhöfe.** Von Blum, Geheimem Oberbaurathe in Berlin. Mit 27 Abbildungen im Text. Sonderabdruck aus dem „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“, 1900. Wiesbaden. C. W. Kreidel's Verlag. 1901. Preis 2 ℳ.

Dem ruhigen Denker ist aus der Seele gesprochen, wenn der Verfasser in der Einleitung gegenüber den Bestrebungen Derjenigen Vorsicht anempfiehlt, die unter dem Schlagwort „Trennung des Personen- und Güterverkehres“ eifrigst auf die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Hauptbahnen zusteuern. Diese Eiferer sind sicherlich nicht immer diejenigen, die alles Für und Wider sorglich abwägen. „Wer bei seinen Vorschlägen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen und zur rücksichtslosen Durchführung des erwähnten Schlagwortes die nothwendigen Gesichtspunkte, namentlich die den Bahnhöfen beizumessende besondere Wichtigkeit ausser Acht lässt, beweist nur, dass er den thatsächlichen Bedürfnissen des Betriebes, wie er sich aus unseren dichtverzweigten Verkehrsbeziehungen ergibt, fremd gegenübersteht, und er schadet, wenn auch in gutem Glauben, der guten Sache, d. h. der sachgemässen Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes um so mehr, je mehr er durch scheinbare Sachkenntniss oder durch den Hinweis auf technische Fortschritte, durch die zwar auf anderen Gebieten namhafte Erfolge erzielt wurden, die aber auf den Grosseisenbahnbetrieb schlechterdings nicht anwendbar sind, bei den gebildeten Laien den irrthümlichen Eindruck erweckt, unsere Eisenbahnen bedürften einer durchgreifenden Aenderung ihrer Betriebsweise und diese sei bei gutem Willen verhältnissmässig leicht durchführbar und verspreche grosse Erfolge.“

Dem Verfasser liegt daran, die Gestaltung der Verschiebebahnhöfe, in denen „als der Knoten des Güterzugbetriebes gewissermaassen der Werthmesser für die Leistungen unserer Eisenbahnen zu suchen“ ist, in einer Zeit besonders zu betonen, in der so zahlreiche, aber auch so wenig durchgearbeitete Vorschläge zur Erhöhung der Leistungen der Hauptbahnen gemacht werden.

Die Schrift befasst sich mit den für die Verschiebebahnhöfe maassgebenden Grundsätzen, ohne auf ausgeführte Beispiele Bezug zu nehmen, da dem Verfasser vor allem daran liegt, die für Gestaltung der Bahnhöfe theoretischen Grundlagen zu beschaffen. Ausgehend von der Vertheilung und Eintheilung der Verschiebebahnhöfe nach der Gattung der zu bearbeitenden Züge, spricht er über die allgemeine Gestaltung dieser Bahnhöfe, ihre Einzelgliederung, im einzelnen sodann über die Gestaltung der Ablauframpen bei Anlagen mit Eselsrücken, verschiedene Betriebsverfahren und die Grösse der Verschiebebahnhöfe. Die Darlegungen geben von dem Gegenstande ein ausgezeichnet übersichtliches Bild; sie geben dem Fachmanne, der mit der Bearbeitung der einschlägigen Fragen zu thun hat, treffliche Winke an die Hand. Wer immer sich mit Verschiebebahnhöfen zu befassen hat, sollte nicht versäumen, sich das vorliegende Werkchen zu eigen zu machen.

— **Elektrische Tertiärbahnen.** Fingerzeige für deren Anlage und Betrieb von Georg Frost. Mit 21 in den Text gedruckten Abbildungen. Halle a/S. Verlag von Wilhelm Knapp. 1901. Preis 2 ℳ. — Der Titel des Heftes muthet seltsam an, wenn der Verfasser auch ausgesprochenermaassen lediglich den Zweck verfolgt, die „Transportbahnen besitzenden Industriellen und Landwirthe auf die Leistungsfähigkeit

und Billigkeit des elektrischen Bahnbetriebes hinzuweisen", also nur solche Bahnen behandeln will, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, vielmehr ausserhalb des Kleinbahngesetzes stehend als Feld- und Industriebahnen zu bezeichnen sein würden. Die im Kampf gegen die „Kleinbahn" bereits unterlegene „Tertiärbahn" in der anderen Anwendung wieder aufleben zu lassen, ist nicht recht zeitgemäss. Um es weiter gleich vorweg zu nehmen: es ist auch nicht richtig, den elektrischen Bahnbetrieb als besonders billig hinzustellen. Wir wissen leider, und wissen es schon seit Jahren, so lange man es auch zu unterdrücken gesucht hat, dass beim elektrischen Bahnbetrieb die unbestreitbaren Vorzüge und die wundervollen Eigenschaften, die er hat, gar theuer durch hohe Anlage- und Betriebskosten erkauft werden müssen — auch bei Feldbahnen. Der nicht erfreuliche jetzige Stand der elektrotechnischen Industrie redet eine deutliche Sprache.

Das Büchelchen bringt nicht viel neues: das bekannte ist für den besonderen Zweck zusammenhängend dargestellt. Voraufgeschickt ist eine allgemeine Betrachtung über Vor- und Nachtheile der verschiedenen Betriebsarten, aus denen der Verfasser die Elektrizität siegreich hervorgehen lässt. Dann folgen die verschiedenen elektrischen Betriebssysteme. Der Lokomotivbetrieb mit Fahrleitung ist in allen Theilen durchgesprochen; es folgt eine Besprechung des gemischten und des reinen Akkumulatorenbetriebs und des Betriebs mit Lokomotiven, die ihre Kraftquelle nach Art der Heilmann'schen Lokomotive selbst mit sich führen. Patton hat auf der Lokomotive einen Benzinmotor die Dynamomaschine treiben lassen und soll bei seiner 1897 in Betrieb genommenen ersten Lokomotive, bei der die Kraftmaschine im Verein mit einer Batterie etwa 35 PS an den Bahnmotor abgeben konnte, festgestellt haben, dass die Betriebskosten nur ein Drittel bis ein Fünftel des früheren Dampflokomotivbetriebs betrugen! Dass dies unzutreffend ist, liegt natürlich auf der Hand. Am Schluss seiner Schrift behandelt der Verfasser die Anlagekosten der elektrischen Bahnen, allerdings, wie nicht zu verschweigen ist, sehr lückenhaft.

— **Die Bahnen der Fuhrwerke in den Strassenbögen.** Von F. Löwe, ordentlicher Professor der Ingeniörwissenschaften an der königlich bayerisch technischen Hochschule zu München. Eine ergänzende Untersuchung zu dessen „Strassenbaukunde". Mit neun Abbildungen im Text. Wiesbaden. C. W. Kreidel's Verlag. 1901.

Die Schrift untersucht, welchen Platz die Fuhrwerke bei sicherer Führung in den Strassenbögen in Anspruch nehmen, um hieraus Aufschlüsse über den anzuwendenden kleinsten Krümmungshalbmesser und die in den Wendeplätzen erforderliche Breite zu gewinnen. Die Frage hat Bedeutung für das Begegnen von Fuhrwerken in Anbetracht, dass hier Störungen auch bei minder geschickter Leitung der Fahrzeuge fern gehalten werden sollen.

Die Schrift, deren Inhalt vorwiegend mathematischer Art ist, bildet eine werthvolle Ergänzung zu des Verfassers bekanntem Werk über Strassenbaukunde.

— **Das Invalidenversicherungsgesetz** vom 13. Juli 1899 und die zugehörigen Reichsausführungsbestimmungen, erläutert von Dr. K. Weymann, kaiserlicher Regierungsrath, ständiges Mitglied des Reichsversicherungsamts. 1. und 2. Lieferung. Berlin 1901. Verlag von Franz Vahlen. — Schon die ersten Lieferungen des Weymann'schen Buches lassen es als ein Werk erkennen, das durch seine wissenschaftliche Bedeutung für die Handhabung des Invaliditätsgesetzes gewiss von bleibendem Einfluss sein wird. An der Hand des gesetzgeberischen Materials wird der Wortlaut der einzelnen Paragraphen in lichtvoller Weise erläutert, namentlich aber sind die verschiedenen Streitfragen, die sich — wie das bei einem so tiefgreifenden Gesetze zu erwarten war — gleich nach dem ersten Erscheinen an seinen Inhalt geknüpft haben, in gründlicher und erschöpfender Weise erörtert und nach sachlichen Gesichtspunkten entschieden. Um nur ein Beispiel zu erwähnen, so gibt der § 47 über die Entziehung der Rente dem Verfasser Veranlassung, auf S. 175 bis 178 seine Ansicht über die bestrittene Frage darzulegen, ob eine Rentenentziehung auch dann zulässig ist, wenn ein durch Verlust eines Gliedes invalide gewordener Rentenempfänger sich einen Erwerb durch Ausbildung bisher unentwickelter Fähigkeiten verschafft, deren Besitz ihn zwar nicht zum Ersatz des verlorenen Gliedes, wohl aber zur Ergreifung eines neuen Berufes geeignet macht. Die Zulässigkeit einer Rentenentziehung wird in diesem Falle unbedingt — und nicht blos für den Fall, dass die betreffende Ausbildung auf Kosten der Versicherungsanstalten erfolgt — bejaht. Wenn wir auch keineswegs verkennen, dass eine solche Ausdeutung, die gewissermaassen dem lobenswerthen Streben eines Invaliden nach selbstthätiger Verbesserung seiner Lage einen schweren Rechtsnachtheil androht, vom erziehlichen Standpunkte aus schweren Bedenken unterliegen mag, so glauben wir doch den vom Verfasser für seine Ansicht angeführten Gründen beipflichten zu müssen. Für den Gebrauch im Bereiche des Eisenbahndienstes ist das Buch dadurch noch besonders geeignet gemacht, dass bei jedem einzelnen Paragraphen, der für die bei den grösseren Verwaltungen bestehenden besonderen Kasseneinrichtungen gilt, dies in der Ueberschrift vorgemerkt ist.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken.

Die 10,18 km lange Strecke Simmern - Kirchberg (Hunsrück) des Direktionsbezirks Mainz, deren Eröffnung am 1. Juli d. J. in Aussicht genommen war (vergl. Nr. 48 S. 769 d. Ztg.), wird eingetretener Hindernisse wegen erst am 15. Juli d. J. eröffnet werden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. Juli d. J. ist die an der Strecke Gnesen-Nakel zwischen den Stationen Janowitz und Elsenau gelegene Haltestelle Dornbrunn für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Stück- und Wagenladungs-Güter- und Viehverkehr eröffnet worden.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg in Nr. 51 — Inser.-Nr. 1631 — d. Ztg.)

K.k. priv. Südbahngesellschaft. Am 14. Juli d. J. wird die an der Linie Wien - Triest zwischen den Stationen Nabresina und Grignano neuerrichtete Haltestelle Santa Croce für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 1. Juli d. J. ist die bisher nur für den Kleinviehverkehr eingerichtete Station Niedobschütz sowie die Haltestelle Schoffschütz auch für die Abfertigung von Grossvieh eröffnet worden.

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, sowie für Frachtgüter in Wagenladungen von mindestens 5000 kg eröffnete Station Rapotitz der Linie Segen Gottes - Okrischko wird am 15. Juli d. J. auch für den Frachten-, Stückgüter- und somit für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Vereinsreiseverkehr.

Die Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen werden darauf aufmerksam gemacht — vergl. Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 22. Juni d. J. Nr. 2510 —, dass am 27. Juli d. J. (Abends) der Termin für die von den Direktionen ausgehende erste Anmeldung von Aenderungen usw. für den am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen abläuft.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Badische Lokaleisenbahnen, Aktiengesellschaft.

Am 2. Juli l. J. findet die Eröffnung der 2,42 km langen Reststrecke Brötzingen Nebenbahn-Pforzheim Nebenbahn der Linie Ettlingen-Pforzheim für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr statt. An der neuen Strecke liegt die Station Pforzheim Nebenbahn. Diese Station ist nur für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eingerichtet. Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, sind von der Beförderung ausgeschlossen. Mit dem Tage der Betriebseröffnung tritt der Nachtrag III zum Lokaltarif für die Albthalbahn in Kraft, der die Entfernungen, Tarifsätze und besondere Bestimmungen für die neue Station enthält; ebenso verkehren von diesem Tage an die in unserem Sommerfahrplan für die neue Strecke vorgesehenen Züge. Die Lokalzüge halten nach Bedarf an sämmtlichen Haltepunkten. Die Fernzüge jedoch nur beim Haltepunkt Marktplatz Brötzingen, Goldener Ochse, Gärtnerstrasse, Emilienstrasse. Fahrplan und Tarif sind bei unseren Stationen käuflich zu haben.

Karlsruhe, den 28. Juni 1901. (1671H&V)
Die Direktion.

2. Eröffnung von Stationen.

K. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 15. Juli d. J. wird der an der Linie Kieritzsch-Chemnitz zwischen Mittelwittgensdorf und Chemnitz neu errichtete Haltepunkt Borna b. Chemnitz dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr übergeben. Ueber die daselbst verkehrenden Personenzüge gibt der Sommerfahrplan Auskunft. Das sonst Erforderliche wird auf dem neuen Haltepunkte und auf den Nachbarverkehrsstellen durch Anschläge bekannt gemacht. (1672)
Königliche Generaldirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Der an der Bahnstrecke Erfurt-Sangerhausen gelegene, bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Eilstückgutverkehr dienende Haltepunkt Voigtstedt wird am 10. Juli d. J. auch für den Frachtstückgüterverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Erfurt, den 29. Juni 1901. (1673)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Infolge Berechnung über die am 15. Juli d. J. zur Eröffnung kommende Neubaustrecke Bernsdorf-Bütow treten vom genannten Tage ab für den Verkehr zwischen den an den Strecken Nassow-Schlawe, Rügenwalde-Bütow, Rummelsburg i/Pom.-Schlönwitz gelegenen Stationen und den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn abgekürzte Entfernungen und ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Danzig, den 28. Juni 1901. (1674)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. August d. J. tritt im Tarif Theil II, Heft 2 ein neuer Ausnahmetarif Nr. 48 für „Magnesit (Bitterspath), roh, auch gebrannt und gemahlen" von Eichberg (Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft) nach Neheim-Hüsten (Station der k. Eisb.-Dir. Cassel) in Höhe von 254 ₰ für 100 kg in Kraft. Dieser Frachtsatz findet nur Anwendung bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen von weniger als 10 000 kg Ladegewicht.

Breslau, den 3. Juli 1901. (1675)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Oldenburgische Staatseisenbahnen.
Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab werden die Ausnahmetarifsätze für Giessereiroheisen theilweise ermässigt sowie durch Aufnahme der Station Ruhrort Rhein in den Ausnahmetarif ergänzt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Oldenburg, den 2. Juli 1901. (1676)

Expressgutverkehr.

Mit Gültigkeit vom 29. Mai 1901 ist die württembergische Station Lauchheim in den Main-Neckarbahn-württembergischen Expressguttarif einbezogen worden.

Darmstadt, den 3. Juli 1901. (1677)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Direktion der Main-Neckarbahn.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Vom 15. Juli d. J. ab wird für Sendungen von Kleie und Leinkuchenschrot (zerkleinerte Oelkuchen) aus Russland, die in loser Schüttung nach Thorn befördert und dort nach erfolgter Einsackung mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung nach Stationen der mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker, der Paulinenaue-Neu-Ruppiner, der Wittenberge-Perleberger, der Prignitzer, der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-, der Neubrandenburg-Friedländer und der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn aufgegeben werden, die Fracht von Thorn nach den um 0,12 ℳ für 100 kg gekürzten Sätzen des Spezialtarifs III berechnet.

Ueber die Anwendungsbedingungen geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem Bahnhof Alexanderplatz in Berlin Auskunft.

Berlin, den 3. Juli 1901. (1678)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 8. Juli d. J. tritt im Tarifheft 3 des sächsisch-österr.-ungar. Verbandes ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 12 (Erze) von Schwaz nach Halsbrücke von 142 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 5. Juli 1901. (1679)
K. Generaldir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsf. Verw.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. Juli d. J. treten im Tarife Theil II — Heft 1 — nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 B (Porzellanerde, geschlemmt usw.) in Kraft:

Nach / von	Katzhütte K. E. D. Erfurt	Tambach K. E. D. Erfurt
	Pfennig für 100 kg	
Nürschan K. K. St. B.	91	101

Breslau, den 30. Juni 1901. (1680)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. findet der Ausnahmetarif 10, Abtheilung b, Ziffer 6, für Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlenkoks, unverpackt (Grudekoks), Braunkohlenbriketts (auch Nasspresssteine) Anwendung im Verkehre von Hungen nach sämmtlichen bayerischen Tarifstationen.

München, den 1. Juli 1901. (1681)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V, ostdeutsch-mitteldeutscher und Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Die Anwendungsbedingungen der am 1. April d. J. eingeführten Ausnahmetarife 14, 14 a und L für Zucker zur Ausfuhr haben mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. an einen theilweise abgeänderten Wortlaut erhalten. Insbesondere ist die Frist für den nach Maassgabe der in den Tarifen vorgeschriebenen Kontrolvorschriften zu führenden Nachweis der Ausfuhr für alle drei Tarife von 6 Monaten auf 12 Monate verlängert worden. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 2. Juli 1901. (1682)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli d. J. tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Belgien nach diesseitigen Stationen vom 1. November 1898 ein Nachtrag III und zum gleichartigen Ausnahmetarif für den Verkehr von Belgien nach Basel vom 1. November 1900 ein Nachtrag I in Geltung. Diese Nachträge enthalten direkte Sätze für Antwerpen transit, Gent transit und Terneuzen transit, ferner die zwischenzeitlich bereits durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen. Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 28. Juni 1901. (1683)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V und Binnenverkehr der Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn.

Für Rüben des Spezialtarifs III im Verkehr von den Staatsbahnstationen Drohndorf-Mehringen, Ballenstedt, Ermsleben, Frose, Gernrode a/Harz, Giersleben und Sandersleben nach der Staatsbahnstation Aschersleben zur Weiterbeförderung nach Stationen der Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn, sowie für „Rübenschnitze, auch gedörrt und getrocknet, Schnitzabfälle und Köpfe davon, Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung, auch gemahlen, Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)" in denselben Stationsverbindungen in umgekehrter Richtung kommen vom 10. Juli d. J. an sowohl auf den Staatsbahnstrecken, als auch auf den Strecken der Kleinbahn ermässigte Frachtsätze zur Berechnung.

Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 1. Juli 1901. (1684)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 wird zum Gruppentarif III (Berlin-Stettin) der Nachtrag II ausgegeben. Er enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen eine anderweite Fassung der Zuckerausnahmetarife 14, 14 a und L.

Exemplare des Nachtrages können durch die Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 0,10 *M.* für das Stück bezogen werden.

Berlin, den 29. Juni 1901. (1685)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif IV (Altona, Hannover und Münster), ostdeutsch-nordwestdeutscher, Berlin-Stettin-nordwestdeutscher, nordwestdeutsch-mitteldeutscher, Oldenburg-nordwestdeutscher, Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner und Oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer Güterverkehr.

Die am 1. April d. J. in Kraft getretenen Ausnahmetarife für die Ausfuhr von Zucker aller Art Nr. 14, 14 a und L erhalten mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. eine anderweite Fassung.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Hannover, den 1. Juli 1901. (1686)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Der Gütertarif badische Staatsbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb wird mit Gültigkeit vom 20. August l. J. neu ausgegeben, wodurch der bisherige Tarif vom 1. Juni 1895 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt wird. In den neuen Tarif sind ausser den an den Neubaustrecken Neustadt i/Schw.-Donaueschingen und Waldkirch-Elzach gelegenen Stationen auch die Stationen der Neubaustrecke Ueberlingen - Kluftern, sowie die Stationen Dogern, Ispringen, Köndringen und Wasenweiler aufgenommen. Die Frachtsätze der letzteren treten aber erst mit dem Tage der Eröffnung der Neubaustrecke bezw. der letzterwähnten Stationen für den Güterverkehr in Kraft.

Durch den neuen Tarif werden infolge von Entfernungsänderungen usw. zahlreiche und zum Theil erhebliche Frachtermässigungen, aber auch bei einzelnen Stationen kleine Frachterhöhungen herbeigeführt.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Der neue Tarif ist vom 10. August l. J. ab durch Vermittelung der Güterstationen käuflich zu beziehen.

Bis dahin wird auf Anfrage unser Gütertarifbüreau nähere Auskunft ertheilen.

Karlsruhe, den 29. Juni 1901. (1687)
Grossh. Generaldirektion.

Gruppentarif VI.
Berlin-Stettin-hessischer, ostdeutsch-hessischer und linksrheinisch-hessischer Verkehr.

Mit Wirkung von heute werden die seit 1. April d. J. geltenden Ausnahmetarife für Zucker — 14, 14 a und L — aufgehoben und durch neue Ausnahmetarife ersetzt. Letztere enthalten gegen die bisherigen Tarife lediglich eine Aenderung der Kontrolvorschriften und der Anwendungsbedingungen.

Näheres hierüber ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 1. Juli 1901. (1688)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. Juli d. J. treten im Tarif Theil II, Heft 1 nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Holz des Spezialtarifs III) in Kraft.

Von / Nach	Dobrichowitz k. k. St. B.	Lochowitz k. k. St. B.	Pribram k. k. St. B.	Rewnitz k. k. St. B.
	Pfennig für 100 kg			
Ammendorf K. E. D. Ha.	101	98	101	101

Breslau, den 30. Juni 1901. (1689)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württemb. Lokalgüterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1901 wird die Haltestelle Walheim in den Tarif für obengenannten Güterverkehr einbezogen. Dieselbe dient dem unbeschränkten Eil- und Stückgüterverkehr nach und von Walheim Ort.

Stuttgart, den 26. Juni 1901. (1690)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Giessereiroheisen von Station Kratzwiek des Direktionsbezirks Stettin nach den für den Giessereiroheisen-Empfang in Frage kommenden Stationen der Gruppe V in Kraft.

Auskunft über die Höhe der fraglichen Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 1. Juli 1901. (1691)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rechtsrheinisch-hessischer, mitteldeutsch-rechtsrheinischer und nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Verkehr.

Vom 1. Juli d. J. ab erfahren die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife für Zucker theilweise Abänderungen, welche bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind.

Essen, 1. Juli 1901. (1692)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1901 wird die Station Slatinan im Verkehre mit Landshut in den Ausnahmetarif Nr. 33 für Düngemittel einbezogen.

München, den 30. Juni 1901. (1693)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V.

Am 10. Juli d. J. kommt der Nachtrag 5 zum oben genannten Tarif zur Einführung. Derselbe enthält ausser bereits veröffentlichten Maassnahmen — als: Aenderung und Ergänzung der besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger hinsichtlich der regelmässigen Beförderung von Milch, der Abfertigungsbefugnisse und Bezeichnungen mehrerer Stationen, des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) und Ermässigung einiger Frachtsätze für Giessereiroheisen, Einführung ermässigter Frachtsätze für Rüben usw. im Uebergangsverkehr mit den Kleinbahnen Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagen und Heudeber-Mattierzoll, sowie Einführung von Ausnahmetarifen für Zucker zur Ausfuhr und an Raffinerien — ein anderweites Verzeichniss der für eine Anzahl von Stationen bestehenden Dienstbeschränkungen, neue Entfernungen für die Stationen Auerstedt, Creidlitz, Domnitz, Grossheirath, Hölle, Lichtenberg Oberfr., Marxgrün, Rossach, Schönwalde, Siemau-Scherneck, Sonnefeld und Weidhausen Hzgth. Coburg, anderweite ermässigte Entfernungen zwischen älteren Stationen, sowie Berichtigungen des Tarifs und der Nachträge, u. a. Erhöhung der Entfernungen zwischen Elsterwerda Oberl. Bhf. einerseits und Friedersdorf, Storkow und Zernsdorf andererseits um 2 km mit Gültigkeit vom 25. August d. J.

Ferner sind die Stationen Neuhaus Kr. Sonneberg und Stockheim i. Oberfr. als Versandstationen in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe für die unter a genannten Güter einbezogen.

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 1. Juli 1901. (1694)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahngütertarif der Gruppe II und Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Der Wortlaut der in den vorbezeichneten Gütertarifen bestehenden Ausnahmetarife 14, 14 a und L für Zucker

erhält mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. eine anderweite Fassung, durch welche insbesondere die Frist für den Nachweis der Ausfuhr auf 12 Monate verlängert worden ist.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Breslau, den 29. Juni 1901. (1695)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. Juli d. J. treten die Tarife Theil II, Heft 2 folgende neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 12 A (Eisen und Stahl usw. bei Aufgabe als Stückgut) in Kraft:

Nach und von	Gardelegen K. E. D. Halle	Langensalza K. E. D. E.
	Pfennig für 100 kg	
Steyr K.K. St. B.	527	414

Breslau, den 30. Juni 1901. (1696)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Am 10. Juli 1901 wird die Station Neukuhren der Königsberg-Cranzer Eisenbahn in den süd-ostpreussischen Gütertarif einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 28. Juni 1901. (1697)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Am 15. Juli d. J. treten die Nachträge XXVI zum Heft B und XXV zum Anhang des Heftes B vom Theile II des rheinisch - westfälisch - belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. anderweite ermässigte Frachtsätze für Station Düsseldorf Hafen, sowie Ergänzung des Ausnahmetarifs 16 für Eisen und Stahl und des Ausnahmetarifs 21 für rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle.

Cöln, den 2. Juli 1901. (1698)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. wird für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg ein neuer Gütertarif (Theil II) herausgegeben, durch welchen der Gütertarif vom 1. April 1895 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält ausser den bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen Entfernungen für die seit Herausgabe des letzten Nachtrages eröffneten Stationen und die durch die Eröffnung der Neubaustrecke Bernsdorf-Bütow bedingten abgekürzten Entfernungen.

Die in einzelnen Verbindungen eintretenden Erhöhungen haben erst vom 1. September d. J. Gültigkeit.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Druckstücke des neuen Tarifs sind durch Vermittelung der Fahrkartenausgabestellen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 28. Juni 1901. (1699)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Seehafenverkehr.
Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag VII in Kraft, welcher neben den seit Herausgabe des Nachtrags VI eingeführten und bereits bekannt gemachten Aenderungen und Ergänzungen enthält: Aufnahme der Stationen der Eisern - Siegener Bahn in die Tarifklasse 7², Aenderungen des Artikelverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen der Tarifklassen 6, 7¹ und 9, Frachtsätze der Tarifklassen 1–12, 14, 16, 17, 19 und 20 für Station Emden Aussenhafen sowie der Tarifklasse 14 für Station Wickrath und Berichtigungen. Preis 0,50 ℳ.

Essen, den 28. Juni 1901. (1700)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Brohlthal-Eisenbahn.

Vom 1. Juli d. J. ab werden die Ueberführungs- und Rangirgebühren für die Ueberführung von Tuffsteinen in Wagenladungen zwischen Brohl (B. E.) und dem Staatsbahnanschlusse auf 2 ℳ für jeden Wagen ermässigt.

Cöln, den 28. Juni 1901. (1701H&V)
Der Vorstand.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Juli 1901 wird die an der Bahnstrecke Posen - Stralkowo zwischen den Stationen Wreschen und Otoschno gelegene Haltestelle Kleparz, welche gegenwärtig nur für die Abfertigung von Gütern eingerichtet ist, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Privatdepeschen und Sprengstoffen bleibt noch fernerhin ausgeschlossen.

Posen, den 29. Juni 1901. (1702)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Böschungs- und Rodungsarbeiten sowie Herstellung der Durchlässe der Neubaustrecke Pr. Stargard-Czerwinsk soll einschl. Lieferung der Baumaterialien mit Ausschluss des Cements, der eisernen und Thonröhren öffentlich vergeben werden.

Die Loose enthalten:

Loos IV von Stat. 51 + 23 — 120 + 37: 93 220 cbm Bodenbewegung, rd. 150 cbm Mauerwerk etc.,

Loos V von Stat. 120 + 37 — 200 + 94: 111 960 cbm Bodenbewegung, rd. 1 760 cbm Mauerwerk etc.,

Loos VI von Stat. 200 + 94 — 289 + 83,5: 111 750 cbm Bodenbewegung, rd. 1 300 cbm Mauerwerk etc.,

Loos VII von Stat. 289 + 83,5 — 386 + 56 (Bahnhof Czerwinsk): 115 070 cbm Bodenbewegung, rd. 1 600 cbm Mauerwerk etc.

Verdingungsanschläge sowie Zeichnungen können werktäglich von 8 - 1 Uhr Vorm. und von 3–6 Uhr Nachm. in den Geschäftsräumen der unterzeichneten Bauabtheilung eingesehen werden. Dorther sind auch die Verdingungsanschläge gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ für einzelne Loose, 3,50 ℳ für sämmtliche Loose (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Angebote mit der Aufschrift „Erdarbeiten" sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, den 5. August d. J., 12 Uhr Vormittags, versiegelt einzureichen. Zuschlagsfrist 6 Wochen. (1703)

Pr. Stargard, den 4. Juli 1901.
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Holz- und Seilerwaaren, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen, Pfriemenbauschen, Werg, Hanf, Schnüre und Spitzstränge.

II. Gewebe und Posamentirwaaren, als: wollener und halbleinener Vorhangstoff, Futterzeug, Segeltuch, Packleinwand, leinene Schläuche und Apparatdecken, Dochte, Schnur, Naht- und Plattschnur, Sammtbördchen, Litzen, Nähfaden, Gurten, Schmierpolster und Wiechengarn.

III. Glas- und Thonwaaren, als: Oelbehälter, Glaslampen, Milchglasglocken, Laterngläser, Glastafeln, Laternenglas, Isolatoren, Häfen und Krüge.

IV. Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Borax, Salmiak, Salzsäure, Spiritus, Bleiweiss, Ocker, Parisergelb, Pariserschwarz, Kienruss, Umbra, Kaput-mortuum, Englischroth, Eisenmennige, Goldbronze und Gold, feines.

V. Lederwaaren, Mineralien, Pech, Theer und Harze, als: Häute, Felle, Riemen, Bimsstein, Kreide, Graphit, Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium und Harz.

VI. Papiere und verschiedenes, als: Fliess- und Packpapier, Pappendeckel; Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schmiergelleinen, Glaspapier, Salband, Rosshaar, Stärke, Gummi arabikum, Zimmermannsbleie, Stopfbüchsenpackung, Filz, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 22. Juli 1901"

versehen, spätestens

Montag, den 22. Juli 1901, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 1. Juli 1901. (1704)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. Juli Vorm. gemeldet.

Nr. 19. Berlin, am 6. Juli 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	—	Maschinentheil (in Stroh verpackt)	7,5	1	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
2	A	527	1	Fass	ansch. Talg	17,5	2	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
3	A	I	1	Kiste	Häcksel	16	3	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
4	{ AD }	4536	1	„	blassrosa Glanzpapier	159	4	Bodenbach Eg.-V.	Sächsische Stsb.	alte Beklebung: Stuttgart.
5	A G	21	1	„	anscheinend leer	38,5	5	Pankow	K. E.-D. Berlin	
6	A G	—	1	Pack	leere Körbe, 10 St.	16	6	Urmitz	K. E.-D. Cöln	
7	A L V	2	1	Kiste	Büchsen mit Honig	28	7	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
8	A M	—	1	Pck.	Blech- u. Drahtwaaren	6,5	8	Zörbig	K. E.-D. Halle a/S.	
9	A V S	—	1	Ballen in Leinwand	?	4	9	Prostken	Ostpreussische Südb.	
10	A W	5887	1	Fass	Wein	68	10	Mannheim	Direktion Mainz	
11	B E	—	1	Kiste	bmw. Garn auf Spulen	175	11	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
12	B J N	3798	1	„	3 emaill. Kaffeekessel	?	12	Annaburg	K. E.-D. Halle a/S.	
13	B & R	—	1	—	eis. Ventil	—	13	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
14	B St	19294	1	Verschlag	Fahrrad	25	14	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
15	C	6	3	Pack	Düten	25	15	Benfeld	Reichsbahn	
16	C B	31322	1	Sack	Pflanzenerde	52	16	Mainz	Direktion Mainz	
17	C L	6430	1	Kiste	Glasscheiben	199	17	Leipzig M.	K. E-D Halle a/S.	
18	C M	679	1	„	Sohlennägel	75	18	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
19	C R	4192	1	Ballen	?	20	19	Cöln (Eil)	K. E.-D. Cöln	*) vermuthlich alte Bezeichnung.
20	D A L B*)	870	1	Pack	l. Säcke	15	20	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
21	D H C F	1112	1	Kiste	leer	54	21	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
22	E B	26363	1	Stück	Guss	3	22	Ober=Ramstadt	Direktion Mainz	
23	E D	1380	1	Kiste	Glaswaaren	30	23	Lübeck	Lübeck-Büchener	
24	E K	1	1	Koffer	Muster	69	24	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
25	E M	281	2	Kisten	Klappstühle	182,5	25	Hamburg	K. E.-D. Altona	
26	E W	2982	3	Bd.	Zinkwaaren	—	26	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
27	F B	221	1	Fass	gefüllt	74	27	Calbe (Stadt)	K. E-D. Magdeburg	
28	F B	365	1	Ballot	Kattun	11	28	Augsburg	Bayerische Stsb.	
29	F F	65787	1	Kiste	Margarine	16	29	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beschrieben: Essen.
30	F G	5883	1	Ballen	Gummiwaaren	29	30	Essen N.	K. E.-D. Essen	
31	F H	15355	1	Kiste	Bücher	167	31	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
32	F J	—	1	Verschlag	einzelnes Hinterrad zum Fahrrad	7	32	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	Abs.: Ferdinand Kube, Cüstrin.
33	F K	1—6	6	Rll.	Draht	—	33	Neudamm	Stargard-Cüstriner	
34	F K	—	10	Stb.	⌊-Eisen	1380	34	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
35	F R	5602/4	3	Bd.	eis. Rohre	200	35	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
36	F S V	34	1	Kiste	Gläser	12	36	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
37	G B	—	1	Fass	Petroleum	185	37	Eddelack	K. E.-D. Altona	
38	Geb H	66864	1	Kiste	Nägel usw.	18	38	Schweinfurt Stadt	Bayerische Stsb.	
39	G K	16 39062	1	Sack	Kaffee	20	39	Malstatt	St. Johann=Saarbr.	
40	G S	20	1	Kollo	Maschinentheil	93	40	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
41	G V	—	1	Reisekoffer	Kleidung	?	41	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
42	G W	102	1	Gestell	Holzsitzwanne	14	42	Neustadt a/Orla	K. E.-D. Erfurt	
43	H	5791/1	1	Kiste	Löffel, Messer, Gläser usw.	29	43	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
44	H	133	1	Fass	Petroleum	196	44	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
45	H	—	1	Kiste	ger. Fische	12	45	Bremen	K. E.-D. Hannover	
46	H J H	1555	1	„	Hängelampe	29	46	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
47	H K	3	3	Stck.	Pflugschaare	15	47	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
47	H K	4	1	„			47			
48	H R	2659	1	Kiste	Sämereien	—	48	Dorum	K. E.-D. Hannover	
49	H S	14477	1	„	Löffel u. Messer	22	49	Minden i/W.	„	
50	H W T	—	12	eiserne Fässer	leer	?	50	Soest	K. E.-D. Cassel	
51	H & W	586	1	Ballen	Wolle	226	51	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
52	J	9	1	Bund	Bettbodenbretter	5	52	Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	J B	4477	1	Kiste	Zuckerwaaren —	12	53	Bingen	Direktion Mainz	
54	J F L	4727	1	„	leer —	39	54	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
55	J G	—	4	Kolli	Hemmschuhe —	48	55	Merzig	Direktion Mainz	
56	J H C	1167	1	Fass	leer —	13	56	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
57	J K	93	1	Kollo	Wäsche, Betten, 1 Paar Stiefeln, 1 Buch	9	57	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
58	J W	7948	1	Verschlag	Milchkühlapparat —	61	58	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
59	K	1703	1	Kiste	? —	23,5	59	Prostken	Ostpr. Südbahn	
60	K	3	2	Pack	l. Säcke —	64	60	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
61	K D	369	1	Kiste	Fliegenhüte —	—	61	Essen N.	K. E.-D. Essen	
62	K & L	2881	1	„	Nudeln —	—	62	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
63	K S	8574	1	Ballon	gefüllt —	21	63	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
64	K W	3039	1	Beutel	Pfeffer —	13	64	Detmold	K. E.-D. Hannover	
65	L×B	1284	1	Kiste	? —	55	65	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
66	L J	671	1	„	Noten —	59	66	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
67	L M St	5	1	„	Werkzeug —	—	67	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
68	L O	54	1	—	Ballon in 2 Körben —	19	68	Breslau Oderthb.	K. E.-D. Breslau	
69	M	26	1	—	eis. Platte —	9	69	Leipzig M.	K. E-D. Halle a/S.	
70	M	1131	1	Verschlag	Maschinentheile —	14	70	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
71	M B	I	1	Sack	getrocknete Kälbermagen	67	71	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	
72	M B grün	— //	1	Stück	Eisentheil —	1	72	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
73	M C A L	8	1	—	Achsbuchse mit messing. Spiralfeder	2	73	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
74	M F	9354	1	Rolle	Papier —	7	74	Oelsnitz i/V.	Sächsische Stsb.	
75	M G	1168 B	1	Kiste	? —	56	75	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
76	M J	1	1	Ballen	Häckselsäcke —	28	76	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
77	M O C	56379	1	Kiste	23 Flaschen Kognak etc.	42	77	Hochheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	M P	2	1	Musterkoffer*)	— —	92	78	Gep.-Abf. Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	*) grau mit schwarzen Leisten beschlagen.
79	N O W	—	2	Tfl.	Blech —	42	79	Geislingen	Württemberg. Stsb.	
80	O S F	4971	1	Kiste	? —	32	80	Bunde Ostfr.	Oldenburgische Stsb.	
81	P B	1	1	Pack	Düten —	19,5	81	Egestorf	K. E.-D. Hannover	
82	P C	25	1	„	Cementsäcke —	61,5	82	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
83	R R E	822 2684	1	—	Maschinentheil (Kreuzkopf)	60	83	Güterglück	K. E.-D. Magdeburg	
84	R B	1865/66	2	Pack	Sprungfedern —	50	84	Templin	K. E.-D. Stettin	
85	R B	806	1	Kiste	leer —	62	85	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
86	R J	5	1	Fass	ansch. Kognak —	28	86	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
87	R M	801	1	Ballen	Korke —	64	87	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
88	S	6246	1	Sack	Soda —	100	88	Northeim	K. E.-D. Cassel	
89	S J	—	1	—	Kupferrohr —	—	89	Tönning	K. E.-D. Altona	
90	S K	7346	1	Kiste	Bücher —	45	90	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
91	S L & Co.	802	1	Glasballon in Korb	gefüllt —	38	91	Tempelhof Rangirbh.	K. E.-D. Berlin	
92	S R	100	1	Kollo	2 leere Körbe —	8	92	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
93	S S	40	1	—	Badewannendeckel —	6	93	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
94	T F & C	567	1	Kiste	leer —	45	94	Mannheim	Badische Stsb.	
95	T G	2832	1	Bd.	5 Bleistücke —	8	95	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
96	V	5	1	—	eis. Pflugschaar —	3,5	96	Riesa Hafen	Sächsische Stsb.	
97	W	120,10	1	Stb.	Flacheisen —	29	97	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
98	W	—	1	—	weisser Sandstein —	30	98	Soltau	K. E.-D. Hannover	
99	W B	880	1	Fass	Wein —	34	99	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
100	W K	8900	1	Kiste	Gaskocher —	34,5	100	Cöln-Gereon	„	
101	W M	4292	1	Sack	Leim —	25	101	Königslutter	K. E.-D. Magdeburg	
102	W S	—	1	—	Eisenrohr —	6	102	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
103	W U	1844	1	Rll.	Drahtgeflecht —	9	103	Dortmund	K. E.-D. Essen	
104	W Z	697	1	Sack	Drechselwaaren (Holzgruppen)	69	104	Filehne	K. E.-D. Bromberg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
105	A H Berlin	—	1	Kollo	2 Bügelrollen —	2	105	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
106	H. Blumenthal, Magdebg.	102	1	—	Wagendecke —	—	106	Rübeland	Halberst.-Blankenbg.	
107	W. A. B. A. H. Bohle	123	1	Fass	Bier —	167	107	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
108	K & K Burstede	3425 undeutl.	1	Stck.	Flacheisen —	8	108	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
109	Joseph Fliegel	—	1	neue Blechmilchkanne	leer (20 l) —	?	109	Hamburg	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
110	L. Gäbler	156	1	Bierfass	leer —	23	110	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
111	Güterabfertigung	—	1	—	Decke, 5×3,5 m gross	—	111	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
112	W. Hann *)	39228 *)	1	Pack	2 längere u. 2 kürzere Bretter	28	112	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	*) Kreideaufschrift.
113	Heimkehr	—	1	Brieftaubenkorb	leer —	—	113	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
114	K. E. D. Kattowitz	—	1	—	Viehgitter mit 2 Bindeketten	—	114	Spandau	K. E.-D. Berlin	
115	B. Meuselwitz	—	6	Stück	Kuchendecken (aus Holz)	8,5	115	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
116	Neudamm ×××	—	86	Rll.	Draht —	—	116	Neudamm	Stargard-Cüstriner	
117	J P W R Rotterdam	3037	1	Ballen	? —	25	117	Cöln (Eil)	K. E.-D. Cöln	
118	Schmidt	—	1	„	l. Säcke —	6	118	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
119	F. S. Schwarzfeld	4	1	„	baumwollene Hemden	24,5	119	Schwarzfeld	K. E.-D. Cassel	
120	H Schwerin	2	1	Stück	eis. Schippe —	1,5	120	Schwerin a/W.	K. E.-D. Posen	
121	H L Stettin	—	1	Kiste	Blech —	23	121	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
122	T G Thonet i/Bistritz	1704	2	—	Wiener Stühle —	8	122	Aachen	K. E.-D. Cöln	
123	? & Co.	—	1	Stck.	gusseis. Achsbuchse —	5	123	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
124	—	1	1	—	Wagendecke —	—	124	Offenburg	Badische Stsb.	1.5 m lg., 44 mm Durchmesser.
125	—	2, 10	1	—	eis. Rohr —	7	125	Leutesdorf	K. E.-D. Cöln	
126	—	686	1	Bund	100 Stck. Stableisten (à 3 m lang)	28	126	Themar	K. E.-D. Erfurt	
127	—	719	1	Pack	Papier —	38	127	Laubach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
128	—	810	1	—	Holzmodell (blau gestrichen)	9,5	128	Ludwigsglück	K. E.-D. Kattowitz	
129	—	1129	13	—	Eisenplatten —	1200	129	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
130	—	1388	2	—	Vorhängschlösser —	1	130	Fürth	Bayerische Stsb.	
131	—	4800	1	Pack	Düten —	22,5	131	Egestorf	K. E.-D. Hannover	
132	—	7527	6	—	eiserne Platten —	?	132	Ueberherrn	Reichsbahn	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
133	(R BC im Kreis)	576	1	Fass	Wein —	41	133	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
134	(Dreieck) S	7180	1	Kiste	Käse —	21	134	Neustrelitz	K. E.-D. Stettin	
135	(Dreieck) JK	2652	1	Ballen	Watte —	50	135	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	beschrieben: Münster i/W.
136	B (Anker) S	1576 1577	1 1	Fass Kiste	Wein — Kognak —	40,5 12,5	136	Zwickau	Sächsische Stsb.	
137	(Dreieck) L	4841	1	Ballen	Wollwaaren —	14	137	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
138	(Zeichen)	1091	1	Kanne	Schwarzlack —	6	138	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
139	roth × oder B	6122	4	—	Blechrohre mit Ansatz	7	139	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
140	grün	×	1	Bd.	6 eis. Gewichte 2 Stück à 2 „ à 2 „ à	 2 1 0,5	140	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
141	blau	///	1	—	eis. Rohr —	31	141	Posen	K. E.-D. Posen	2 m lg.
142	grauer Strich	—	2	Bd.	Flacheisen —	108	142	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
143	rother Strich	—	1	Stg.	Stahl —	8	143	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
144	roth ×	—	10	Bd.	Eisen —	380	144	Wanne	K. E.-D. Essen	
145	roth ///	—	1	Stg.	Rundeisen —	6,5	145	Steinbach-Hallenberg	K. E.-D. Erfurt	
146	weiss //	—	1	Stab	⊐-Eisen —	—	146	Apolda	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
147	—	—	1	Ballon	gefüllt —	76	147	Bamberg	Bayerische Stsb.	
148	—	—	1	Bund	Bandeisen —	16	148	Bodenwöhr	„	
149	—	—	1	Stg.	Bandeisen —	9	149	Baruth	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
150	—	—	1	Bd.	Bandeisen —	47	150	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
151	—	—	1	Pack in Leinen	3 eiserne Beinschienen, 1 Holzkrücke	—	151	Bonn	K. E.-D. Cöln	
152	—	—	1	Bund	Bettladenfüsse —	12	152	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
153	—	—	1		Bierschocher (Messing)	2	153	Berlin Ahb.	K. E.-D. Berlin	
154	—	—	—	(1 Bund) 2 Blecheimer	leer —	6	154	Haltingen	Badische Stsb.	
155	—	—	8	neue, kleine verzinnte Blechkessel	leer —	8	155	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
156	—	—	1	Kollo	Bohrer —	5	156	Cöln=Deutz	„	1,30 m lg.
157	—	—	1	—	eis. Bratpfanne —	2	157	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
158	—	—	5	Stück	Bretter, 3 je 8 m lang, 2 „ 6 „ „	—	158	Nakel	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
159	—	—	1	Sack	Cement —	100	159	Diedenhofen	Reichsbahn	
160	—	—	1	—	eis. durchlöcherter Deckel zu einem Fischfass	--	160	Soest	K. E.-D. Cassel	
161	—	—	3	Rg.	verz. Draht —	136	161	Bochum S.	K. E.-D. Essen	25 m lg., 46 cm hoch und durch eis. Laschen verbunden.
162	—	—	1	„	verz. Draht —	—	162	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
163	—	—	1	—	altes Drahtgeflecht —	300	163	Karf	K. E.-D. Kattowitz	
164	—	—	1	—	eis. Einlageplatte —	9	164	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
165	—	—	7	Stg.	Eisen —	518	165	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
166	—	—	1	„	Eisen —	20	166	Aachen	K. E.-D. Cöln	
167	—	—	1	Bd.	Eisen —	25	167	Cöln=Ger.	„	
168	—	—	1	—	verz. Eisenrohr —	13	168	Aachen	„	
169	—	—	1	Bd.	Eisenstäbe, halbrund	32	169	Säckingen	Badische Stsb.	zu Radreifen für Kinderwagen bestimmt.
170	—	—	1	—	Eisenstange —	14	170	Basel Eilg.	Reichsbahn	
171	—	—	1	—	kastenförmiges Eisentheil	37	171	Thorn	K. E.-D. Bromberg	anscheinend zu einer Maschine gehörig.
172	—	—	1	—	Eisentheil (Wasserkasten)	19	172	Lübeck	Lübeck-Büchener	
173	—	—	2	—	Eisentheile —	10	173	Wanne	K. E.-D. Essen	
174	—	—	2	-	Eisentheile —	8	174	Erfurt Eilg.	K. E.-D. Erfurt	*)
175	—	—	1	Korb	Eisentheile —	39,5	175	Emmerthal	K. E.-D. Hannover	
176	—	—	1	—	Fahrrad —	—	176	Gep.-A. Nieder=Lahnstein	K. E.-D. Cöln	
177	Aurora	Nr. 14	1	Fahrrad	ohne Sattel, ohne Laterne	13	177	Berlin Fri. Gep.-A.	K. E.-D. Berlin	
178	—	—	2	Stück	rohe Felgen —	7	178	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
179	—	—	1	—	leb. Ferkel —	—	179	Sontra	K. E.-D. Cassel	
180	—	—	1	Bd.	Flacheisen —	61	180	Probstzella	K. E.-D. Erfurt	4 bis 5 m lange Stäbe.
181	—	—	1	Pack in Leinen	3 Flacheisen, gelocht	55	181	Duisburg	K. E.-D. Essen	
182	—	—	1	Stange	Flachstahl —	30,5	182	Reichenberg i. B.	Sächsische Stsb.	4,68 m l.
183	—	—	6	—	Flanschen —	6	183	Rechtenstein	Württemberg. Stsb.	
184	—	—	1	—	eiserner Gartentisch —	9	184	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
185	—	—	1	Pack	2 grosse neue Gemüsekörbe ohne Deckel	9	185	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
186	—	—	1	—	Gewicht —	2	186	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
187	—	—	1	Rg.	9 Hängelampengewichte	10	187	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
188	—	—	1	brauner Handkoffer	Filzhut, Kragen, Hemden, 1 Tuch	3	188	Göttingen Gep.-A.	K. E.-D. Cassel	
189	—	—	1	braune Handreisetasche mit gelbem Beschlag	Manschetten, Taschentücher, Strümpfe etc.	—	189	Herford Gep.-A.	K. E.-D. Hannover	
190	—	—	2	Bunde	Haselstöcke —	12	190	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
191	—	—	3 1	Stück „	Höhenmaasse — Längenmaass (3 m lang)	—	191	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
192	—	—	1	—	Holzdeckel mit Griff	1	192	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
193	—	—	3	—	Holzdielen —	67	193	Hagendingen	Reichsbahn	
194	—	—	1	Bund	Holz von Kisten —	12	194	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
195	—	—	1	Sack	Holzwaaren —	18	195	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	3	—	verz. Jaucheschöpfer	3,5	196	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
197	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	23,5	197	Nieder=Roden	Direktion Mainz	
198	—	—	2	—	gusseis. Kanalbleche	21	198	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
199	—	—	4	Stück	Kartoffelhacken —	4	199	Langendreer Nord	K. E.-D. Essen	
200	—	—	1	Sack	Kartoffelmehl —	98	200	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
201	—	—	1	—	Kette, 10 m lang —	13	201	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	

*) Wahrscheinlich zu einer Maschine gehörend, annähernd die Form von Gewichten.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
202	—	—	1	—	Kinderlaufstuhl —	3	202	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
203	—	—	1	—	blauer, hölzerner Kinderwagen	14	203	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
204	—	—	1	—	dreirädriger Kinderwagen (mit grauem Verdeck)	5,5	204	Wolgast	K. E.-D. Stettin	
205	—	—	1	Gebund	Kisten —	5	205	Klein=Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
206	—	—	1	Päckchen	Kleider —	3	206	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
207	—	—	1	Sack	Kleidung, Betten, Zeugmengel	24	207	Rostock	Grhzl. Meckl. Stsb.	
208	—	—	1	—	Knierohr —	5	208	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	schwarz lackirt, ein Schenkel ganz kurz:
209	—	—	1	Bd.	eis. Krümmer —	18	209	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
210	—	—	1	„	Kuchenblechhalter —	18,5	210	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
211	—	—	3	—	eis. Kuchenpfannen —	7	211	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
212	—	—	1	Rll. in Leinen	Kupferdraht —	28	212	Aalen	Württemberg. Stsb.	
213	—	—	1	—	eis. Ladebrücke —	—	213	Hofgeismar	K. E.-D. Cassel	
214	—	—	1	Bd.	4 eis. Lampenkugeln	6	214	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
215	—	—	1	—	brauner Lederriemen, 2,65 m lang, 3 cm breit	—	215	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
216	—	—	1	Sack	Leim —	50	216	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
217	—	—	1	Ballen	ansch. Leinen —	69	217	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
218	—	—	1	Pack	12 Stck. Lineale —	1	218	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	2	Ballen	Lumpen —	70	219	Schivelbein	K. E.-D. Stettin	
220	—	—	2	„	Lumpen —	195	220	Labes	„	
221	—	—	1	—	eis. Sitz zur Nähmaschine	—	221	Fallersleben	K. E.-D. Hannover	
222	—	—	1	Blecheimer	Marmelade —	12,5	222	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
223	—	—	1	—	Maschinentheil —	4,5	223	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
224	—	—	4	—	Maschinentheile —	10	224	Diedenhofen	Reichsbahn	
225	—	—	1	Sack	ansch. Mehlwürmer	8	225	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
226	—	—	1	Pack*)	Messingblech —	12	226	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	*) in grauem Papier.
227	—	—	1	Stück	Mistgabel —	0,5	227	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
228	—	—	1	.	5 eis. Stangen mit 2 Muttern an einem Ende	7	228	Blumenhagen	K. E.-D. Stettin	
229	—	—	1	Korb	eis. Muttern —	97	229	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
230	—	—	1	—	Nähmaschinenuntergestell	25	230	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
231	—	—	1	—	Obertheil eines alten eis. Flaschenzuges	22	231	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
232	—	—	1	Pck.	2 Ofenthüren —	2	232	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
233	—	—	1	Wollhülse	Offiziersdegen —	1	233	Hannover Eilgut	„	
234	—	—	1	Kübel	Pech; —	23	234	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
235	—	—	3 / 2	Petroleumfässer / Oelfässer	leer —	182	235	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
236	—	—	2	—	eis. Pflugschaare —	4	236	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
237	—	—	1	—	Plombirleine, 5 m lang		237	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
238	—	—	1	Pack	Polsterwerg —	40	238	Beuthen	K. E.-D. Kattowitz	
239	—	—	2	—	Privatviehgitter —	—	239	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
240	—	—	1	—	Pumpentheil —	44	240	Strassburg	Reichsbahn	
241	—	—	1	Pack in Stroh und Leinen	Rad, anscheinend für eine Mangel	15	241	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
242	(Gepäck)	—	1	Packet	1 Radfahreranzug —	—	242	Chemnitz Gp.-A.	Sächsische Stsb.	
243	—	—	1	Reisekorb	— —	9,5	243	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	mit Vorhängeschloss und Stange.
244	—	—	1	„	Kleider, Wäsche etc.	10	244	Berlin Fri. Gep.-A.	K. E.-D. Berlin	
245	—	—	1	Kollo	2 Rinnenräder —	11	245	Schrimm	K. E.-D. Posen	
246	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	16	246	Frankf. a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
247	—	—	1	—	Riemenscheibe —	16	247	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
248	—	—	1	—	eis. Rohr —	6	248	Schwerin i/M.	Meckl. Friedr. Franzb.	3 m lg.
249	—	—	2	—	eis. Rohre —	75	249	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
250	—	—	1	Bd.	eis. Rohre —	8	250	„	„	
251	—	—	22	—	schmiedeeis. Röhre —	—	251	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
252	—	—	2	Rohrkörbe	leer —	4	252	Grabow a/O.	K. E.-D. Stettin	
253	—	—	1	Packet	Rohrmöbel —	7	253	München Centr.	Bayerische Stsb.	
254	—	—	1	Stb.	Rundeisen —	35,5	254	Rappenau	Badische Stsb.	
255	—	—	8	Stg.	Rundeisen —	40	255	Osterwieck	Osterw.-Wasserl. E.	
256	—	—	2	—	eis., grau angestrichene Säulen	16	256	Riesa	Sächsische Stsb.	97 cm hoch.
257	—	—	1	Sack	leere Säcke —	7,5	257	Gaschwitz	„	
258	—	—	1	Ballen	leere Säcke —	10	258	Memmingen	Bayerische Stsb.	
259	—	—	3	Säcke	leere Säcke —	55	259	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
260	—	—	1	Pack in Leinen	10 Stck. eis. Schaufeln	8	260	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
261	—	—	1	—	Schleifstein —	—	261	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
262	—	—	1	—	weisser Schliesskorb mit eiserner Schliessstange und 2 Vorhängeschlössern	31	262	Eydtkuhnen Gep.-A.	K. E.-D. Königsberg	
263	—	—	1	K.	10 Stck. Schornsteinklappen von Blech	8	263	Blomberg	K. E.-D. Hannover	
264	—	—	1	Pack in Papier	4 Schrauben —	4	264	Hamm	K. E.-D. Essen	
265	—	—	5	Stck.	eis. Schrauben, 72 cm lg.	6,5	265	Annaberg	K. E.-D. Kattowitz	*)
266	—	—	1	Korb	eiserne Schraubenösen und Fensterscheeren	71,5	266	Grizehne	K. E.-D. Magdeburg	
267	—	—	1	Pack	blau emaillirte Schüssel und Töpfe	5	267	Ducherow	K. E.-D. Stettin	
268	—	—	1	—	Spaten ohne Stiel —	2	268	Herne	K. E.-D. Essen	
269	—	—	1	Kollo	Spielkarten —	9	269	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
270	—	—	1	—	Sportwagen —	2	270	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
271	—	—	1	Bund	26 Stäbe —	23	271	Metz	Reichsbahn	
272	—	—	1	Stück	◇-Stahl, 2,10 m l. —	9,5	272	Reichenberg i/B.	Sächsische Stsb.	
273	—	—	2	Stg.	Stahl —	20	273	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
274	—	—	1	„	Stahl —	10	274	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
275	—	—	1	—	vierk. Stahl —	30	275	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
276	—	—	5 / 3	Bd. / Barr.	Stahl —	371,20	276	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
277	—	—	1	—	Stahlwelle —	35	277	Reinheim	Direktion Mainz	3,60 m lg., 4 cm Durchm.
278	—	—	1	—	runde, eichene Stange (2,75 m lang)	3	278	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
279	—	—	2	—	Stühle —	?	279	Klein-Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
280	—	—	3	Stück	Tannenborde, gehobelt und genutet	—	280	Duisburg-Hochfeld Süd	K. E.-D. Essen	
281	—	—	6	Theerfässer	leer —	214	281	Posen	K. E.-D. Posen	
282	—	—	1	—	Tisch —	5	282	Rath	K. E.-D. Elberfeld	
283	—	—	2	—	blecherner Trichter	1	283	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
284	—	—	1	Papier	25 Stck. eis. Verbindungsmuffen	1	284	Tondern	K. E.-D. Altona	kleine, 7 cm lange Blechröhren.
285	—	17	1	—	Viehgitter —	—	285	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
286	—	—	2	Stck.	Vorsatzbretter mit Schiebeluken	—	286	Grunewald	„	
287	—	—	2	„	Vorsatzbretter —	—	287	Grüneberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	
288	—	—	1	Wagen	? —	—	288	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	5344 Pf. B.
289	—	—	1	—	Wagendecke —	39	289	München Centr.	Bayerische Stsb.	
290	—	—	1	—	Wagendecke —	—	290	Mainz	Direktion Mainz	
291	—	—	1	—	Wagendecke —	36	291	Sagan	E. E.-D. Breslau	
292	—	—	1	—	Wagenlaterne (Handlaterne)	—	292	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
293	—	—	1	—	Dezimal-Waagschale	9	293	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
294	—	—	1	Bd.	Walzeisen —	55	294	Vogelsang	K. E.-D. Elberfeld	
295	—	—	1	—	weisser Weidenkorb (sog. Waschkorb)	—	295	Albbruck Gep.-A.	Badische Stsb.	
296	—	—	1	Bund	Wasserschöpfer —	8	296	Aalen	Württemberg. Stsb.	
297	—	—	1	Pack	2 Weidenkörbe, gebr., leer	4	297	Osterfeld	K. E.-D. Münster	
298	—	—	1	Packet	Winkeleisen —	2	298	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
299	—	—	4	—	kleine gusseis. Zahnräder	4	299	Lauterberg	K. E.-D. Cassel	
300	—	—	1	Tfl.	Zinkblech —	—	300	Coblenz	K. E.-D. Cöln	2 qm gross.
301	—	—	1	Pack	Zwetschgen —	25	301	Offenburg	Badische Stsb.	

*) Gewinde nur an einem Ende, mit Absatz, Muttern und Unterlagsscheibchen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 53. | 10. Juli 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Die deutsche Rückfahrkarte.

Wohl selten ist alle Welt durch eine Maassregel der Regierung so überrascht worden, wie durch die Ankündigung des „Reichsanzeigers" am Sonnabend, den 29. Juni, dass vom 4. Juli ab die Geltungsdauer aller Rückfahrkarten im Gebiete der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft auf 45 Tage erhöht sei. Die Ueberraschung war eine durchweg angenehme. Die neue Bestimmung war für jedermann eine erfreuliche, sie brachte nur Vortheile, denen keinerlei Nachtheile gegenüberstanden. Und nun folgte eine weitere Ueberraschung. Selbstverständlich war gleichzeitig mit dem Auftrag an die Eisenbahndirektionen eine Mittheilung der preussischen an die deutschen Bundesregierungen über ihre Absicht ergangen. Dass diese mit einer solchen Promptheit der freundlichen Einladung Preussens zum Beitritt folgen würden, das hat wohl kaum jemand erwarten können. Schon am 5. Juli, also sechs Tage nach der Erklärung des „Reichsanzeigers", stand fest, dass Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Mecklenburg, Oldenburg und die Reichslande Elsass-Lothringen, ferner die Main-Neckarbahn, die pfälzischen Bahnen und einige kleinere Privatbahnen im Verkehr mit den preussisch-hessischen Bahnen den Rückfahrkarten dieselbe Dauer gaben. Die sofort zwischen den süddeutschen Verwaltungen eingeleiteten Berathungen über Einführung dieser Bestimmung auch in ihrem Binnen- und Wechselverkehr haben zu dem Ergebniss geführt, dass auch in ihren Binnenverkehren und Wechselverkehren dieselbe Geltungsdauer von 45 Tagen am 6. Juli eintreten sollte. Ganz neuerdings verlautet, dass die Verlängerung der deutschen Rückfahrkarte auf 45 Tage sogar auch im Verkehr mit ausserdeutschen Bahnen ernstlich in Angriff genommen ist. Hiernach ist kaum noch daran zu zweifeln, dass sehr bald über eine für die Eisenbahnen und das reisende Publikum gleich wichtige Bestimmung des Personentarifs in kürzester Frist Einigkeit im ganzen Deutschen Reich und vielleicht auch einzelnen Nachbarstaaten herrschen und damit ein diesem Tarif seit Jahrzehnten anhaftender Mangel glücklich beseitigt sein wird. Die deutschen Personentarife, deren Buntscheckigkeit, um nicht zu sagen Verworrenheit, förmlich sprichwörtlich geworden war, werden damit an Durchsichtigkeit, Klarheit und Einfachheit wesentlich gewonnen haben.

I.

Den Lesern dieser Zeitung ist bekannt, dass, so lange Eisenbahnen bestehen, über die Personentarife geklagt wird, weniger noch über ihre Höhe — denn verständige Leute sagten sich, dass wir in Deutschland mindestens ebenso billig im grossen ganzen fahren, wie in anderen Ländern, Ungarn, Russland und Dänemark nicht ausgenommen —, als über ihre zahlreichen, kaum zu rechtfertigenden Ungleichheiten und Unklarkeiten. Uebergehen wir ältere Versuche, hier Wandel zu schaffen, so steht noch in aller Erinnerung der Plan, den in den letzten Jahren seines Ministeriums der Minister v. Maybach entwarf, um auf diesem Gebiete in Preussen und danach im Deutschen Reich Ordnung herbeizuführen. Der Versuch scheiterte nicht allein an dem finanziellen Risiko des neuen Tarifs, das auf 35 000 000 ℳ jährlich damals berechnet war — heute würde es gewiss 50—60 000 000 ℳ betragen —, er misslang hauptsächlich deswegen, weil die Bezirkseisenbahnräthe allerhand an den Vorschlägen auszusetzen hatten, weil man vornehmlich die vierte Wagenklasse in Preussen nicht missen wollte. Ueber diesen Verhandlungen wurde der günstige Augenblick verpasst. Ein Ergebniss haben freilich die damaligen Berathungen gehabt, dessen Bedeutung heute vielfach unterschätzt wird: sie haben uns den für alle deutschen Bahnen übereinstimmenden ersten Theil des Personen- und

Gepäcktarifs gebracht, der, wie der Güter- und Thiertarif, durch die ständige Tarifkommission und die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen seitdem selbständig fortgebildet wird.

Es folgten Zeiten des Stillstandes, ja des Niederganges der Eisenbahnüberschüsse, in denen die Reform der Personentarife zurückgestellt werden musste. Vor einigen Jahren wurde sie, infolge eines Beschlusses des Reichstages, vom Reichseisenbahnamt aufs neue ernstlich in Angriff genommen. Die Berathungen der Vertreter der Bundesregierungen wurden — wohl mit Recht — hinter verschlossenen Thüren geführt, über ihren Verlauf und ihr Ergebniss ist in amtlicher Form nichts veröffentlicht. Ihren Volksvertretungen gegenüber aber haben die leitenden Minister in Bayern, Sachsen, Baden und Preussen, vor allem der frühere württembergische Minister v. Mittnacht, sich über die Ziele jener Berathungen so weit ausgesprochen, dass man sich ein im allgemeinen zutreffendes Bild davon machen kann. Die Vorgänge, die sich insbesondere in der württembergischen Kammer abgespielt haben, sind auch in dieser Zeitung wiederholt mitgetheilt. Hiernach herrschte Einverständniss darüber, dass zu einer wesentlichen Herabsetzung der Tarife kein Anlass vorlag, eine Vereinfachung durch Beseitigung zahlreicher Ausnahmebestimmungen aber erstrebenswerth war. Eine solche versprach man sich von der gänzlichen Beseitigung der gewöhnlichen Rückfahrkarten, selbstverständlich unter Herabsetzung der Einheitspreise der einfachen Fahrkarten, sowie von Aufhebung aller sonstigen Ausnahmebestimmungen. Die Festsetzung der Einheitspreise der dann noch allein bestehenden Einzelkarten wurde erschwert durch die Verschiedenheit der Klasseneintheilung in Nord- und Süddeutschland. Die Norddeutschen konnten auf die IV. Klasse nicht verzichten, die Süddeutschen sich zu ihrer Einführung nicht entschliessen. Ueber die grundsätzliche Verschiedenheit der Gepäckfrachtsätze — Freigepäck in Norddeutschland, in Süddeutschland nicht, dagegen hier niedrigere Einheitssätze als dort — schien eine Verständigung schon eher möglich. Es wurde Aufhebung des Freigepäcks und Einführung eines sehr einfachen, billigen und durchsichtigen Gepäcktarifes vorgeschlagen, der das finanzielle Risiko der Herabsetzung der Preise der einfachen Karten wesentlich verminderte.

Als die Regierungen zu diesen theils positiven, theils negativen Ergebnissen der Konferenz Stellung nehmen sollten, kamen diese Schwierigkeiten erst zum rechten Bewusstsein. Will man vereinfachen, ohne zu ermässigen, so sind gewisse Erhöhungen unvermeidlich. Solche durch Beseitigung beliebter Ausnahmebestimmungen herbeizuführen, dazu wird eine Regierung sich nur ungern entschliessen. Infolge dessen war es wiederum nicht möglich, zu einem Einverständniss über die Einheitssätze, insbesondere der III. Wagenklasse, zu gelangen. Die Erwägungen hierüber haben sich sehr lange hingezogen. Erst im Frühjahr dieses Jahres erklärte der württembergische Verkehrsminister, und zwar unter voller Zustimmung der Mehrheit der Abgeordnetenkammer, dass er jetzt ein Vorgehen Württembergs allein für zeitgemäss halte, und die Kammer setzte einen Ausschuss von fünf Mitgliedern zur Berathung der Personentarifreform ein. Fast um dieselbe Zeit ging Baden dazu über, die Verwendbarkeit der Kilometerhefte — deren Abschaffung bei den kommissarischen Vorberathungen ins Auge gefasst war — dadurch zu erweitern, dass solche schon für 500 km ausgegeben wurden, während bis dahin der Mindestbetrag 1 000 km gewesen war. Beide Vorgänge liessen erkennen, dass diese beiden süddeutschen Regierungen sich von einer Fortführung der gemeinsamen Berathungen wenigstens zur Zeit einen Erfolg nicht versprachen.

II.

Dem lebhatten Drängen weniger des preussischen Landtages, als der öffentlichen Meinung gegenüber hat der preussische Eisenbahnminister wiederholt erklärt, dass er an eine Reform der preussischen Personentarife nicht herantreten könne, solange die Verhandlungen unter den deutschen Regierungen schwebten. Seine Verfügung vom 28. Juni d. J. über Verlängerung der Geltung der Rückfahrkarten deutet an, dass auch er die deutschen Verhandlungen nunmehr für aussichtslos hält. Er hat daher einen besonders empfindlichen Mangel der preussischen Tarife beseitigt und eine Maassregel, wenn auch in vollkommnerer Weise, durchgeführt, die in Sachsen und den süddeutschen Staaten schon einige Jahre besteht. Dort galten bisher alle Rückfahrkarten übereinstimmend 10 Tage. Im preussisch-hessischen Gebiet gab es bis jetzt gewöhnliche Rückfahrkarten, deren Dauer sich nach der Länge des Reiseweges sowie danach richtete, ob die Reise nach Berlin hin oder von Berlin aus ging. Für die Festzeiten ist ihre Geltungsdauer vor einigen Jahren, den Schulferien entsprechend, verlängert. Daneben bestanden eine Unzahl fester Rückfahrkarten von verschiedener Dauer (3, 5, 7, 10, 14 Tagen) zu verschiedenen Preisen und mit den verschiedensten Bedingungen (z. B. mit und ohne Freigepäck, mit Berechtigung zur Benutzung der Schnellzüge und ohne diese Berechtigung). Eine Preussen eigenthümliche Rückfahrkarte ist die sogen. Sommerkarte, früher Saisonbillet genannt, die 45 Tage gilt, Freigepäck gewährt, aber etwas theurer ist, als die gewöhnliche Rückfahrkarte. Der Reisende kann sich ferner selbst eine Rückfahrkarte anfertigen unter Benutzung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte, vorausgesetzt, dass die Reise hin und zurück mindestens 600 km lang ist. Die Preise hierfür sind etwas höher, als die der gewöhnlichen Rückfahrkarten, und es fehlt das Freigepäck. Die Geltungsdauer ist 45 Tage, bei Reisen über 2 000 km 60 Tage. Diese letzteren Rückfahrkarten lassen sich für alle Reisen im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und einiger Nachbarländer zusammenstellen. Die Sommerkarten aber gelten nur für eine beschränkte Anzahl von Bädern und Sommerfrischen und werden nur von verhältnissmässig wenigen Plätzen ausgegeben. Wer nicht das Glück hatte, in einer Stadt zu wohnen, die sich das historische Recht einer Sommerkartenausgabestelle erworben hat, musste sich von seinem Wohnorte eine Anschlussrückfahrkarte nach dem bevorzugten Orte lösen. Will man sich ein Bild von dem Wirrwarr machen, der in dieser Beziehung, allerdings nicht allein, aber doch vorzugsweise auf den preussischen Staatsbahnen herrscht, so möge man einmal die Nummern 733 bis 751 des „Reichskursbuchs" ansehen, wo auf etwa 90, in kleinster Schrift bedruckten Seiten alle diese Bestimmungen zusammengestellt sind. Endlich sind in den zahlreichen in- und ausländischen Verbandstarifen die Fristen, Preise und Benutzungsbedingungen der Rückfahrkarten ganz verschiedenartig gestellt.

Die Absicht des preussischen Eisenbahnministers ging nun offenbar dahin, in Preussen in allen diesen Beziehungen, soweit als irgend möglich, reinen Tisch zu machen, eine Rückfahrkarte mit einheitlicher Dauer und einheitlicher Preisgrundlage für alle Entfernungen einzuführen, alle übrigen Rückfahrkarten aber zu beseitigen. Die Dauer ist so bemessen, dass alle Sommerkarten wegfallen können, und dass auch bei weiten und lang dauernden Reisen die Möglichkeit geboten ist, die Karte vollständig auszunutzen. Hierdurch ist — das hat die gesammte Presse richtig verstanden — zweierlei erreicht: Für das reisende Publikum sind die Preise für alle Reisen, bei denen es auf demselben oder einem ungefähr gleich langen Wege zu seinem Wohnsitz zurückkehrt, verbilligt und vereinfacht. Die neuen regelmässigen Rückfahrkarten sind billiger als die 45 tägigen Sommerkarten und die 45 tägigen zusammenstellbaren Fahrscheinhefte. Für die Eisenbahnen aber ist der ausserordentlich verwickelte Fahrkartenapparat sehr wesentlich vereinfacht. Eine erhebliche Anzahl von Karten — z. B. künftig alle Sommerkarten, alle Anschlussrückfahrkarten, alle Ausnahmerückfahrkarten — können ganz wegfallen, Reklamationen wegen nicht ausgenutzter Rückfahrkarten werden sich wesentlich vermindern, die Anzahl der Vereinsfahrscheinhefte wird zusammenschrumpfen, die zeitraubende Kontrole gerade dieser Hefte an den Bahnsteigen wird die Gesammtheit der Reisenden nicht mehr so belästigen, wie

dies heute geschieht. Eine Vermehrung der Rückfahrkarten wird nicht erforderlich sein, weil man sich nunmehr anschliessende Karten für Theilstrecken lösen kann, und aus demselben Grunde wird das Bedürfniss der Fahrtunterbrechung und ihre für den Reisenden und das Stationspersonal gleich unbequeme Bescheinigung sich ganz von selbst einschränken.

Das sind einige der wesentlichsten Vortheile der neuen Maassregel. Diese ist aber vor allem eine solche der ausgleichenden Gerechtigkeit. Von jetzt ab ist es möglich, alle Eisenbahnstationen, also auch alle Bäder, alle Sommerfrischen von jeder Station und unter denselben günstigen Reisebedingungen zu erreichen. Die Grossstadt, die Provinzialhauptstadt besitzt keinen Vorzug mehr vor der kleinen Landstadt, der Strom der Vergnügungs- und Erholungsreisenden kann sich auf alle schön gelegenen Plätze gleichmässig vertheilen. Bei der Auswahl der sommerlichen Reiseziele braucht die Frage nicht mehr erwogen zu werden, ob durch das Fehlen der Sommerkarte die Reise nicht vertheuert wird. Dies ist der Grund, aus dem die Reform vor allem dem Mittelstand, dem Bewohner der kleinen Städte und des flachen Landes zu Gute kommen wird.

Dass die Bedeutung der preussischen Maassregel eine ganz andere, eine viel weiter tragende geworden, nachdem sie sofort auf ganz Deutschland ausgedehnt ist, braucht nicht besonders gesagt zu werden. Wie dem preussischen Eisenbahnminister für die Anregung, so gebührt den Leitern der übrigen deutschen Eisenbahnen der aufrichtige Dank auch der preussischen Bevölkerung dafür, dass sie dem Vorgehen ohne langes Zaudern gefolgt sind. Der Einheitsgedanke aber konnte sich hier so schnell Bahn brechen, weil es sich um einen an sich innerlich gesunden Vorschlag handelte, der unabhängig von der Preisbildung, den Unterschieden der Klasseneintheilung und ohne Rücksicht auf die sonstigen Verschiedenheiten der norddeutschen und süddeutschen Tarife selbständig durchzuführen war. Denn diese Verschiedenheiten können einstweilen unbedenklich fortbestehen, zumal sie sich zum Theil, wie die württembergische Landeskarte, die badischen Kilometerhefte, auf ein kleines, eng begrenztes Gebiet beschränken.

III.

Von den Organen aller politischen und wirthschaftlichen Parteien ist die neue Rückfahrkarte freudig begrüsst. „Kreuzzeitung“, „Freisinnige Zeitung“, „Vorwärts“, „Germania“, „Kölnische Zeitung“, „Vossische Zeitung“, „Nationalzeitung“, „Schwäbischer Merkur“ und „Frankfurter Zeitung“ (um nur einige wenige Blätter entgegengesetzter Richtung hervorzuheben) haben das Lob des preussischen Ministers gesungen, als der „Reichsanzeiger“ am 29. Juni gesprochen hatte.

Allmählich aber sind bei der Erörterung in der Presse einige Zweifelsfragen aufgeworfen. Man ist sich nicht klar darüber, welche Rückfahrkarten weiter fortbestehen werden, und man deutet an, es wäre vielleicht doch noch besser gewesen, wenn der Minister die Rückfahrkarte ganz beseitigt und einfache Fahrkarten zur Hälfte des Preises der Rückfahrkarte eingeführt hätte.

Nach den amtlichen Veröffentlichungen kann nicht wohl Ungewissheit darüber herrschen, dass die Arbeiterrückfahr- und Wochenkarten, die Monatskarten, die Schülerkarten, die Vergünstigungen für Gesellschaftsreisen, für milde Zwecke usw. durch die neue Maassregel nicht berührt werden. Ebenso bleiben die Sonntagskarten da bestehen, wo sie sich als ein Bedürfniss herausgestellt haben. Die Rückfahrkarten mit billigeren als den sogenannten normalen Preisen — denen allerhand sonstige erschwerende Bedingungen gegenüberstehen — konnten schon deswegen nicht s o f o r t aufgehoben werden, weil ihre Aufhebung sechs Wochen vorher öffentlich bekannt gemacht werden muss (§ 7 der Eisenbahnverkehrsordnung). Sie werden nun wohl noch während des Sommers 1901 gelten bleiben, aber hoffentlich im nächsten Sommer nicht wieder ausgegeben werden. Es handelt sich da um Vergünstigungen, die meist noch aus der Privatbahnzeit stammen, an sich keine Berechtigung mehr haben, nachdem die neue grosse allgemeine Herabsetzung der Fahrpreise erfolgt ist, die aber neue Berufungen nach sich ziehen, die gewünschte Vereinfachung beeinträchtigen und den Keim zu neuer Verworrenheit der Tarife in sich tragen würden. Derartige Karten gelten überdies meist für kleine Entfernungen, so dass die absolute Preiserhöhung eine unbedeutende ist. Wer also im nächsten Sommer einen kurzen Ausflug in den Harz oder Thüringer Wald machen will, der muss versuchen, in anderer Weise seine Ausgaben einzuschränken, vielleicht jeden Tag ein Glas Bier weniger trinken, oder aber die zahlreichen Wirthshäuser müssen sich entschliessen, mit ihren Preisen etwas herunterzugehen. — Bis zum 1. Oktober d. J. bleibt mit anderen Worten alles i n d i e s e r B e z i e h u n g beim alten. Erst im nächsten Sommer wird diese Rückseite der Medaille in die Erscheinung treten.

Etwas anders liegt es mit dem z w e i t e n Einwurf. Gewiss wäre die Vereinfachung n o c h grösser, wenn man die Rückfahrkarte abgeschafft und nur noch einfache Karten zur Hälfte des Rückfahrpreises ausgegeben hätte. Aber war diese Reform jetzt durchführbar? Mit einer solchen Schnelligkeit und Plötzlichkeit schon aus dem naheliegenden Grunde nicht, weil a l l e F a h r k a r t e n hätten neu gedruckt werden müssen! Einer der grossen Vorzüge der Rückfahrkartenverlängerung bestand darin, dass diese Maassregel sozusagen von heute auf morgen auszuführen war. Auf den Entschluss konnte ohne praktische Schwierigkeiten alsbald die That folgen. Eine sofortige Annahme derartiger preussischer Vorschläge durch die übrigen deutschen Bahnen wäre gleichfalls undenkbar gewesen. Dann aber ist unserer Meinung nach die weitergehende Maassregel von ganz anderer finanzieller Tragweite. Das rechnerische Risiko schätzen wir für Preussen auf mindestens etwa 18 000 000 ℳ jährlich. Welcher Finanzminister hätte im gegenwärtigen Augenblicke des wirthschaftlichen Niederganges diese Summe aufs Spiel gesetzt?! Die Verlängerung der Rückfahrkarten wird a u c h Einnahmeausfälle nach sich ziehen. Es erscheint jedoch kaum möglich, sie ziffermässig zu schätzen, weil man darüber, wieviel Reisende in Zukunft noch Einzelkarten benutzen werden, nur Vermuthungen hegen kann. Ein grosser Theil des Nahverkehrs, der jetzt auch mit einfachen Karten bedient wurde — alle die Reisen, bei denen man in einer Richtung zu Fuss, zu Wagen, zu Rad sich bewegte —, ein erheblicher Theil der Reisen über 300 km, für die man bisher die zusammengestellten Fahrscheinhefte benutzen konnte und gleichwohl auf Einzelkarte fuhr, ferner die mit dauerndem Ortswechsel verbundenen Reisen, die Reisen von Ausland zu Ausland durch Deutschland werden auch in Zukunft mit Einzelkarte zurückgelegt werden. Es bleiben aber immer eine nicht unerhebliche Anzahl von Reisen übrig, die durch die Verlängerung der Rückfahrkarten verbilligt werden und Einnahmeausfälle zur Folge haben. Dazu kommen die Ausfälle infolge Beseitigung des Sommerkartenzuschlags, der Verbilligung gegenüber dem zusammengestellten Fahrscheinhefte. Mehreinnahmen sind zu erwarten durch den Wegfall der Ausnahmerückfahrkarten. Minderausgaben ergeben sich durch Vereinfachung der Fahrkarten, Wegfall von vielen unnützen Druckkosten, Kosten für Konferenzen und dergleichen. Rechnet man die sicheren Mindereinnahmen auf gegen die Mehreinnahmen und Minderausgaben, so wird unzweifelhaft ein g e w i s s e r Ausfall zurückbleiben, der aber hoffentlich durch eine Steigerung des Verkehrs ausgeglichen wird, wie das in den süddeutschen Staaten und in Sachsen bei Einführung der zehntägigen Rückfahrkarte geschehen ist. Das ganze finanzielle Risiko scheint uns jedenfalls so wenig erheblich, dass auch ein vorsichtiger Finanzminister sich unbedenklich entschliessen konnte, eine so nützliche Verbesserung durch ein so geringes Opfer zu erkaufen. Wenn sich aber der deutsche Personenverkehr auf der neuen Grundlage einige Zeit lang entwickelt hat, so dass man ihre wirthschaftliche und finanzielle Wirkung übersehen kann, so ist immer noch Zeit, die Maassregel in

Erwägung zu ziehen, die man heute noch nicht hat treffen können.

Eine Unbilligkeit vermögen wir an sich darin nicht zu sehen, dass die Einzelreisen theurer bleiben als die Doppelreisen. Die Rückfahrkarte hat nicht nur ihre sozusagen geschichtliche, sondern auch eine gewisse innerliche, sachliche Berechtigung. Welche Eisenbahn die ersten Rückfahrkarten ausgegeben hat, diese Thatsache ist, soweit uns bekannt, noch nicht ermittelt. Die Vermuthung hat viel für sich, dass diese Preisermässigung zuerst von Bahnen gewährt ist, die im Wettbewerb dieselben Knotenpunkte bedienten und den Fahrgast durch den Preisnachlass bestimmen wollten, auf derselben Strecke zurückzufahren, auf der er die Hinreise gemacht hatte. Diese Bedeutung ist der Rückfahrkarte mit der Ausdehnung der Eisenbahnen, mit dem Zusammenschluss der wettbewerbenden Bahnen in einer Hand verloren gegangen. Aber man kann auch heute noch sagen, dass bei Doppelreisen die Kosten eine erheblichere Rolle spielen als bei Einzelreisen; eine Preisermässigung wird vielfach Anreiz zu einer Doppelreise bieten, die man ohne die Ermässigung unterlassen würde. Bei den Einzelreisen, die in Zukunft noch unternommen werden, liegen solche Beweggründe nicht vor. Sie werden freiwillig oder unter Zwangsverhältnissen gemacht, ohne Rücksicht auf die Kosten, und die Eisenbahnen, die ja heute noch alle nach dem Unternehmerprinzip zu wirthschaften genöthigt sind, haben an sich keinen Anlass, diese Kosten herabzusetzen. Sie werden das nur thun, wenn sie sich aus anderen Rücksichten entschliessen, einen weiteren Schritt von dem Unternehmerprinzip zum Prinzip der öffentlichen Anstalt zu thun.

Das sind innere Gründe für eine verschiedene Gestaltung der Preise der Einzel- und Rückfahrkarten. Der Rattenkönig von Rückfahrkarten, wie er im Deutschen Reich und — man kann das nicht wohl in Abrede stellen — hauptsächlich in Preussen allmählich herangewachsen war, hatte **keine innere Berechtigung** mehr. Es erscheint uns ein Segen für den Verkehr und die Eisenbahnen, dass diesem Rattenkönig durch die frische Entschliessung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 28. Juni d. J. der Todesstoss versetzt wurde. Dieser **Geburtstag der deutschen Rückfahrkarte** wird ein Merkstein sein in der Geschichte der deutschen Personentarife.

7. Juli 1901. L—n.

Noch einiges zur sächsischen Nordostbahn.

(Vergl. Nr. 28 S. 445 d. Ztg.)

Ein älteres Eisenbahnprojekt Sachsens ist das einer Nordostbahn, d. h. einer Bahn von Riesa in gerader Linie nach Görlitz über Grossenhain, Königsbrück und Kamenz. Wenn man bedenkt, dass sich die Schienenwege meist den alten Handelsstrassen angeschlossen haben, ist es fast zu verwundern, dass diese Bahn nicht eine der ersten Sachsens war, denn sie würde in der Richtung einer alten, wichtigen Handelsstrasse laufen. Durch den west-östlichen Zug der deutschen Mittelgebirge wird an deren nördlicher Abdachung ganz die geeignete Lage zu einer west-östlichen Verkehrsstrasse bedingt. Diese wichtige Verkehrsader zog sich vom Rhein her über Eisenach, Erfurt, Leipzig, Grossenhain, Bautzen, Görlitz nach Schlesien. Der sächsische Theil davon ist die sogen. „hohe Landstrasse“. Sie war schon im 13. Jahrhundert eine belebte Strasse und wird in einem Vertrage vom Jahre 1253 zwischen Markgraf Heinrich und Bischof Conrad von Meissen als via regia Lusatica oder strata regia genannt. Als das Deutschthum, vielleicht hauptsächlich auf dieser Strasse, nach Osten vorgedrungen war, wurde Breslau der Mittelpunkt des ganzen schlesischen Tieflandes und trat in lebhafte Handelsbeziehungen mit Leipzig, dem Hauptort Mitteldeutschlands. In Breslau vereinigten sich die Strassen des Ostens, Leipzig war der Knotenpunkt der mitteldeutschen Verkehrslinien. So bewegte sich auf der hohen Landstrasse der ganze Verkehr zwischen Oder und Elbe, ja zwischen dem östlichen und westlichen Europa. Durch diese wichtige Verkehrsstrasse hob sich auch die Industrie der Lausitz selbst kräftig, die Kaufleute der lausitzer Städte brachten ihre Waaren zu den Messen von Leipzig und Frankfurt und traten sogar in Handelsbeziehungen mit dem Auslande. Dieser blühende Handel und der lebhafte Verkehr der hohen Landstrasse sank allerdings vom 16. bis ins 18. Jahrhundert durch die politischen Wirren Deutschlands und durch Zollmaassregeln Preussens sehr herab, und erst seit der Gründung des deutschen Zollvereins wächst er wieder langsam, aber stetig.

Diesem Niedergang des lausitzer Verkehres mag es wohl hauptsächlich zuzuschreiben sein, dass dieser alte Handelsweg nicht, wie von Leipzig bis Riesa auch von da bis Bautzen und Görlitz als Grundlage für eine Eisenbahn benutzt wurde. Ausserdem trug dazu aber vor allem das mächtige Emporblühen Dresdens und damit die Entwickelung des sächsischen Eisenbahnnetzes bei. Was lag beim Beginn des Eisenbahnbaues in Sachsen näher, als eine Verbindung von Leipzig, der Handelshauptstadt, mit Dresden, der malerisch gelegenen Residenz und dem Kunstmittelpunkt des Landes? Ferner war es natürlich, bei der Verbindung Sachsens und Schlesiens durch eine Eisenbahn von Dresden, dem bisherigen Endpunkte, aus weiter zu bauen. So kam die Eisenbahn erst bei Bautzen wieder auf die alte hohe Landstrasse und machte von deren fast schnurgeraden Richtung eine ziemliche Abschweifung. Diese war insofern von ungünstiger Wirkung, als es dadurch Preussen möglich wurde, Halle mit Breslau über Falkenberg, Ruhland, Kohlfurt um 38 km näher zu verbinden, als über Leipzig-Dresden, ja selbst Corbetha und mit ihm das ganze westliche Deutschland ist auf der preussischen Strecke um ein geringes näher mit Breslau verbunden, als auf dem geographisch natürlichen Wege über Leipzig.

Als nun einmal die Linien Leipzig-Dresden und Dresden-Görlitz fertig waren, lag kein Bedürfniss mehr vor, eine weitere west-östliche Bahn im Zuge der hohen Landstrasse zu bauen, besonders da der Verkehr und die Industrie der Lausitz abgenommen hatte. Was aber damals nicht nöthig war, kann jetzt oder in baldiger Zukunft unumgänglich sein. Wenn daher heute das Wort für die Nordostbahn ergriffen wird so geschieht es — das soll vorausgeschickt sein — wirklich nicht etwa, um mit der preussischen Linie in Wettbewerb zu treten. Gründe für diesen Bahnbau lassen sich genug aus den heutigen Verkehrs- und Industrieverhältnissen Sachsens herleiten.

Vergegenwärtigt man sich die Verkehrsverhältnisse Sachsens, so findet man, dass sich fast der gesammte Personen- wie Güterverkehr des linkselbischen nach dem rechtselbischen Sachsen erst in Dresden vereinigen muss, um sich von dort aus wieder strahlenförmig zu vertheilen. Um nun diesen riesigen Durchgangsverkehr in Dresden bewältigen zu können, hat man allerdings in den letzten zehn Jahren die Dresdner Personen- und Güterbahnhofsanlagen mit einem Aufwande von ungefähr 65 000 000 ℳ. in verkehrs- und betriebstechnischer Hinsicht musterhaft umgestaltet. Wir haben es aber schon mehrfach in Deutschland erlebt, dass grossartige Hauptbahnhöfe schon bald doch dem wachsenden Verkehre kaum noch genügten. Werden nun aber die Dresdner Bahnanlagen, wenn sich der Verkehr des dicht bevölkerten und industriell sehr betriebsamen Sachsenlandes, was anzunehmen ist, weiter hebt, den gesteigerten Ansprüchen auch für die weitere Zukunft genügen? Da der Hauptheil des nordsüdlichen Verkehres mit Böhmen sich für alle Zeiten über Dresden auf dem bequemen Wege des Elbeinschnittes bewegen muss, wird doch über kurz oder lang der jetzige west-östliche Durchgangsverkehr Dresdens durch eine Nordostbahn von Dresden abgelenkt und so den Bahnhöfen Dresdens eine Entlastung geschaffen werden müssen.

Gegen die Ablenkung des Personenverkehrs freilich wird sich die Stadt Dresden zunächst wahrscheinlich mit allen Mitteln sträuben. Aber es ist gar nicht nöthig und auch nicht wahrscheinlich, dass die Nordostbahn den Durchgangs-Personenverkehr von Dresden ablenken würde. Wer von Ost nach West durch Sachsen reist, wird gern und absichtlich den kleinen Umweg über Dresden machen, um diese von der Natur so begünstigte, an Kunstschätzen so reiche Residenz zu besuchen. Da ausserdem die Nordostbahn zunächst eingleisig gebaut werden würde, blieben die Schnellzüge und damit die besten Verbindungen der alten Linie über Dresden erhalten; dazu würde ferner beitragen können, dass direkte Fahrkarten von Leipzig und westlich gelegenen Stationen nach Bautzen oder Görlitz und östlichen Stationen über beide Wege Gültigkeit hätten.

Die Nordostbahn würde für den Personenverkehr mehr

von lokaler Bedeutung für Grossenhain, Königsbrück, Kamenz und die dazwischen liegenden Ortschaften sein. Es wird jeder zugeben, dass dieser nordöstliche Theil Sachsens im Eisenbahnbau sehr vernachlässigt worden ist. Die Wünsche dieser Gegend sind mindestens ebenso berechtigt wie anderer Landestheile, deren Wünsche vielleicht mit weniger Recht erfüllt worden sind. Wie mangelhaft die Eisenbahnverbindungen in jenen Gegenden sind, ist in dem oben angeführten Aufsatz dieser Zeitung durch Beispiele treffend gezeigt worden.

Vor allem aber hätte die Nordostbahn dem Güterverkehr zu dienen, sowohl dem Binnen- wie dem Durchgangs-Güterverkehr. Seit von der Hauptlinie viele Zweiglinien in die Lausitz gebaut sind, hat sich deren Industrie wieder mächtig gehoben. Vor allem die Erzeugnisse der Leinenindustrie der Lausitz nehmen ihren Weg nicht nur über Deutschlands, sondern auch über Europas Grenzen. Und dieser Ausfuhr steht natürlich eine gewaltige Einfuhr von Rohstoffen gegenüber. Dieser Verkehr bewegt sich zum grossen Theil, wie schon erwähnt, über Dresden. Wozu aber den Güterverkehr aus dem nordwestlichen Sachsen und zum Theil auch von Thüringen über Leipzig her nach der Lausitz und Schlesien erst nach Dresden und auf die schon so stark belastete Linie Dresden-Görlitz leiten, der ohnehin noch der Verkehr aus dem südwestlichen Sachsen und von Bayern über Hof nach der Lausitz und Schlesien bleibt. Weiter würde der Verkehr vom nordwestlichen nach dem östlichen Sachsen über die Nordostbahn eine bedeutende Beschleunigung der Güterbeförderung, auf die man doch neuerdings so viel Werth legt, bedeuten. Während die Güter selten die gesetzlichen Lieferfristen ausnutzen, lässt sich in Sachsen die Beobachtung machen, dass Güter, die über Dresden laufen, wegen Aufenthaltes auf dem überlasteten Friedrichstädter Rangirbahnhofe trotz aller Grossartigkeit seiner Anlage und trotz alles Diensteifers des Personals meistens die Lieferzeit ausnutzen.

Schliesslich weiss man ja, dass bis jetzt stets durch Bahnbauten eine Gegend in jeder Beziehung gehoben worden ist, und so wird auch dieser nordöstliche Theil Sachsens bevölkerter, industriereicher und ertragfähiger werden durch den Bau der Nordostbahn, die dem örtlichen Personen- und dem gesammten Güterverkehr zu dienen hätte.

Ueber die Linienführung der Nordostbahn werden zwar im einzelnen die Meinungen noch auseinander gehen. Der Theil von Ratibor nach Weissenberg i/S. ist bereits zum Bau genehmigt; wenn man die Bahn im ganzen betrachtet, würde es wohl vortheilhafter sein, wenigstens von Kleinradmeritz direkt nach Reichenbach i/L. zu bauen. Ferner liesse sich die preussische Strecke Grossenhain-Schönfeld vielleicht durch Ankauf zur Nordostbahn verwenden. Jedoch diese Einzelheiten zu bestimmen, muss natürlich der Verwaltung auf Grund genauer statistischer und technischer Erhebungen überlassen bleiben. Diese sind ja auch mehrfach eingeleitet worden und man darf wohl hoffen, dass über kurz oder lang dieser Nordosten Sachsens seine Nordostbahn erhalten wird.

M—e.

Zehn Jahre Staatseisenbahnverwaltung in Preussen.

Unter dieser Ueberschrift bringt die „Deutsche Rundschau“ aus der Feder des Wirkl. Geh. Oberregierungsraths Dr. v. d. Leyen einen Rückblick auf die neueste Entwickelung des preussischen Eisenbahnwesens. Wir haben den gleichen Gegenstand in unseren Leitaufsätzen in Nr. 32 und 33 sowie in Nr. 48 d. Ztg. behandelt; gleichwohl können wir es uns nicht versagen, hier aus der v. d. Leyen'schen Abhandlung einzelne Punkte hervorzuheben, die wir früher nur kurz hatten erwähnen können.

Der Verfasser schildert zunächst in gedrängter Darstellung die Vorgänge der siebziger Jahre, wo die wiederholten Versuche einer Reichseisenbahngesetzgebung scheiterten und Preussen sich infolge dessen zur Durchführung des Staatsbahnsystems innerhalb seiner eigenen Grenzen entschloss. Nachdem sich sodann in den achtziger Jahren unter dem Ministerium Maybach der Ankauf der preussischen Privatbahnen bis auf einige kleinere, wenig bedeutende Strecken vollzogen hatte, war im Beginne des folgenden Jahrzehnts ein zusammenhängendes Staatsbahnnetz von 23 842 km geschaffen, welches von einer Stelle, dem königlichen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, geleitet wurde. An die Spitze dieser Verwaltung trat am 20. Juni 1891 Herr v. Thielen, der zunächst durch den Erlass des Gesetzes vom 28. Juni 1892 über den Bau von Kleinbahnen dem Eisenbahnwesen ein neues weites Feld erschloss. Dieses Vorgehen Preussens hat auch bereits Nachahmung gefunden in Oesterreich, in Italien und selbst in Grossbritannien, „wo man in den Kleinbahnen Mittel gefunden zu haben scheint, auch gegen den Widerstand der Privatbahnen Verkehrsmittel zu bauen“, nachdem die Bauthätigkeit dort seit Jahren fast vollständig still gestanden hat.

Ein weiterer bedeutungsvoller Schritt geschah durch die im Jahre 1895 ins Leben getretene Neuordnung der Verwaltung und die damit in Verbindung stehende neue Finanzordnung. Diese Vereinfachungen der inneren Verwaltung hatten eine so erhebliche Verminderung der Jahresausgaben zur Folge, dass noch gegenwärtig für diesen Dienstzweig jährlich 7 000 000 *M.* weniger verausgabt werden, als 1894. Bringt man hierbei noch die inzwischen erfolgte Erweiterung des Bahnnetzes und das Anwachsen des Verkehrs in Anschlag, so ergibt das eine jährliche Ersparniss von rund 20 000 000 *M.*

Einen Gegenstand stetiger Obsorge bildete die Wagenvertheilung und Wagengestellung, welch' letztere namentlich im Ruhrkohlenbezirk bekanntlich oft mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Im Jahre 1889 betrug dort die durchschnittliche Gestellung für den Arbeitstag 9 411 Wagen, 1899 dagegen 15 205 Wagen. Im Laufe des Jahres 1900 sind an einigen Tagen sogar mehr als 18 000 Wagen gestellt worden. „Von eigentlichem Wagenmangel konnte in den letzten Jahren nur in gewissen kurzen Zeiträumen die Rede sein; im letzten Winter sind die Klagen darüber gänzlich verstummt.“ Viele Anfeindung, aber auch viele Anerkennung gefunden hat die im Jahre 1897 erfolgte Vereinigung des preussischen und hessischen Staatsbahnnetzes. Es war nicht sowohl die Angliederung von 755 km neuen Linien an den preussischen Verwaltungsbereich, auch nicht die hierdurch erzielte Aufbesserung der hessischen Finanzen, was diesem Vorgange eine so hohe Bedeutung verlieh, als vielmehr der Ausblick auf einen engeren Anschluss der süddeutschen Staaten, für den jetzt der württembergische Abgeordnete Freiherr v. Wöllwarth als ein eifriger und sachkundiger Werber aufgetreten ist.

Das finanzielle Gesammtergebniss der Staatseisenbahnverwaltung seit dem Jahre 1882 lässt sich in folgende Zahlen zusammenfassen: Aus dem Betriebe wurden Ueberschüsse von insgesammt 6 083 084 035 *M.* erzielt. Die Verzinsung der Eisenbahnschuld nahm hiervon einen Betrag von 3 116 841 742 *M.* in Anspruch, während 13 200 000 *M.* zur Deckung eines Fehlbetrages im Staatshaushalt verwendet wurden. Zur Schuldentilgung und zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen wurden 909 143 170 *M.* verwendet, welchem Betrage noch 134 000 000 *M.* hinzutreten, die aus den Eisenbahnüberschüssen zur Tilgung von Obligationen entnommen sind, so dass der aus diesen Mitteln getilgte Gesammtschuldbetrag sich auf rund 1 043 000 000 *M.* stellt. Von dem für weitere Zwecke verfügbar gebliebenen Ueberschusse von 2 013 399 014 *M.* sind für Erweiterung der Verkehrsanlagen sowie für ausserordentliche Vermehrung der Betriebsmittel 623 817 843 *M.* verwendet worden. Der Rest von 1 390 081 090 *M.* konnte anderen Verwaltungsbereichen überwiesen werden. Die Inanspruchnahme dieser Mittel für andere staatliche Zwecke fand von Jahr zu Jahr im steigenden Maasse statt und erhöhte sich von 68 222 876 *M.* im Jahre 1890 auf 193 256 834 *M.* im Jahre 1899.

Den grundsätzlichen Gegnern des Staatsbahnsystems gegenüber, die auch jetzt noch mit ihren Bemängelungen der preussischen Verwaltung nicht aufhören, ist es von Wichtigkeit festzustellen, dass der Vorgang Preussens nicht nur in den anderen deutschen Staaten zur Uebernahme der noch vorhandenen Privatbahnen in staatlichen Betrieb geführt hat, sondern dass auch im übrigen Europa — von England und der Pyrenäenhalbinsel abgesehen — sich ein Uebergang zum Staatsbahnsystem vollzogen oder doch angebahnt hat. In Russland, ausschliesslich Finnland, wo 1880 noch 21 042 Werst (= 22 447 km) Privatbahnen und nur 62 Werst (= 66 km) Staatsbahnen vorhanden waren, standen Ende 1897 bereits 23 905 Werst (= 25 501 Kilometer) Staatsbahnen 12 826 Werst (= 13 683 km) Privatbahnen gegenüber. Dieses Verhältniss hat sich in neuerer Zeit noch durch den Hinzutritt der sibirischen Eisenbahn und der vor kurzem von der Militär- in die Civilverwaltung übergegangenen transkaspischen Bahn zu Gunsten des Staatsbetriebes verschoben.

In Oesterreich hat sich durch allmählichen Ankauf der Staatsbahnbesitz auf 10 000 km, in Ungarn auf 13 000 km erweitert. In den jungen Königreichen der Balkanhalbinsel sowie

in Bulgarien besteht das Staatsbahnsystem. In Norwegen sind fast ausschliesslich Staatsbahnen vorhanden, in Dänemark steht ein geschlossenes Netz, welches mehr als Zweidrittel aller dortigen Bahnen umfasst, im Besitze des Staates, und auch in Schweden, wo noch die Privatbahnen vorwiegen, wird deren Erwerb für den Staat angestrebt. In Belgien ist durch die Verstaatlichung der Grossen belgischen Centralbahn und einiger kleinerer Bahnen mit dem Privatbahnbesitz seit dem Jahre 1898 vollständig aufgeräumt. In den Niederlanden sowie in Italien wurden die Privatbahnen vom Staate angekauft und ihr Betrieb an Privatunternehmer verpachtet. Die in beiden Staaten gemachten Erfahrungen scheinen aber auch dort auf die Einführung rein staatlicher Verwaltung hinzuweisen. In der Schweiz ist durch das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 der Ankauf der fünf grossen Privatbahnen beschlossen, und seit dem 1. Januar d. J. sind dort die ersten Bundesbahnen in Betrieb. Frankreich hat zwar durch die Verträge von 1883 die sechs grossen Privatbahnen in ihrem Besitzstande bestätigt, aber sie haben vom Staate so reiche Unterstützungen angenommen und ihre Finanzen sind mit denen des Staates, der auf einen späteren — wenn auch noch fernliegenden — Heimfall ein wohl verbrieftes Recht besitzt, in so enge Beziehungen getreten, dass auch hier von einem reinen Privatbahnsystem nicht mehr die Rede sein kann.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die preussische Nebenbahnvorlage**, die dem Landtage während seiner letzten Tagung zugedacht war, konnte bekanntlich nicht mehr eingebracht werden, da sie erst unmittelbar vor Schluss des Landtages spruchreif geworden ist. Wie die „B. P. N." berichten, lag die Schuld daran nicht an der preussischen Regierung. Es lag in der Absicht, die Nebenbahnvorlage baldmöglichst nach Abschluss der Etatsberathungen des Abgeordnetenhauses einzubringen. Nach den Erfahrungen des Jahres 1900 hat eine frühere Einbringung keinen Zweck, weil an eine Vorberathung der Nebenbahnvorlage in der Budgetkommission während der Etatsberathungen doch nicht zu denken, in der Regel auch nicht einmal ohne Gefährdung des rechtzeitigen Abschlusses der Etatsberathung während derselben die genügende Zeit für die mehrtägige erste Lesung der Nebenbahnvorlage vorhanden ist. Die Verwirklichung dieser Absicht ist daran gescheitert, dass nachträglich von einer thüringischen Regierung Wünsche auf Veränderung der Linienführung einer der in diesem Landestheile geplanten Bahnen geltend gemacht sind, die erneute Erörterungen und Verhandlungen nothwendig machten. Nach deren Abschluss wurde aber die Nebenbahnvorlage reif gemacht und ihre Vorlegung stand unmittelbar bevor, als der Landtag geschlossen wurde. Wahrscheinlich ist eine der letzten Unterschriften, die Herr v. Miquel als Finanzminister gegeben hat, diejenige unter der Nebenbahnvorlage. In der nächsten Tagung wird sie unter Hinzufügung der inzwischen reif gewordenen weiteren Pläne zweifellos eingebracht werden. Man beschränkt sich aber auch nicht mehr auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes durch Herstellung neuer Nebenbahnverbindungen, sondern der Neubau von Hauptbahnen zur Entlastung der verkehrsreichsten Hauptbahnlinien bildet nachgerade ein ständiges Kapitel unter den Plänen zur Erweiterung des Staatsbahnnetzes. Dem ersten Stück einer zweiten Ringbahn um Berlin war die Hauptbahnlinie Hamm-Osterfeld zum Zwecke der Entlastung der Bahnen des Ruhrreviers gefolgt. Jetzt ist zum Zwecke der Entlastung der durch den steigenden Kohlenverkehr übermässig belasteten Bahnen des oberschlesischen Bergreviers eine neue, vorzugsweise für den Güterverkehr bestimmte Bahn zwischen diesem Revier und Breslau in Aussicht genommen. Auch dieses neue Bahnunternehmen dürfte in nächster Tagung den Landtag beschäftigen.

— **Beschäftigung weiblicher Personen bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.** In einigen Direktionsbezirken ist der Versuch gemacht worden, weibliche Personen bei grösseren Güterabfertigungsstellen zu beschäftigen. Ihre Thätigkeit erstreckte sich namentlich auf die Anfertigung von Fracht-, Roll- und Schalterkarten sowie von Avisen, auf die Führung der Nachnahmebücher, die Anfertigung der Monatsrechnungen und die Einbesserung von Tarifen. Dabei wurden zur Anfertigung von Roll- und Verrechnungskarten auch Schreibmaschinen benutzt. Da der Versuch befriedigend ausgefallen ist, so hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen allgemein ermächtigt, je nach den örtlichen Verhältnissen, soweit sich Gelegenheit dazu bietet, weibliche Personen an Stelle von Stationsgehilfen im Abfertigungsdienst zu beschäftigen. Ferner hat der Minister auf Grund angestellter Versuche genehmigt, dass zur Bedienung von Schreibmaschinen für Kanzleiarbeiten bei den Eisenbahndirektionen an Stelle anderer Kanzleikräfte ebenfalls weibliche Personen angenommen werden.

Hiernach kommen nunmehr für die Beschäftigung weiblicher Personen bei der Staatseisenbahnverwaltung, abgesehen von den Schrankenwärterinnen, vier Dienstzweige in Betracht: der Fahrkartenausgabedienst, der Telegraphen- mit dem Fernsprechdienst, der Güterabfertigungsdienst und der Kanzleidienst bei den Eisenbahndirektionen. Zum Nachtdienst dürfen weibliche Personen nicht herangezogen werden.

Für die Annahme und Besoldung weiblicher Personen in diesen vier Dienstzweigen gelten fortan die folgenden Vorschriften: 1. Mit der Absicht der späteren Anstellung im Beamtenverhältniss sind nur unverheirathete Personen oder kinderlose Wittwen im Alter von 20 bis 30 Jahren anzunehmen. Erforderniss ist gute sittliche Führung und körperliche Tauglichkeit, eine gute Schulbildung, Schreibgewandtheit und deutliche Handschrift. Stiefkinder schliessen die Annahme einer verwittweten Bewerberin nicht aus, sofern die letztere der Fürsorge für die Pflege der Kinder dauernd überhoben ist. 2. Die Annahme erfolgt innerhalb der für den Dienstzweig in den Etatsunterlagen festgesetzten Kopfzahl an Beamten ausserhalb des Beamtenverhältnisses als Fahrkartenausgeberin, Telegraphistin, Abfertigungsbeamtin oder Kanzlistin im Probedienst. 3. Beim Ablauf einer sechsmonatigen Probezeit ist von der Eisenbahndirektion darüber Beschluss zu fassen, ob die Dienstanfängerin mit Rücksicht auf Führung und Leistungen beizubehalten oder zu entlassen ist. Telegraphistinnen im Probedienst, einschliesslich der im Fernsprechdienst beschäftigten, dürfen nur beibehalten werden, wenn sie Fertigkeit im Telegraphiren und Kenntniss der Vorschriften über die Behandlung der telegraphischen Apparate und Leitungen sowie über deren dienstlichen Gebrauch nachweisen. 4. Beschliesst die Eisenbahndirektion die Beibehaltung der Dienstanfängerin, so wird diese bei gleichzeitiger Vereidigung in das ausseretatsmässige Staatsbeamtenverhältniss als diätarische Fahrkartenausgeberin, Telegraphistin, Abfertigungsbeamtin oder Kanzlistin übernommen. Das Anwärterdienstalter für die Aufbesserung der diätarischen Besoldung und für die Reihenfolge der etatsmässigen Anstellung rechnet vom Ablauf der Probezeit. 5. Bei der Aufnahme in das Beamtenverhältniss und später bei der etatsmässigen Anstellung ist für die verwaltungsseitige Lösung des Dienstverhältnisses eine einmonatige Frist vorzusehen und ferner der Vorbehalt, dass das Dienstverhältniss im Falle der Verheirathung der Beamtin, sofern sie noch im Dienste verbleibt, mit dem Ablauf desjenigen Kalendermonats — nach der etatsmässigen Anstellung desjenigen Kalendervierteljahrs — aufgelöst wird, in dem die Eheschliessung erfolgt, ohne dass es einer Kündigung von Seiten der Verwaltung bedarf. Wird das Ausscheiden der Beamtin auf ihren Antrag zu einem früheren Zeitpunkte genehmigt, so erlischt das Dienstverhältniss und der Bezug des Diensteinkommens mit diesem Zeitpunkte. 6. Während der Beschäftigung im Probedienst ist eine Tagesvergütung bis zu 2 ℳ. zu gewähren. Die diätarischen Jahresbesoldungen der diätarischen Beamtinnen (Ziffer 4) sind monatlich im voraus zu zahlen und wie folgt zu bemessen: a) vom Beginn des Anwärterdienstalters ab 720 ℳ., b) ein Jahr später, sofern das Anwärterdienstalter auf den ersten Tag eines Monats festgesetzt ist, andernfalls vom nächstfolgenden Monatsersten ab 780 ℳ., c) nach einem weiteren Jahre 900 ℳ. Neben den Sätzen zu a) und b) können an den anderweitig bekannt gegebenen theueren Orten Besoldungszulagen (Ortszulagen) von jährlich 80 ℳ. gewährt werden.

— In Betreff der **Ruhezeit der Lokomotivführer und Heizer** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten anlässlich einer Anfrage durch Erlass vom 23. Juni d. J. den königlichen Eisenbahndirektionen bekannt gegeben, dass die innerhalb einer Dienstschicht liegende Zeit, welche das Lokomotivpersonal braucht, um die Lokomotive vor den zu befördernden Zug oder nach beendigter Fahrt nach ihrem Standorte zurückzubringen, als Fahrzeit auf der Lokomotive im Sinne der Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten vom 5. Januar 1900 zu rechnen ist.

— **Verwendung vierachsiger Personenwagen in Schnellzügen.** Von ausserpreussischen Verwaltungen waren vierachsige Personenwagen zur Verwendung in Schnellzügen angeboten, deren Beistellung aber von den betreffenden preussischen Eisenbahndirektionen abgelehnt und statt dessen die Beistellung dreiachsiger Personenwagen gefordert worden. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun die königlichen Eisenbahndirektionen dahin verständigt, dass ein solches Verfahren seinen Absichten nicht entspreche, welch' letztere auf thunlichste Einschränkung der in den Schnellzügen mitzuführenden dreiachsigen Personenwagen gerichtet seien. Demgemäss würden zur Zeit in Preussen für Schnellzüge nur noch vierachsige Personenwagen beschafft, und es sei in erster Linie dahin zu streben, dass auch von ausserpreussischen Verwaltungen nur vierachsige Personenwagen den preussischen Schnellzügen beigestellt und dreiachsige Personenwagen nur in den Fällen zugelassen würden, falls eine Ueberlastung des Zuges einträte.

— **Umbau der D-Zugwagen.** Wie bereits in Nr. 52 S. 830 d. Ztg. mitgetheilt wurde, hat das lebhafte Interesse, welches die Presse auch besonders infolge des Offenbacher Eisenbahnunfalles an der Beschaffenheit der in den D-Zügen verkehrenden vierachsigen Personenwagen stets genommen hat, den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten zu der Mittheilung an diese veranlasst, dass nunmehr die ersten der vorhandenen Wagen nach vielfachen mühevollen Probeausführungen umgeändert sind und nach diesen Mustern die sämmtlichen Wagen in den Wagenbauanstalten nach und nach umgebaut werden sollen. Zwecks Besichtigung durch die Vertreter der Presse standen die Wagen am Mittwoch, den 10. d. Mts., Vormittags 10 Uhr auf dem Potsdamer Bahnhof in Berlin.

Soweit die Aenderungen den Zweck haben, bei einem Unfall, durch den die Ausgangsthüren und die Verbindung von Wagen zu Wagen ungangbar werden, den Reisenden den Ausgang durch die Fensteröffnungen zu erleichtern, entsprechen sie den Grundsätzen, die in der vom Reichseisenbahnamt einberufenen, von sämmtlichen grösseren deutschen Eisenbahnverwaltungen beschickten Konferenz am 14./16. Februar d. J. aufgestellt sind. Die Sachverständigen waren bekanntlich der Ansicht, dass das jetzige System der Durchgangswagen für die Reisenden insofern die grösstmögliche Sicherheit biete, als die durch Seitenthüren nicht geschwächten Wände, die konstruktiv mit dem Untergestell verbunden sind, dem Wagenkasten eine ausserordentliche Widerstandsfähigkeit gegen Stösse verleihen, während Wagen mit Seitenthüren nicht die gleiche Festigkeit hätten, die Thüren erfahrungsmässig sich bei Zusammenstössen und Entgleisungen festklemmen und alsdann das Entkommen durch die kleinen Thürfenster schwieriger sei, als durch die grossen Fensteröffnungen der D-Zugwagen. Wenn es auch nicht ausgeschlossen ist, dass durch neuere Konstruktionen trotz des Einbaues von Seitenthüren eine gleiche Festigkeit erreicht werden kann und diese Frage daher weiter zu prüfen sein wird, so konnten die Sachverständigen doch nur empfehlen, selbst bei neuen Wagen die bisherige Bauart beizubehalten, da es nothwendig erschiene, für die schnellfahrenden D-Züge Fahrzeuge von der grössesten Widerstandsfähigkeit zu verwenden. Dagegen wurde empfohlen, bei neuen Wagen die Seitengänge, die Fenster- und Thüröffnungen thunlichst zu verbreitern und gewisse Einrichtungen zu treffen, um den Reisenden den Nothausgang durch die Fenster zu erleichtern.

Bei den vorhandenen Wagen, um die es sich zunächst handelt, hat eine Verbreiterung der Seitengänge und Thüren allerdings nicht vorgenommen werden können, da dadurch eine fast vollständige Erneuerung des Wagenkastens nothwendig geworden wäre. Es hat sich jedoch die Verbreiterung der Fenster in den Wagen III. Klasse ermöglichen lassen, es sind sämmtliche Fenster so eingerichtet, dass sie bis zur Fensterbrüstung herabfallen, während gleichzeitig über den Fenstern Lüftungsklappen eingebaut sind, und es sind die sämmtlichen festen Fenster zu Nothausgängen eingerichtet. Das Entkommen aus den Fenstern ist ferner durch eine im Seitengang angebrachte Trittstufe erleichtert, ausserdem sind über allen Fenstern an Stelle der hölzernen Gardinenstangen eiserne angebracht; auch sind an den Nothausläsen Griffe und Lederriemen vorgesehen. An den Aussenseiten der Wagen sind unterhalb der Fenster Griffe und Tritte angebracht, die allerdings nur wenig vorstehen, da die Wagen die vorschriftsmässig zulässige Ausladung schon nahezu erreichen.

Abgesehen von diesen Einrichtungen sind gleichzeitig verschiedene Verbesserungen ausgeführt, die sich für die Bequemlichkeit der Reisenden als wünschenswerth herausgestellt haben. Dazu gehört vor allem die vollständige Neuanordnung und Neuausstattung der Aborte. Die Aborte sind nunmehr für Frauen und Männer getrennt; neben dem Abort für Männer ist ein besonderes Pissoir eingerichtet, die Ausstattung der Aborte mit Mettlacher Fliesen und emaillirten Eisenplatten unter vollständiger Vermeidung von Holz gewährleistet die sauberste Reinhaltung und die Vermeidung übeln Geruches; durch Vergrösserung der Wasserbehälter ist auch reichliche Wasserspülung gesichert.

— **Verwendung von Abwärmekraftmaschinen.** Der vom Professor E. Josse über diese Maschinen verfasste Bericht, welchem wir in Nr. 51 S. 817 d. Ztg. eine längere Besprechung widmeten, ist vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten den königlichen Eisenbahndirektionen durch Erlass vom 25. Juni d. J. zur Beachtung empfohlen, und sind sie zugleich darauf aufmerksam gemacht, dass sich eine solche Abwärmemaschine zutreffendenfalls nur bei grossen Maschinenanlagen in wirthschaftlich vortheilhafter Weise verwenden lasse, dass sie sich aber für kleinere Anlagen und solche, die nur kurze tägliche Betriebszeit haben, weniger eignen werde.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 30. Juni d. J. in $11\frac{1}{2}$ Arbeitstagen 192 233 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 716 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 203 902 und auf den Arbeitstag 16 312 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei $12\frac{1}{2}$ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 30. Juni d. J. auf den Arbeitstag 404 Doppelwagen m e h r und im ganzen 11 669 Doppelwagen oder 5,7 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, in welchem ein Arbeitstag mehr zu verzeichnen war als in diesem Jahre. Arbeitstäglich hat gegen das Vorjahr eine Mehrförderung bezw. ein Mehrversand von 2,5 % stattgefunden.

Im ganzen Monat Juni d. J. stellt sich der Versand an Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 394 377 Doppelwagen gegen 379 367, im Saarbezirk auf 54 205 Doppelwagen gegen 54 622, in Oberschlesien auf 134 999 Doppelwagen gegen 127 575 und in den drei Bezirken zusammen auf 583 581 Doppelwagen gegen 561 564 und war demnach im Ruhrbezirk 15 010 Doppelwagen oder 4 % g r ö s s e r, im Saarbezirk 417 Doppelwagen oder 0,8 % g e r i n g e r, in Oberschlesien 7 424 Doppelwagen oder 5,8 % und in den drei Bezirken zusammen 22 017 Doppelwagen oder 4 % h ö h e r als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

Die vorgekommene hohe Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk von 17 167 Doppelwagen am 21. Juni überschritt an diesem Tage diejenige des Vorjahres um 453 Doppelwagen. Den Wagenanforderungen wurde wie bisher auch im Juni in vollem Umfange entsprochen und der Bedarf alltäglich rechtzeitig gedeckt.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen, Koks und Briketts in der ersten Jahreshälfte beträgt im Ruhrbezirk 2 377 426 Doppelwagen gegen 2 383 822, im Saarbezirk 344 667 Doppelwagen gegen 352 018, in Oberschlesien 862 003 Doppelwagen gegen 870 298 und in den drei Bezirken zusammen 3 584 096 Doppelwagen gegen 3 606 138 und ist sonach im Ruhrbezirk 6 396 Doppelwagen oder 0,3 %, im Saarbezirk 7 351 Doppelwagen oder 2 %, in Oberschlesien 8 295 Doppelwagen oder 1 % und in den drei Bezirken zusammen 22 042 Doppelwagen oder 0,6 % niedriger als in derselben Zeit des Vorjahres. Da die Anzahl der Fördertage in der ersten Hälfte des vorigen Jahres 149, in diesem Jahre aber nur 148 betragen hat, so ist der Ausfall lediglich auf die kürzere Arbeitszeit zurückzuführen. Der arbeitstägliche Versand an Kohlen, Koks und Briketts war in der angegebenen Zeit im Durchschnitt ein höherer als im vorigen Jahre.

— **Der bayerische Eisenbahnrath** tritt am 18. d. Mts. zu seiner 48. Sitzung in München zusammen. Auf der Tagesordnung stehen vier Berathungsgegenstände: 1. Zusammenstellung aller mit ministerieller Genehmigung in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife; der ersteren sind es zwanzig, von denen die wichtigsten sich unter anderem beziehen auf den Transport von eisernen, stählernen oder gusseisernen Werkzeugen aller Art im Umschlagsverkehr über Passau usw. sowie im Durchgangsverkehr nach den unteren Donauländern, ferner von Eisenbahnlokomotiven, Tendern und Dampfwagen, auf eigenen Rädern rollend, dann von Salon-, Personen-, Gepäck- und Güterwagen von Stationen der bayerischen und preussisch-hessischen Staatsbahnen nach verschiedenen rumänischen Grenzstationen behufs Hebung der deutschen Ausfuhr, dann von Petroleum von ungarischen Stationen nach Bayern behufs Gleichstellung mit dem Petroleum aus Russland, von Eisen- und Stahlwaaren nach den belgischen Seehäfen zur Unterstützung der überseeischen Ausfuhr, von Militärgewehren von Neuulm transit nach Serbien,

Bulgarien und der Türkei und dergleichen. 2. Gewährung der Reexpeditionsbefugniss an das genossenschaftliche Lagerhaus in Moosach bei München. 3. Ersuchen des landwirthschaftlichen Preisausschusses für die Oberpfalz um Frachtbegünstigung für Mais von Passau-Donaulände auf dem Bahnwege in das genossenschaftliche Lagerhaus Regensburg. 4. Berathung über den seitens der Generaldirektion vorgelegten Entwurf der Winterfahrordnung 1901/1902. Nach den dem Winterfahrplan beigegebenen Erläuterungen kommen ausser den lediglich dem sommerlichen Ausflugsverkehr dienenden Zügen auch eine Anzahl der für grössere Reisen während des Sommers vorgesehen gewesenen Schnellzüge in Wegfall, und zwar: die Schnellzüge 93 und 94 der Strecke München-Frankfurt a/M.-Köln bezw. Passau-Nürnberg, die Schnellzüge 121 und 122 der Strecke Bamberg-Schweinfurt-Bad Kissingen, 35 und 36 der Strecke Schweinfurt-Meiningen, die Dresdener Schnellzüge 101 und 108 auf der Strecke München-Regensburg-Hof, dann in der Zeit vom 1. November bis 31. März die dem Verkehr nach den böhmischen Bädern dienenden Schnellzüge 99 und 100 zwischen München und Wiesau, ferner die Schnellzüge 162 und 163 Strecke Weiden-Bayreuth-Neuenmarkt sowie die Schnellzüge 13, 14, 87, 88 und 125 zwischen München und Salzburg und endlich die Paris-Karlsbader Expresszüge L 9 und 10 in Strecke Crailsheim-Nürnberg-Furth i/W. nebst den Karlsbad-Ostende-Expresszügen 57 und 58 und den Schnellzügen 62 und 63 in Strecke Nürnberg-Kirchenlaibach-Eger. — Ausser dem Wegfall voraufgeführter Schnellzüge finden unter anderen noch folgende bemerkenswerthe Zugänderungen statt: a) die auf Strecke Wien-Passau geänderte Fahrordnung der Luxuszüge 607/608 veranlasst behufs Aufrechthaltung der nöthigen Uebergangszeit in Passau eine geringe Verschiebung der Wien-Ostende-Expresszüge 53 und 54 in Strecke Passau-Nürnberg; Zug 53 geht demzufolge in Passau erst 4,00 statt 3,56 ab und Zug 54 kommt bereits 12,06 statt 12,10 in Passau an; b) die Schnellzüge 60 und 61 in Strecke Nürnberg-Kirchenlaibach-Eger erhalten die III. Wagenklasse; c) Schnellzug 22 Strecke Hof-Regensburg-München geht um 11 Minuten früher in Hof ab; d) in Strecke Wiesau-Eger verkehrt Schnellzug 99 vorerst und im April um 16 Minuten, dann vom 1. November bis 31. März um 4 Stunden später und Schnellzug 100 um 17 Minuten früher; e) in Strecke München-Lindau-Friedrichshafen wird Schnellzug 25 um 10 Minuten später in Lindau abgefertigt, um dortselbst noch den Anschluss des Schnellzuges 72 von Friedrichshafen aufnehmen zu können. Nach vorläufiger Vereinbarung mit den betheiligten Verwaltungen werden vom 16. Januar an die Berlin-Florenz-Neapel-Expresszüge 16 und 17 über München-Regensburg-Hof in Verkehr gesetzt. Diese verkehren zwischen Berlin und München täglich, zwischen Berlin und Neapel zunächst zweimal wöchentlich.

— **Die Verkaufsautomaten auf bayerischen Bahnhöfen.** Durch Ausspruch des bayerischen Staatsministeriums des Innern wurde festgestellt, dass die in den Bahnhöfen angebrachten Waaren- und Postkartenautomaten jenen Automaten gleichzustellen sind, deren Benutzung nur den in den Gast- und Schankwirthschaften sich aufhaltenden Gästen möglich ist, und durch welche nur solche Gegenstände in geringen Mengen zum sofortigen Gebrauche oder Genusse verabfolgt werden, die auch in den Bahnhofwirthschaften zum Verkaufe stehen. Die Generaldirektion gibt dies ihren äusseren Behörden und Bahnstationen mit dem Beifügen bekannt, dass nach vorstehendem das ständige Offenhalten dieser Automaten auch an Sonn- und Feiertagen sowie zur Nachtzeit demnach nicht gegen die bezüglich der Sonntagsruhe im Handelsgewerbe und des Ladenschlusses erlassenen gesetzlichen Bestimmungen verstösst, weist sie jedoch gleichzeitig an, darauf Bedacht zu nehmen, dass diese Automaten, soweit thunlich, eine Aufstellung finden, die deren Benutzung nur durch das reisende Publikum zulässt.

— **Sächsischer Eisenbahnrath.** Unter Vorsitz des Generaldirektors der Staatseisenbahnen, v. Kirchbach, hielt der sächsische Eisenbahnrath am 4. d. Mts. seine Sommersitzung ab. Bei Beginn der Verhandlungen machte der Vorsitzende amtliche Mittheilung von der mit dem heutigen Tage in Kraft tretenden Gültigkeitsverlängerung der Rückfahrten von 10 auf 45 Tage und wies darauf hin, dass nunmehr voraussichtlich verschiedene derzeit bestehende Fahrkartensorten aufgehoben werden könnten. Hierauf beschäftigte sich der Eisenbahnrath mit verschiedenen Tarifirungsfragen, nämlich mit der Aufnahme eines Verzeichnisses der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter in den deutschen Eisenbahngütertarif Theil I, ferner mit der Tarifirung von Rauchwaaren, von zusammengesetzten Mühlsteinen, von Zucker, von Futtermehl und von Erzen zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. In der Frage der Einführung eines ermässigten Ausnahmetarifes für Giessereiroheisen im Verkehre mit Preussen entschied sich der Eisenbahnrath dahin, die Einführung des preussischen Staffeltarifes vom 1. d. Mts. auch im Verkehre mit Sachsen zu befürworten. Hierauf erörterte der Eisenbahnrath die Frage der Versetzung des zur Denaturirung bestimmten Spiritus nach Spezialtarif III. Er bejahte diese Frage mit der Maassgabe, dass die Denaturirung sowohl mit den allgemeinen als auch mit den besonderen Denaturirungsmitteln zugelassen werden möchte. Endlich erfolgte eine Besprechung des Winterfahrplanentwurfs.

— **Einrichtung von Wasserleitungen in Dienstwohnungen in Württemberg.** Diejenigen öffentlichen Diener, die eine Amtswohnung in Gebäuden inne haben, bei denen die bauliche Unterhaltung der Gebäude und ihrer Zubehöre der württembergischen Staatsverwaltung obliegt, hatten bisher für die Entnahme von Wasser zu persönlichen und Haushaltungszwecken aus den in den Gebäuden eingerichteten Wasserleitungen neben der Entrichtung des Wasserzinses die Kosten der ersten Einrichtung oder auch der Erweiterung mit jährlich 4 % zu verzinsen, wogegen die Staatskasse die Unterhaltungskosten bestreitet. Nach einer neuerlichen Bestimmung kommt die Verpflichtung zur Leistung der letztgedachten jährlichen Baukostenverzinsung für sämmtliche dienstwohnungsberechtigte Beamten und Bediensteten mit Wirkung vom 1. April d. J. an in Wegfall.

— **Anhängetaschen zur Bezeichnung der Stückgüter.** Die Generaldirektion der badischen Staatsbahnen macht darauf aufmerksam, dass der Verwendung von Anhängetaschen, wie solche bei der Auflieferung von Stückgütern zum Zeichnen der Stücke verschiedentlich verwendet werden, welche die eisenbahnseitig verlangte Angabe und Bezeichnung der Bestimmungsstation enthalten, in offenem Zustande auch dann nichts entgegensteht, wenn sie Rechnungen und dergleichen auf die Sendung bezügliche Schriftstücke enthalten, dass aber Anhängetaschen in verschlossenem Zustande dem Postzwang unterliegen und Güter, welche mit verschlossenen Anhängetaschen aufgegeben werden, von der Beförderung ausgeschlossen sind.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung sind folgende Aenderungen eingetreten: Uebertragen wurde die erledigte Betriebsinspektionsassistentenstelle in Sigmaringen dem Eisenbahnsekretär Böhm in Reutlingen; gestorben ist Freiherr v. Tröltsch, Abtheilungsingeniör bei dem bautechnischen Büro der Generaldirektion der Staatseisenbahnen; versetzt wurde auf Ansuchen der Abtheilungsingeniör Kaiser bei dem genannten Büro auf die erledigte Abtheilungsingeniörstelle bei der Eisenbahninspektion Ludwigsburg.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Lokalbahnaktion in Niederösterreich.** Der niederösterreichische Landesausschuss hat einen Bericht über den Stand der Lokalbahnaktion des Landes Niederösterreich, bis Ende 1900 reichend, versendet. Von den mit finanzieller Betheiligung des Landes sicher gestellten Bahnen, welche ein Netz von 467 km umfassen (darunter 255 km voll- und 212 km schmalspurige Bahnlinien), wurden im Berichtsjahre die vollspurige Lokalbahn Gross-Siegharts-Raabs und die schmalspurige niederösterreichische Waldviertelbahn (Linie Gmünd-Litschau-Heidenreichstein) dem Betriebe übergeben. Gegenwärtig befinden sich folgende Lokalbahnen mit einer Gesammtlänge von 212 km im Betriebe: Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya, Göpfritz-Gross-Siegharts-Raabs, Schwarzenau-Zwettl, Ybbsthalbahn, St. Pölten-Kirchberg an der Pielach-Mank, Gmünd-Litschau-Heidenreichstein. Von den subventionirten und bereits im Betriebe befindlichen Bahnunternehmungen war bisher keine in der Lage, eine Dividende auf die Aktien zur Vertheilung zu bringen. Es ist auch nach den Betriebsergebnissen in absehbarer Zeit auf eine Dividende nicht zu rechnen, und kann daher ein Erträgniss von dem aufgewendeten Kapital zunächst nicht veranschlagt werden.

— **Steuerbeschwerden der Privatbahnen.** Wie s. Zt. gemeldet, wurden im Vormonat vor dem Verwaltungsgerichtshofe die Verhandlungen über die Beschwerden der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Südbahn, der süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der Ostrau-Friedländer Bahn und der Wien-Pottendorfer Eisenbahn wegen Nichtberücksichtigung verschiedener Abzugsposten, vor allem der Tilgungsposten bei der Erwerbssteuerbemessung durchgeführt. Die Beschwerde der Nordbahn richtete sich gegen die Einbeziehung mehrerer Posten von insgesammt 4 682 503 Kr. in die Besteuerungsgrundlage, und zwar: 1. a) der Kuponstempel-

gebühren mit 144 345 Kr., b) der Kotirungskosten mit 19 602 Kr., c) des Gebührenäquivalents mit 89 489 Kr.; 2. der Rücklage in den Tilgungsfonds mit 3 233 913 Kr.; 3. der Zinsen von 40 830 Kr. aus den im Reservefonds erliegenden Prioritäten der eigenen noch steuerfreien Lokalbahnen; 4. der Realsteuern mit 296 723 Kronen; 5. der auf die Prioritätenzinsen entfallende Theil der Einkommensteuer des Jahres 1897 mit 867 795 Kr. Die Beschwerde der Südbahn richtet sich gegen die Einbeziehung eines Gesammtbetrages von 8 054 064 Kr. in die Besteuerungsgrundlage und zwar: 1. der Grund- und Realsteuern sammt Zuschlägen mit 321 608 Kr.; 2. des Gebührenäquivalents von 87 910 Kr.; 3. der nicht staatlichen Steuerzuschläge mit 2 559 462 Kr.; 4. der Abschreibungen vom Anlagekapital und vom Grazer Walzwerke von 4 990 872 Kr.; 5. der Zinsenerträgnisse des Reservefonds für die dreiprozentigen Obligationen mit 37 452 Kr.; 6. der Gutschrift für verjährte Kupons mit 56 760 Kr.

Die Entscheidung ist für die beschwerdeführenden Eisenbahnen ungünstig ausgefallen, indem die Beschwerden gerade in jenen Punkten abgewiesen wurden, welche für die Gesellschaften eine finanzielle Bedeutung haben; vor allem wurden die Abschreibungen aus Anlass von Kapitalstilgungen nicht als Abzugsposten anerkannt. Stattgegeben wurde der Beschwerde der Nordbahn und Ostrau - Friedländer Bahn wegen Nichtzulassung der Kuponstempel- und Kotegebühren als Abzugspost, desgleichen der Beschwerde der Südbahn wegen Nichtanerkennung der verjährten Kupons als Abzugspost, ferner der Beschwerde der süd-norddeutschen Verbindungsbahn wegen des unterlassenen Abzuges der Kuponeinlösungskosten und des Beitrages zum Börsenfonds, endlich der Beschwerde der Ostrau-Friedländer Bahn wegen verweigerten Abzuges der Präsenzmarken der Verwaltungsrathsmitglieder. Bezüglich mehrerer anderer in Beschwerde gezogenen Punkte, so u. a. wegen des verweigerten Abzuges des Gebührenäquivalents der Südbahn und der Abschreibungen beim Schienenwalzwerk in Graz, wurden die Entscheidungen der Finanzbehörden wegen Mangelhaftigkeit des Verfahrens aufgehoben.

In den Entscheidungsgründen wird darauf hingewiesen, dass eine wesentliche Verschiedenheit in der Auffassung darüber bestehe, was als Beschleunigungsgrundlage zwischen der Finanzverwaltung und den beschwerdeführenden Bahnen zu dienen habe. Nach der Ansicht der Finanzverwaltung bilde der erzielte Reinertrag der Unternehmung die Grundlage der Steuerbemessung, nach der Ansicht der Beschwerde dagegen die bilanzmässigen Ueberschüsse, daher auch alle den Vermögenswerth beeinflussenden Vermögensverminderungen, mögen dieselben auch nur subjektiven Charakter haben, als Abzugsposten zu berücksichtigen sind. Der Gerichtshof sei von der Ansicht ausgegangen, die Bezeichnung „Erwerbsteuer" zeige, dass es sich um eine Ertrags- (Objekts-) und nicht um eine Einkommen- (Subjekts-) Steuer handle und dass nicht das Einkommen des Steuerpflichtigen, sondern der Reinertrag der steuerpflichtigen Unternehmung die Besteuerungsgrundlage bilde. Das Steuergesetz wollte der Erwerbsteuer, wie aus zahlreichen Gesetzstellen hervorgehe, grundsätzlich den Charakter einer Ertragssteuer geben und konnte demnach unter dem die Besteuerungsgrundlage bildenden „Reinertrage der steuerpflichtigen Unternehmung" keineswegs das als Reinergebniss der gesammten subjektiven Wirthschaftsführung sich ergebende, mit Berücksichtigung der sonstigen Vermögenseinnahmen und Verluste ermittelte subjektive Einkommen des Unternehmens, sondern nur den objektiven Ertrag, nämlich das Geschäftsergebniss der Unternehmung als einer von der sonstigen Gebahrung des Unternehmens losgelösten wirthschaftlichen Thätigkeit des Unternehmers, gemeint haben. Die bilanzmässigen Ueberschüsse seien somit nur insoweit die Besteuerungsgrundlage zu bilden geeignet, als sie den Reinertrag der Unternehmung zum Ausdruck bringen.

Was die Abweisung der Beschwerde bezüglich der Abschreibungen anbelangt, so ist der Verwaltungsgerichtshof von der Erwägung ausgegangen, dass bei der Einlösung von Aktien oder Prioritätsobligationen für einen bestimmten Betrag einerseits und bei der diesem Betrage entsprechenden ziffermässigen Abschreibung an den Aktiven der Unternehmung andererseits es sich nicht um eine Betriebsauslage handle, welche bei sonstiger Beeinträchtigung des Betriebes und somit des Ertrages gemacht werden müsste, wie etwa die Anschaffung des Betriebsmaterials oder die Instandhaltung des Inventars. Der Betrieb habe mit diesem Akte rein finanzieller Gebahrung an sich nichts zu thun, und es sei diese Post daher, da sie den Ertrag als solchen nicht berührt, lediglich vom Standpunkte der Schuldentilgung einerseits und der Abschreibung (Reservirung) andererseits zu prüfen. Angesichts der eigenthümlichen Erscheinung der Heimfälligkeit und der Vorausnahme ihrer Wirkungen in Form von Abschreibungen, welche die Prüfung schwierig gestalten, empfehle es sich, den Fall auf seinen regelmässigen Typus zurückzuführen. Eine Aktiengesellschaft übernehme für die Konzession die Verpflichtung zur lastenfreien und unentgeltlichen Abtretung ihrer Anlagen an den Staat nach Ablauf einer bestimmten Zeit. Angenommen, die Bahn hätte dem Staate als Gegenleistung für ihr Monopol sofort bei der Konzessionirung ein Entgelt gegeben, so würde diese Gegenleistung mit dem weiteren Betriebe der Bahn nichts zu thun gehabt haben und der Reinertrag wäre durch die Thatsache nicht geschmälert worden, dass für den Erwerb der Fahrkonzession ein Entgelt gegeben wurde. Auch wenn die Gesellschaft, um dem Staate das Entgelt sofort zu leisten, eine Prioritätsschuld aufgenommen hätte, welche sie verzinsen und tilgen müsste, würde dies die Besteuerung des gesammten Ertrages der Bahn nicht hindern. Ebenso läge der Fall, wenn das an den Staat zu leistende Entgelt in einer Kapitalzahlung bestände, welche nicht bei der Konzessionirung, sondern in einem anderen Zeitpunkte zu leisten wäre. Dann müsste nämlich die Bahn den entsprechenden Theil ihres Erträgnisses, gleich einer Jahresrente, welche nach der Zinseszinsrechnung genau dem Zukunftswerthe der seinerzeit zu leistenden Summe entsprechen würde, zurücklegen, eine Rücklage, welche nach dem Personalsteuergesetze jedenfalls zu versteuern wäre. Die durch die Heimfälligkeit erfolgende Entwerthung sei auf die bei Gründung der Unternehmung und Widmung des Anlagekapitals übernommene Last zurückzuführen, welche mit dem Betriebe der Bahn nichts zu thun habe, während die Bestimmungen des Personalsteuergesetzes wegen Nichteinbeziehung von Abschreibungen in die Besteuerungsgrundlage nur dazu bestimmt seien, die Ausgleichung von Entwerthungen und Verlusten des Geschäftsbetriebes steuerfrei zu gestatten. Auch wenn die Bahn mit einer Hypothek für ein etwa nach 90 Jahren von der Betriebseröffnung zu leistendes Entgelt belastet wäre, würden ihre Anlagen mit jedem Jahre, mit welchem die Bahn der Fälligkeit des Entgeltes entgegengehen würde, weniger werth. Nichtsdestoweniger könnte eine frühere Entwerthung durch Abschreibungen unmöglich steuerfrei gestattet werden.

— **Frachtgebührenzahlung durch die Postsparkasse.** Das österreichische Eisenbahnministerium hat die Verfügung getroffen, dass vom 1. d. Mts. angefangen für den Bereich der österreichischen Staatsbahnen, vorerst versuchsweise, die Begleichung der Frachtgebühren (Frankaturen und Ueberweisungen) durch die Postsparkasse erfolgen kann. Die Benutzung dieser Einrichtung kann ohne vorherige Erlangung eines Frachtgebührenkredits unter Einhaltung der nachstehend angeführten Bedingungen stattfinden: 1. Die Einzahlung der Frachtgebühren bei dem Postamte hat auf Grund eines von der Bahnanstalt bezogenen, auf das Postsparkassen-Scheckkonto der zuständigen Staatsbahndirektionskasse lautenden Empfangs- (Erlag-) Scheines zu erfolgen. 2. Die erforderlichen Empfangs- (Erlag-) Scheine sind bei den Güterkassen zum Selbstkostenpreise von 2 Hellern zuzüglich der vom Postsparkassenamte zur Aufrechnung gelangenden Manipulationsgebühr von 4 Hellern, sonach zum Preise von 6 Hellern für das Stück zu beziehen. 3. Die von den Postämtern bestätigten Empfangsscheine werden seitens der Güterkassen nach Richtigbefund an Geldesstatt angenommen. 4. Allfällige Mehrbeträge sowie im vorhinein nicht bekannte Gebühren sind ebenso wie die nach erfolgter Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes erwachsenden Abgabenebengebühren bei den Güterkassen baar zu begleichen. Lautet der Empfangsschein auf einen höheren als den im einzelnen Falle zu entrichtenden Betrag, so wird der Mehrbetrag in baarem Gelde zurückerstattet.

— **Die Pensionsverhältnisse der österreichischen Staatsbahnbeamten.** Am 22. v. Mts. wurde eine Abordnung der gewählten Mitglieder des Pensionsfondsausschusses der österreichischen Staatsbahnen vom Eisenbahnminister empfangen. Die Abordnung überreichte eine Denkschrift, betreffend die Einbeziehung eines Gehaltsfünftels in die Pensionsbemessung, unter eingehender Begründung des im Pensionsfondsausschusse gestellten entsprechenden Antrages. Der Eisenbahnminister erklärte, dass die gegenwärtigen Verhältnisse infolge des geringen Ertrages des Staatsbahnnetzes für die Verwirklichung der angestrebten Pensionsaufbesserungen, welche mit bedeutenden Kosten verbunden wären, nicht günstig seien, doch förderten andererseits die gleichen Bestrebungen der Staatsbeamten die Sache. Zwischen diesen und den Wünschen des Staatsbahnpersonals bestehe insofern eine Verschiedenheit, als letzteres die Erhöhung des Pensionsbetrages auch für die Hinterbliebenen anstrebe, während die Staatsbeamten die Erhöhung der Ruhebezüge nur für die Pensionäre selbst begehren. Unter diesen Umständen empfehle der Minister, zu überlegen, ob nicht durch eine Beschränkung der Forderungen, also durch Weglassung des Anspruches auf die Hinterbliebenen seitens des Staatsbahnpersonals, eine Einheitlichkeit in den Bestrebungen der Staatsbahnbediensteten mit jenen der Staatsbeamten erzielt werden könnte, die der Sache nur förderlich sein würde.

— **Eine Werksbahn der Südbahn.** Das Eisenbahnministerium hat der Südbahngesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bergwerksbahn von Gonobitz zu dem Kohlenbergwerke in Radeldorf ertheilt.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** In dem Berichte des niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes über die in Niederösterreich mit finanzieller Betheiligung des Landes ausgeführten bezw. sicherzustellenden Lokalbahnen und den Stand der sonstigen Projekte mit Schluss des Jahres 1900 finden sich über die Lokalbahn Wien-Pressburg die nachstehenden Ausführungen: „Dem Vernehmen nach hat der Konzessionswerber die Bemühungen wegen Ausführung dieser Bahnlinie fortgesetzt und insbesondere wegen des Anschlusses in Wien und Pressburg mit den betreffenden Gemeindevertretungen Verhandlungen angeknüpft. Ob und in wie weit diese zu einem Ergebnisse geführt haben, ist hieramts nicht bekannt geworden, ebenso wenig liegen über die Aufbringung des mit 5 000 000 Kr. angenommenen Anlagekapitals verlässliche Angaben vor. Dagegen scheinen die Bemühungen wegen Fortsetzung dieser Bahnlinie bis nach Budapest den Berichten der Tagesblätter zufolge von Erfolg begleitet gewesen zu sein, da nach der genannten Quelle die Gemeinde Budapest dem Unternehmer ihre Rechte bezüglich der gleichfalls mit elektrischem Betriebe in Aussicht genommenen Linie Pressburg-Budapest übertragen hat. Insolange nicht ganz bestimmte Abmachungen über die Art der Beschaffung der erforderlichen Geldmittel vorliegen, erscheint der Zeitpunkt nicht gekommen, über eine Beihilfe aus Landesmitteln zu beschliessen." — Hierzu veröffentlicht der Konzessionswerber in den Tagesblättern folgende Erklärung: „Laut des Berichtes des niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes an den Landtag werden seitens dieses Amtes Bedenken ins Treffen geführt, die allgemeine Ueberraschung hervorzurufen geeignet sind. Zunächst muss es auffallen, dass dem Landeseisenbahnamte über den wahren Stand der Angelegenheit dieses Bahnprojektes nichts bekannt ist; dagegen aber will dasselbe wissen, dass angeblich die Gemeinde Budapest ihre Konzession für eine elektrische Bahn Budapest-Pressburg dem Unternehmer der elektrischen Bahn Wien-Pressburg übertragen hätte. Wie eine solche Fabel einer zu schaffenden elektrischen L o k a l b a h n Wien-Budapest, auf welcher man 8—10 Stunden brauchte, um nach Budapest zu gelangen, entstehen konnte, ist unfassbar. Es dürfte wohl kaum zweckmässig erscheinen, die vom Lande zu leistende geringe Beihilfe von 4 % des Gesammtanlagekapitals zu verweigern und demzufolge diese für die in Betracht kommende Gegend so wichtige und nützliche Bahnunternehmung in Frage zu stellen." — Was die Frage der Beihilfe anbelangt, so ist in der Sitzung des niederösterreichischen Landtags vom 5. d. Mts. ein entsprechender Antrag von mehreren Landtagsmitgliedern gestellt worden.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Wie aus Budapest gemeldet wird, hat die ungarische Regierung der Kaschau-Oderberger Bahn die Aufnahme einer schwebenden Schuld im Betrage von 5 000 000 Kr. gestattet. Von diesem Betrage sollen 1 175 Güterwagen in Bestellung gebracht und 325 Güterwagen, welche bisher leihweise benutzt worden sind, in das Bahneigenthum übernommen werden.

— **Einnahmen der ungarischen Lokalbahnen.** Die im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen lieferten im Jahre 1900 eine Einnahme von 23 495 465 Kr. Von diesem Betrage erhalten 50 % die ungarischen Staatsbahnen für die Betriebsführung. Da die thatsächlichen Betriebsausgaben der ungarischen Staatsbahnen 15 927 530 Kr. betrugen, so bringt der Staat für die Lokalbahnen ein Geldopfer von 4 200 500 Kr.; in diesem Betrage ist der etwa 1 000 000 Kr. betragende Antheil der Lokalbahnen an den Centralleitungskosten der ungarischen Staatsbahnen nicht berücksichtigt.

— **Verschleppung von Gütern bei den ungarischen Staatsbahnen.** Die Direktion dieser Staatsbahnen hat im Interesse regelmässiger Abwickelung des Güterdienstes im allgemeinen und besonders zur Verhinderung der Verschleppung von mit Lieferzeitversicherung aufgegebenen Gütern durch irrige Abgabe derselben in einer anderen als der im Frachtbriefe bezeichneten Station einen strengen Erlass an das Stations- und Zugbegleitungspersonal gerichtet. Die Untersuchung der vorgekommenen Verschleppungsfälle hatte ergeben, dass an derartigen Verstössen sowohl das Personal der Aufgabe- als auch jenes der Abgabestation, nicht minder aber auch das Zugbegleitungspersonal Schuld trage und dass das öftere Vorkommen derartiger Unzukömmlichkeiten auf Unkenntniss und Nichteinhaltung der Abfertigungsvorschriften, die mangelhafte oder irrige Bezettelung der Wagen, die ungenaue Ausstellung der Begleitrechnungspapiere, die Trennung der letzteren von dem Frachtgute und die nachlässige Uebernahme der Güter in den Abzweigestationen zurückzuführen sei. In dem ergangenen Erlasse werden alle Schuldtragenden für die aus der Güterverschleppung entstehenden Schäden, insbesondere bei dem Verderben unterliegenden Gütern für ersatzpflichtig erklärt, ausserdem wird die Einleitung des Disziplinarverfahrens und in Wiederholungsfällen die Entlassung angedroht.

— **Pensionsfonds der ungarischen Staatsbahnen.** Der Verwaltungsausschuss des Pensionsfonds der Beamten, Unterbeamten und Diener dieser Staatsbahnen hat über die Gebahrung im Geschäftsjahre 1900 einen Bericht erstattet, dem folgendes zu entnehmen ist: Die Mitgliederzahl hat im abgelaufenen Jahre eine Vermehrung um 1 842 erfahren, von denen 262 auf die in den Betrieb der ungarischen Staatsbahnen übergegangenen Torontáler Lokalbahnen entfallen. Durch diese Zunahme erhöhte sich der Bestand an Mitgliedern mit Ende des Jahres 1900 auf 28 475. Das Vereinsvermögen bezifferte sich am Ende des abgelaufenen Jahres auf 21 316 695 Kr. und zeigt gegen das Vorjahr eine Verminderung um 10 371 Kr., welche aus dem Kursverluste der Werthpapiere des Fonds herrührt. Das Einkommen aus dem Vereinsvermögen ergab den Betrag von 844 367 Kr., was einer 3,96 prozentigen Verzinsung entspricht. An Beiträgen der Vereinsmitglieder wurden 1 941 723 Kr. eingezahlt, der Beitrag der Regierung und der Gesellschaften betrug 1 083 316 Kr. Die sonstigen Einnahmen (Bahnhof-Eintrittskarten, Strafgelder usw.) beliefen sich auf 198 497 Kr. Da die Einnahmen zur Deckung der Ausgaben für Ruhegehälter, Waisengelder usw. nicht ausreichten, musste seitens der Regierung im Sinne der Satzungen ein unverzinslicher Zuschuss von 1 002 351 Kr. geleistet werden.

— **Lieferung ungarischer Wagen für ägyptische Eisenbahnen.** Im Hafen von Fiume wurde vor kurzem mit der Verladung von 530 Wagen für die ägyptischen Eisenbahnen, und zwar auf dem Dampfer „Istria" der Lloyd-Gesellschaft, begonnen. Die von der Raaber Wagenfabrik ausgeführte Lieferung umfasst 12 Personenwagen I. und 36 II. Klasse sowie 480 Güterwagen, welche, in zerlegtem Zustande zur Aufgabe gelangend, die volle Schiffsladung decken.

Niederlande.

— **Die Trockenlegung der Zuidersee** scheint ihrer Verwirklichung um einen Schritt näher gerückt zu sein. Denn nach einer Mittheilung der „Kölnischen Zeitung" hat der Minister Lely der holländischen zweiten Kammer einen Gesetzentwurf zur „Abschliessung und Trockenlegung der Zuidersee" vorgelegt. Es soll zunächst ein 40 km langer Abschlussdamm geschüttet werden, welcher die Zuidersee in einen Süsswassersee verwandelt, der die bisherigen Zuflüsse, namentlich die Yssel, aufzunehmen hat. Dann sollen zunächst zwei Stücke des Sees trocken gelegt werden.

Für das Eisenbahnwesen ist die beabsichtigte Unternehmung insofern von Belang, als der Abschlussdamm ein Gleis zur unmittelbaren Verbindung der Provinzen Nordholland und Friesland tragen soll. Die Fahrt von Amsterdam nach Leuwarden wird dadurch um 50 km verkürzt werden.

Die Kosten sind geschätzt: für den Abschlussdamm auf rund 70 000 000 ℳ, für Pumpanlagen usw. 30 000 000 ℳ, für Einpolderung von 46 520 ha 60 000 000 ℳ, zusammen also auf 160 000 000 ℳ, welche durch eine in 60 Jahren zu tilgende Anleihe aufgebracht werden sollen. Die Bauzeit ist auf 18 Jahre veranschlagt.

Uebrige europäische Länder.

— **Französisches Material für französische Eisenbahnen.** Im vorigen Jahre wurde im französischen Parlament lebhafte Klage darüber geführt, dass die Bahnverwaltungen Bestellungen von Lokomotiven, Wagen usw. im Ausland machten. Das wurde damit erklärt, dass die heimische Industrie durch die Weltausstellung überlastet war und die Lieferungen gar nicht übernehmen konnte. Jetzt tadelte ein Abgeordneter in der Kammer, dass die Konzession für eine E i s e n b a h n in D a h o m e y (Westafrika) ertheilt worden, ohne dem Konzessionär die Verpflichtung aufzuerlegen, nur französisches Material zu verwenden; die Regierung habe dabei die Interessen der französischen Industrie im Stich gelassen. Redner verlangte, dass künftig in jedem Vertrag, in jeder Konzession die Auflage gemacht werde, ausschliesslich französische Erzeugnisse zu verwenden. Kolonialminister Decrais wies dies als unmöglich zurück. Regelmässig würde ja so verfahren, und auch die K o l o n i a l v e r w a l t u n g

kaufe grundsätzlich für die Kolonien bestimmtes Material in Frankreich. Ausnahmen aber müssten unter Umständen gemacht werden. Bei Ueberlastung der französischen Fabriken müsse die Verwaltung die Möglichkeit haben, sich im Auslande zu versorgen. Deshalb habe die Kammer selbst in das Gesetz, betreffend die Errichtung von Eisenbahnen auf Madagaskar, die Bestimmung aufgenommen: „Das Material soll soweit als möglich in Frankreich gekauft werden.“ Nun habe aber die französische Kolonie Dahomey, welche allein die Kosten der Eisenbahn trage, sich rundweg geweigert, auch nur eine solche beschränkte Verpflichtung einzugehen. Thatsächlich habe sie indess französischen Fabriken Anerbietungen gemacht, welche jedoch wegen der ausserordentlich starken Anforderungen für die Weltausstellung ablehnten. Damit gab sich die Kammer zufrieden. Aber auch betreffs der eigentlichen französischen Eisenbahngesellschaften wurden wieder die alten Klagen vorgebracht: warum der Minister den Gesellschaften gestatte, Material im Auslande zu bestellen. Abgeordneter Bourrat, der streitbarste Gegner des Privatbahnsystems, griff lebhaft die Gesellschaften und die Regierung zugleich an. Minister Baudin versicherte, einer seiner ersten Grundsätze sei gewesen, die Bestellungen der heimischen Industrie zu sichern; es wäre aber unklug, ganz genau sofort die Vermehrung des Materials der Entwickelung des Verkehrs anzupassen.

— **Eisenbahnprojekt Paris-Chartres.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin hat der französischen Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, welcher die Einrichtung einer Linie Paris-Chartres (Hauptstadt des Departements Eure et Loire) auf dem Staatsbahnnetz als von öffentlichem Nutzen erklärt.

— **III. Wagenklasse bei den Schnellzügen in Frankreich.** Aus Anlass von neuerlich in der Presse erhobenen Forderungen wegen vermehrter Einführung der III. Wagenklasse bei Schnellzügen wird seitens der Verwaltungen eine Zusammenstellung veröffentlicht, wonach bereits alle Gesellschaften für die grossen Strecken den Reisenden die III. Wagenklasse zur Verfügung stellten. So habe die Nordbahn Schnellzüge mit III. Klasse nach Calais, Lille und Maubeuge an der belgischen Grenze mit einer stündlichen Geschwindigkeit von 69, 63 und 55 km, die Südbahn leistet mit II. u. III. Wagenklasse führenden Schnellzügen zwischen Bordeaux und Cette 64 km in der Stunde; die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in zwei Zügen Paris-Marseille 61,9 km; die Orléansbahn zwischen Paris und Bordeaux mit mehreren Zügen 58 bis 64,5 km; die Ostbahn mit drei Zügen zwischen Paris und Avricourt 59, 56 und 58 km; die Westbahn hat auf ihren Schnellzügen mit allen Klassen auf den Linien Paris-Havre und Paris-Brest eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 53 km; die Staatsbahn auf der Strecke Paris-Royan in zwei Zügen 54 bezw. 51 km.

— **Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen** ist mit dem 1. d. Mts. ins Amt getreten. Vormittags wurden die Büros bezogen und Nachmittags die erste Sitzung abgehalten.

— **Rückkauf der Gotthardbahn.** Das schweizerische Bundesgericht hat über den „Rekurs“ der Gotthardbahngesellschaft gegen den Bundesrathsbeschluss vom 16. Dezember 1897, betr. die Berechnung des konzessionsmässigen Reinertrags, entschieden. In den meisten Punkten wurde der Einspruch abgewiesen. Die Kündigung für den Rückkauf der Gotthardbahn kann am 1. Mai 1904 zum 1. Mai 1909 erfolgen. Für die Berechnung des Rückkaufpreises ist der durchschnittliche Reinertrag der Jahre 1894 bis 1904 maassgebend. Die nördlichen Zufahrtlinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau, die erst im Juni 1897 eröffnet wurden, stehen daher bei der Kündigung erst 7 Jahre im Betriebe. Die Bahngesellschaft verlangte deshalb, da der Verkehr auf ihnen dann noch nicht entsprechend entwickelt sei, dass für diese Linien nicht der 25fache durchschnittliche Reinertrag, sondern die Herstellungskosten vergütet werden. Das Bundesgericht lehnte diese Forderung ab und ordnete an, dass die Betriebsrechnung des ganzen Netzes so zu gestalten ist, wie sie sich ergeben hätte, wenn beide Linien von 1894 bis 1904 in Betrieb gewesen wären.

— **Direkte Bahn Bern-Neuenburg.** Bei der feierlichen Eröffnung am 1. d. Mts. wurden verschiedene, allgemein auf die schweizerische Eisenbahnpolitik bezügliche Reden gehalten. Bundesrath Comtesse gab dem Bedauern Ausdruck über die engen Grenzen, welche der „direkten“ vorläufig gezogen seien; unbeschadet der Interessen der Bundesbahnen habe auch das Interesse ihrer Sprösslinge, der bereits bestehenden wie der kommenden, auf die Unterstützung der Nation ein Anrecht. U. a. wurden Trinksprüche auf die drei Subventionskantone und auf die „Berner, Freiburger und Neuenburger Eisenbahnpolitik“ ausgebracht. Man protestirte gegen die der neuen Bahn höheren Orts aufgezwungene Bestimmung, täglich nur fünf Züge in jeder Richtung, darunter keinen einzigen Schnellzug, zu führen, und schwor sich begeistert zu, weiter zu arbeiten an dem grossen, den drei Kantonen gemeinsamen Ziel, der Lötschbergbahn, dessen erster Theil die „direkte“ bilden soll.

— **Jura-Simplonbahn.** In Aktionärkreisen ist man unzufrieden damit, dass die Eidgenossenschaft und die betreffenden Kantone ihre Stimmenmehrheit in der Generalversammlung dazu benutzt haben, einen Theil des Jahresgewinnes der Vertheilung an die Aktionäre zu entziehen und etwa 2 750 000 Fr. zur Tilgung der Heimfallsrechte zu verwenden, was dem Bund im Falle der freihändigen Verstaatlichung zu Gute kommen würde. Es ist davon die Rede, diesen Beschluss auf gerichtlichem Wege anzufechten, und in Börsenblättern wird wieder über unrechtmässige Beeinträchtigung der Aktionäre und kleinlichen Geist bei der schweizerischen Eisenbahnverstaatlichung geklagt.

— **Simplontunnel.** Der Ausstand der Arbeiter, über welchen übertriebene Gerüchte verbreitet wurden, ist am 4. d. Mts. an der Nordseite aufgegeben worden.

— **Generalabonnements und Rückfahrkarten in der Schweiz.** In dem der Generalversammlung der Nordostbahn vorgelegten Bericht der Revisionskommission wird unter anderem ausgeführt: Der Erhöhung des Preises der Generalabonnements, namentlich derjenigen für 15 und 30 Tage, muss Beifall gezollt werden. Die anfänglichen Taxen waren entschieden ein ungenügender Gegenwerth für die grossen Vortheile und Bequemlichkeiten, welche die Generalabonnements bieten, und es ist gut, wenn dem Bestreben einestheils des Publikums, diese Abonnements möglichst auszunutzen, sich für Tag und Nacht fast „haushäblich“ in den Eisenbahnwagen niederzulassen, ein gewisser Damm entgegengesetzt wird. Eine Errungenschaft von zweifelhaftem Werthe (?) sei dagegen die aus Deutschland eingeführte Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf zehn Tage. Wie die Direktion in ihrem Berichte mittheilt, wird nur ein kleiner Prozentsatz mehr als drei Tage lang benutzt, und die grosse Schattenseite dieser Fahrkarten bestehe in dem betrügerischen Missbrauch, der damit getrieben werden kann.

Erfreulich ist, dass die deutschen Eisenbahnverwaltungen diese Bedenken offenbar nicht in gleichem Grade theilen; denn eine Verlängerung der Geltungsdauer bis auf 45 Tage, wie sie seit einigen Tagen auf allen deutschen Staatsbahnen und vielen Privatbahnen zur Durchführung gekommen ist, wäre sonst unmöglich gewesen.

Fremde Welttheile.

— **Ueber den Bau der Usambara-Eisenbahn** während der Monate Januar bis März 1901 wird im „D. Kol.-Bl.“ berichtet: „Der Hafenpier in der Bucht von Tanga geht seiner Vollendung entgegen, die eisernen Grundpfähle sind gesetzt und die Plattform mit Bohlenbelag und Schienengleise wird in einigen Wochen aufgebracht sein. Auf der Neubaustrecke Muhesa-Korogwe ist der grösste Theil der Brücken und Durchlässe, ebenso die Arbeiten zur Befestigung der Böschungen vollendet. Die Fortschritte des Gleisbaues waren nur mässige infolge der inzwischen eingetretenen Regenzeit. Nach deren Beendigung wird ein flotterer Arbeitsfortschritt eintreten. Der im letzten Berichte gemeldete, wider Erwarten eingetretene Mangel an farbigen Arbeitern hatte auch zur Folge, dass ein Theil der kleineren Unternehmer und Handwerker die Strecke verliess. Die besseren Elemente verblieben aber zum grossen Theile dort zur Ausführung kleinerer Nebenarbeiten, werden sich auch, da sie bei den Erdarbeiten einen guten Verdienst gehabt haben, voraussichtlich dort niederlassen, um auf den Weiterbau nach Mombo zu warten. Der Mangel an schwarzen Arbeitern hat übrigens letzthin etwas nachgelassen, vornehmlich wohl deshalb, weil die Schamben der Eingeborenen nicht mehr ganz so reichlich Nahrungsmittel lieferten wie in den Vormonaten. Der Gesundheitszustand des Beamtenpersonals war besser als früher. Todesfälle von europäischen Eisenbahnangestellten kamen nicht vor. Der Bericht enthielt eine das ganze Rechnungsjahr 1900 betreffende Zusammenstellung der Betriebseinnahmen; er zeigt eine beträchtliche Zunahme des Verkehrs gegen das Vorjahr. Die Einfuhr gegen Bezahlung hat sich im Berichtsjahr gegen das Vorjahr von 57 637 ℳ auf 95 952 ℳ, die Ausfuhr von 10 640 ℳ auf 21 540 ℳ vermehrt. Die Einfuhr ohne Bezahlung ist nach einer Schätzung von 53 779 ℳ auf 118 645 ℳ und die Ausfuhr von 2 790 ℳ auf 23 926 ℳ gestiegen.“

— **Ueber innerafrikanische Eisenbahnprojekte** wird den „B. N. N.“ unterm 28. Juni aus Brüssel geschrieben: In den

letzten Tagen sind in die Blätter allerlei unklare Meldungen über neue Kolonialpläne gedrungen, welche dem König Leopold in Afrika und in China zugeschrieben wurden. Ich glaube in der Lage zu sein, Zuverlässiges über die Sachlage zu melden. Es handelt sich zunächst um ganz verschiedene Angelegenheiten, je nachdem die genannten verschiedenen Persönlichkeiten in Betracht kommen, welche allerdings in bedeutsamen Geschäftsunternehmungen mit dem Könige unterhandelt haben. Hinsichtlich des Obersten Thys dürfte als sicher gelten, dass seine Unterredungen mit dem Könige keinerlei afrikanische Unternehmungen zum Gegenstande hatten, sondern die Bildung einer neuen belgisch-französischen Finanzgruppe behufs industrieller Gründungen in China, namentlich Ausbeutung von Kohlen- und Erzschätzen. Dagegen betrafen die Verhandlungen mit dem Bankier Empain die Frage einer schon seit lange vom Kongostaate geplanten neuen Bahnverbindung zwischen dem Kongo und dem Nil. Der Kongostaat hat schon vor längerer Zeit eine besondere Expedition unter der Leitung des Eisenbahningeniörs Adan mit der Untersuchung und Vermessung des Gebietes zwischen der Station Stanleyfälle und dem Albertsee ausgerüstet, und Adan dürfte gegenwärtig seine Studien und seinen Bericht beendet haben, so dass die Brüsseler Regierung in wenigen Wochen in den Besitz dieses Berichtes zu gelangen hofft. Nach allem, was man bereits über das Ergebniss der Forschungen der Expedition Adan weiss, erscheint es als sicher, dass der Kongostaat unmittelbar vor einer Entschliessung wegen des Baues dieser etwa 700 km langen Eisenbahn Stanleyfälle-Albertsee steht, und dass demnach die bedeutsame Aufgabe der den Transport um die halbe Zeit verkürzenden Verbindung des Kongo mit dem Nil und den Mittelmeerhäfen gelöst wäre. In Anbetracht der bevorstehenden grundsätzlichen Entschliessung liegt nun die Frage zur Erwägung vor, ob der Kongostaat selbst diese Bahn bauen oder ob er sie, wie die Thys'sche Kongobahn, einer Privatgesellschaft übertragen soll. Der Bankier Empain bewirbt sich nun für letzteren Fall um die Konzession und erbietet sich zugleich, eine Bahn vom Kongostrome nach dem Taganyikasee zu bauen, welche gleichfalls seit längerer Zeit Gegenstand von Vorstudien ist.

In weiterem Felde stehen die Projekte, welche sich an den Namen Williams knüpfen. Die vorerwähnten Zeitungsgerüchte brachten Williams in Beziehung zu Cecil Rhodes und zu der Kap-Kairobahn. So weit sind wir noch nicht. Williams steht in ganz persönlichen Geschäften zum Kongostaate in Beziehung. Als ehemaliger Gold-Prospektor aus dem Transvaal hatte er im Katanga-Gebiete nach Gold gesucht und geglaubt, reiche Goldfelder entdeckt zu haben. Er wurde darauf Theilhaber des Katangakomitees, worin der Kongostaat, die Katangagesellschaft und als Dritter also Williams vertreten sind. Dieses Katangakomitee ist nichts anderes, als eine Gesellschaft zur Ausbeutung der Bodenschätze des weiten, an Eisen- und Kupfererzen allerbester Güte überreichen Katangagebietes. Die Meinung Williams' vom Vorhandensein von Goldfeldern hat sich thatsächlich bis jetzt nicht bestätigt; desgleichen haben die bisherigen Forschungen noch keine Kohlenlager nachweisen können. Indessen scheint der Eisen- und Kupferreichthum des Landes, zumal nicht allzu ferne von diesen Erzgegenden auf englischem Gebiete ein etwa 3000 englische Quadratmeilen messendes reiches Kohlengebiet entdeckt ist, das Katangagebiet jetzt schon als ein zukunftsreiches, für die Metallindustrie hochwichtiges Land zu bezeichnen. Williams ist nun mit Vorschlägen wegen Herstellung von Verkehrswegen an die Kongoregierung herangetreten, und thatsächlich prüft diese gegenwärtig mehrere Pläne, um die Erzschätze des Katangalandes an die Küsten zu schaffen, bezw. um die Kohlen aus dem englischen Gebiete in die Erzgegenden zu befördern.

— **Beraubung eines Eisenbahnzuges bei Wagner (Nordamerika).** Drei vermummte Räuber hielten am 3. d. Mts. Nachmittags bei dem Orte Wagner in Montana einen nach Westen fahrenden Zug der Great Northern-Eisenbahn an, entnahmen aus dem Geldschrank, den sie mit Dynamit sprengten, 40000 Dollars Baargeld sowie Werthpapiere und ritten dann davon. Die Reisenden wurden nicht beraubt, aber ein solcher und zwei Eisenbahnbeamte durch Revolverschüsse verwundet. Starke Polizeipatrouillen fahnden auf die Räuber.

— **Wieder einmal die Bagdadbahn in russischer Beleuchtung.** Die „St. Petersburger Zeitung" bringt aus der „Rossija" eine Auslassung über die Stellung Russlands zur Frage des Baues der genannten Bahn. Der Worte sind genug gewechselt, lasst uns endlich auch Thaten sehen, so etwa denkt die „Rossija" und legt sich noch einmal in einem sehr langen Artikel in die Sielen, um das russische Volk gegen die deutschen Bagdadbahn-Baupläne mobil zu machen.

„Was thun wir? Wir schreiben nur Artikel, lesen sie, sind unwillig, fragen uns in Augenblicken der Musse: sollen wir die Theilung der Türkei zulassen oder nicht? Ist die in den Artikeln ausgedrückte Ansicht irrig oder richtig? Ohne diese Fragen zu lösen, versinken wir dann wieder in unseren gewöhnlichen russischen Schlaf. Schreien denn wirklich der Erfolg unserer früheren Kriege, der Verlust an Geld und Menschenmaterial nicht zu uns wie die Stimme des Vorwurfs? Begreifen wir denn wirklich nicht, dass unser Zugeständniss, dass wir in den mandschurischen Sümpfen festgefahren sind, das Eingeständniss unserer Ohnmacht und Niederlage ist, dass das Suchen eines neuen Weges durch Persien damit gleichbedeutend ist, dass in der uns umgebenden Mauer unsere alte Thür uns vor der Nase zugeklappt ist und wir jetzt genöthigt sind, uns eine neue Thür durchzubrechen? Nein! Man muss hoffen, dass wir noch nicht schwach geworden sind; wir dürfen es nicht erlauben, dass dieser Verdacht sich in den Geistern unserer Feinde einnistet."

Die Tonart ist nicht mehr ganz neu, ähnliches haben wir schon mehrfach in der russischen Presse angetroffen. Aber mit soviel Pauken und Trompeten ist das Thema eigentlich vorher noch nicht vorgetragen worden. Die Verwirrung in den Köpfen der Schriftgelehrten der „Rossija" und deren Parteigänger wird immer grösser und der Hochmuthsteufel kommt immer mehr zum Vorschein. Die Welt wird eben nur nach dem Wunsche und der Ansicht jener Herren im Büro der „Nowoje Wremjä", der „Rossija" usw. regiert und vertheilt! Wer ihre Ansicht nicht theilt, vergeht sich gegen das heilige Russland. Das kann noch schön werden.

Allgemeines.

— **Verhütung von Bruchschäden an Säureflaschen.** Die in Nr. 51 S. 814 d. Ztg. über die auf Ersuchen der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. von der Handelskammer daselbst mitgetheilten Ansichten, die Bruchschäden der auf der Eisenbahn beförderten Säureballons zu vermindern oder zu verhüten, geben Veranlassung zu folgenden Bemerkungen und Vorschlägen.

Ganz verhüten werden sich diese Beschwerden solange nicht lassen, als man daran festhält, Behälter von dünnem Glas und ungleich starkem Glas zur Beförderung der Säure zu benutzen. Vermindern lassen werden sie sich sicher durch die vorgeschlagene Maassregel, dass an jedem Säurewagen eine Bremse sein muss, die beim Ablaufen vom Rangirrücken besetzt wird.

Die von der Handelskammer empfohlene strenge Ueberwachung der Anwendung eiserner Bremsschuhe beim Ablaufen der Wagen erscheint beachtenswerth, obwohl kaum anzunehmen ist, dass auf grossen Rangirbahnhöfen, wo Ablaufberge sind, keine Bremsschuhe in Gebrauch sein sollten. Jeder Ablaufberg setzt die Benutzung der Bremsschuhe eigentlich voraus und bei Anwendung von Gleisbremsen sind sie überhaupt nicht zu entbehren. Es scheint aber nicht ausgeschlossen, dass gerade die Anwendung der Bremsschuhe die Beschädigung der Säureflaschen hervorruft, denn die vom Rangirrücken ablaufenden Wagen nehmen besonders bei Segelwind (Wind in der Richtung des Wagenlaufs) eine ziemliche Geschwindigkeit an, die mittelst der Gleisbremse bezw. der Bremsschuhe so gemildert werden soll, dass kein nennenswerther Anstoss an im Gleis stehende Wagen erfolgt. Der auf der Schiene liegende Bremsschuh vermindert beim Auflauf des Rades die lebendige Kraft des ablaufenden Wagens so plötzlich, dass es ohne einen heftigen Stoss nicht abgehen kann, weil nämlich plötzlich die rollende Reibung in eine gleitende verwandelt wird. Diesen Stoss überträgt der Bremsschuh vom Wagen auf das widerstandsfähige Gleis. Das kräftige Wagengestell leidet dabei verhältnissmässig wenig (allerdings sollen vereinzelt schon Verbiegungen der Wagenachsen festgestellt worden sein), aber die Ladung wird durch die stossweise Verminderung der Geschwindigkeit unfehlbar gegen die Kopfwand des Wagens und gegeneinander gedrückt, gerade so wie bei heftigem Einsetzen der Schnellbremse im elektrischen Strassenbahnwagen oder auf der Eisenbahn ein Reisender gegen den anderen getrieben wird. Ist die Ladung nun in stossfeste Behälter gepackt oder wird ihre Beschaffenheit durch Stoss überhaupt nicht geändert, wie z. B. bei Textilwaaren, Heu, Stroh und dergl., so geschieht ihr auch nichts; anders bei den dünnen Glasflaschen, die oft in ihren Körben nicht einmal fest gegeneinander gestellt sind. Es dürfte daher an der Zeit sein, die Verpackungsart der Säureflaschen zu ändern.

Wenn man aus technischen Gründen oder der hohen Kosten wegen nicht zu stossfesten Behältern übergehen kann, so empfiehlt sich zunächst die Vorschrift, dass die Korbflaschen, womöglich mit Verwendung dazwischen angebrachter weicher Verpackungsstoffe, den Wagen ohne Lücke ganz ausfüllen müssen. Mehr Erfolg dürfte eine Benutzung von Bretter-

gestellen haben, die mit Oeffnungen versehen sind, in welche die Glasflaschen, geschützt durch Stroh- oder Heupolster, gestellt werden. Etwa für jede Flasche ein oberes und ein unteres Brett, versteift und verbunden durch Leisten. Diese Maassregel dürfte, wenn sie nicht überhaupt zur Einführung von ähnlich ausgestatteten Spezialwagen führen sollte,. solange am Platze sein, bis man für alle Säuresendungen Bremswagen verwenden kann. Ein Bremswagen wird am wirksamsten jede Beschädigung verhindern, weil die Bremse bei rechtzeitigem Andrehen den schnellen Lauf der Wagen nur ganz allmählich, d. h. ohne Auftreten von Stössen, hemmt.

Also in erster Linie feste Verstauung der Flaschen, sodann Brettergestelle und am besten besetzte Bremswagen! P.

— **Wie die Eisenbahnen von den Buren zerstört werden.** In englischen Blättern finden sich genaue Berichte über die Art, wie die Buren Bahnzüge in die Luft sprengen. Die zuletzt angewendete Art ihrer Minen setzt sich aus einem Martinigewehr zusammen, dessen Lauf und Kolben grösstentheils abgeschnitten sind. Der Abzugsbügel ist abgenommen und das Gewehr dann an einer Stelle unter die Schiene gelegt, wo die Bahnschwellen weit auseinander liegen, so dass der Hahn des Gewehres den unteren Theil der Schiene berührt. Eine Nitroglyzerinpatrone hat dabei die Stelle der gewöhnlichen Patrone eingenommen. Davor befindet sich ein halbpfündiger Cylinder Nitroglyzerin mit drei Detonatoren. Ringsumher liegen andere Cylinder mit Nitroglyzerin, manchmal bis zu 16 Stück. Schliesslich haben die die Mine legenden Buren die Steine wieder sorgfältig an ihre Stelle gelegt, so dass der ganze Boden gleichartig aussieht. Der über die Stelle rollende Zug bringt die über der Mine sich hinstreckende Schiene in Biegung und so entladet sich das Martinigewehr und die Mine explodirt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die dem Elbeumschlagsgüterverkehr dienende 2,39 km lange Elbhafenverbindungsbahn in Riesa, welche am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken der königlich sächsischen Staatseisenbahnen zugerechnet worden; ferner ist die 6,789 km lange Strecke de Bilt-Zeist, welche am 19. August d. J. von der niederländischen Centralbahn in Betrieb genommen werden wird, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 15. Juli d. J. wird der an der Linie Kieritzsch-Chemnitz zwischen Mittelwittgensdorf und Chemnitz neu errichtete Haltepunkt Borna b. Chemnitz dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr übergeben werden. (Vergl. Bekanntmachung der königlich sächsischen Staatseisenbahnen in Nr. 52 — Ins.-Nr. 1672 — dieser Zeitung.)

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Bei dem an der Linie Budapest-Csáktornya zwischen der Ausweiche Balaton Aliga und der Station Siófok im Kilometer 225,719 gelegenen Wächterhause Nr. 133 ist am 1. Juli d. J. eine zur Vermittelung des Personenverkehres dienende Haltestelle mit der Bezeichnung Balaton Világos eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Eilstückgutverkehr dienende Haltepunkt Voigtstedt an der Bahnstrecke Erfurt-Sangerhausen wird am 10. Juli d. J. auch für den Frachtstückgüterverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Posen. Am 15. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Posen-Stralkowo zwischen den Stationen Wreschen und Otoschno gelegene Haltestelle Kleparz, welche gegenwärtig nur für die Abfertigung von Gütern eingerichtet ist, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Privatdepeschen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Bahnstation V. Klasse Kaismühle wird am 15. Juli d. J. auch für den beschränkten Güterdienst — Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Theilstrecke Weidenhausen-Hartenrod der im Bau befindlichen Nebenbahn Weidenhausen-Herborn.

Die Eröffnung der vorbezeichneten Theilstrecke der normalspurigen Nebenbahn Weidenhausen-Herborn findet am 15. Juli d. J. statt.

Die an ihr gelegenen neuen Stationen Wommelshausen und Hartenrod dienen dem Personen-, Gepäck-, Güter- und Vieh- etc. Verkehr. Auf beiden Stationen ist die Abfertigung von Sprengstoffen, bei Wommelshausen auch von Fahrzeugen ausgeschlossen. Endbach kommt nur für den Personen- und Gepäckverkehr in Betracht. Der Fahrkartenverkauf auf der neuen Strecke wird durch den Zugführer bewirkt.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Die Aufnahme der neuen Stationen in die Staatsbahngütertarife vom Tage der Eröffnung ab ist veranlasst. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 5. Juli 1901. (1705)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Eisenbahn - Neubaulinie zwischen Friedberg (Oberhessen) und Friedrichsdorf.

Die Eröffnung der vorbezeichneten normalspurigen Nebenbahn findet am 15. Juli d. J. statt. Die an ihr gelegenen neuen Stationen Holzhausen v. d. H., Rodheim v. d. H. und Rosbach v. d. H. dienen unbeschränkt dem Personen-, Gepäck-, Güter- und Vieh- etc. Verkehr; nur die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit:

Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Die Aufnahme der neuen Stationen in die Staatsbahngütertarife mit dem Eröffnungstage ist veranlasst.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 3. Juli 1901. (1706)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Klein-Gerau.

Am 1. August d. J. wird der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr

dienende Haltepunkt Klein-Gerau an der Strecke Mainz-Darmstadt für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht bis 100 kg eröffnet und mit dem gleichen Zeitpunkt in den Gruppentarif VI und die Gruppenwechseltarife mit Gruppe VI aufgenommen.

Bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen sind der Frachtberechnung zu Grunde zu legen die Entfernungen von Weiterstadt zuzüglich 5 km oder von Gross-Gerau zuzüglich 3 km, je nachdem sich die kürzeste Entfernung ergibt.

Weitere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen sowie das Verkehrsbüreau.

Mainz, den 1. Juli 1901. (1707)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

3. Zuschlagsfristen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Genehmigung einer Zuschlagsfrist für Eilgüter während der Verkehrsunterbrechung zwischen den Stationen Neumarkt-Tramin und Salurn.

Die am 27. Juni 1901 kundgemachte Einführung einer Zuschlagsfrist für Eilgüter während der Verkehrsunterbrechung zwischen den Stationen Neumarkt-Tramin und Salurn wurde mit Erlass des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. Juli 1901, Z. 30 097/16, genehmigt.

Wien, am 3. Juli 1901. (1708)

Die Generaldirektion.

4. Güterverkehr.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli d. J. wird die Station Kirchen des Direktionsbezirks Elberfeld mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Creuzthal-Weidenau in den Verband aufgenommen.

Altona, den 5. Juli 1901. (1709)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Der Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren im inneren badischen Verkehr wird mit Gültigkeit vom 20. August d. J. in einer Neuauflage erscheinen, wodurch der bisherige Tarif vom 1. November 1898 aufgehoben und ersetzt wird.

In dem neuen Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren treten neben zahlreichen Frachtermässigungen auch einige unbedeutende Frachterhöhungen ein.

Die Frachtsätze für die an den Neubaustrecken Neustadt i/Schw. - Donaueschingen, Waldkirch-Elzach und Ueberlingen-Kluftern gelegenen, für den Thierverkehr eingerichteten Stationen, ferner für die Stationen Dogern, Ispringen, Köndringen und Wasenweiler treten erst mit dem Tage der Eröffnung der Neubaustrecken bezw. der letztgenannten Stationen in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Der neue Tarif ist vom 10. August d. J. durch Vermittelung der Dienststellen käuflich zu beziehen. Bis dahin ertheilt unser Gütertarifbüreau auf Anfrage Auskunft.

Karlsruhe, den 5. Juli 1901. (1710)

Generaldirektion.

Ostdeutsch-hessischer Verkehr.

Für die Stationen an der Strecke Landsberg a/W.-Brückenvorstadt-Meseritz treten mit Wirkung vom 10 Juli d. J. ab anderweite ermässigte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 5. Juli 1901. (1711)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. wird die Station Moabit des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin in den Schnitttarif des Ausnahmetarifs Nr. 21 (gebrannter Kalk) einbezogen.

Der Theilfrachtsatz der Schnitttafel B beträgt vom Schnittpunkte bis Moabit 98 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 6. Juli 1901. (1712)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Thiertarif.

Am 10. Juli 1901 treten im Verkehr zwischen den Stationen Neu-Ruppin K. W. E. und P. N. E. und Wittstock Gem.-Station der Prign. und K. W. E. und den Stationen Berlin Hamburg-Lehrter Bhf., Berlin Nordbhf., Berlin Stettiner Bhf. und Berlin städtischer Centralviehhof für Pferde, auch Ponies, jedoch ausschliesslich Fohlen, in gewöhnlichen Wagen folgende Frachtsätze für das Quadratmeter Ladefläche in Kraft:

Zwischen und	Berlin Hamburg-Lehrter Bhf.	Berlin Nordbhf.	Berlin Stettiner Bhf.	Berlin städt. Centr.-Viehhof
	Mark			
Neu-Ruppin K. W. E. u. P. N. E.	1,97	1,82	1,87	1,92
Wittstock Gem.-Stat. der Prign. u. K. W. E.	3,08	2,93	2,98	3,03

Neben diesen Frachtsätzen wird die regelrechte Abfertigungsgebühr erhoben.

Berlin, den 29. Juni 1901. (1713)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 15. Juli d. J. ab werden für Holz des Rohstofftarifs, Kartoffeln, Erden, Wegebaumaterialien, Düngemittel des Rohstoff-, Kali- und Düngekalktarifs, ferner für Torfstreu und Torfmull, sowie für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts die im Gruppentarif III und in den Wechseltarifen mit der Gruppe III, einschliesslich des ober- und niederschlesischen Kohlentarifs, im Verkehr zwischen der Uebergangsstation Velgast und den Stationen der preussischen und preussisch-hessischen Staatsbahnen für Ladungen von mindestens 10 000 kg bestehenden Frachtsätze beim Uebergang dieser Sendungen nach und von der Franzburger Südbahn (Kleinbahn) um 2 ₰ für 100 kg widerruflich ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Stettin, den 4. Juli 1901. (1714)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-hessischer und oldenburg-hessischer Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. werden an Stelle der bisherigen, zur Aufhebung gelangenden Tarifsätze des Ausnahmetarifs 8 (Giessereiroheisen) der obengenannten Verkehre neue ermässigte Sätze eingeführt.

Die Frachtsätze für Alfeld und Walkenried treten mit dem 15. August d. J. ausser Kraft.

Weitere Auskunft ertheilen auf Erfordern die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 30. Juni 1901. (1715)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 15. Juli d. J. werden in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (Purple ore), Puddel- und Heerdfrischschlacken, Luppen-, Schweissofen-Hammer- und Walzenschlacken, eisenhaltigen Konverterschlacken, sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz vom 1. Juni 1901 eine Anzahl Stationen der königlich preussischen und königlich sächsischen Staatsbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Breslau-Warschauer Eisenbahn, der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und der Lausitzer Eisenbahngesellschaft als Versandstationen neu aufgenommen.

Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs sind durchweg niedriger als die entsprechenden Frachtsätze der im schlesisch-sächsischen und hanseatisch-ostdeutschen Verbande sowie im mitteldeutschen und ostdeutschen Privatbahnverkehre bestehenden Ausnahmetarife für Erze zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe und treten somit an deren Stelle.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Kattowitz, den 5. Juli 1901. (1716)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898. (Getreideverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1901 kommt der Nachtrag III zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und des Nachtrages I enthält.

München, den 2. Juli 1901. (1717)

Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Zum Gütertarif Basel S. C. B.-badische Staatsbahnen wird mit Gültigkeit vom 15. Juli l. J. der Nachtrag X ausgegeben. In der Hauptsache enthält derselbe die Einbeziehung der Station Karlsruhe Hafen in den Tarif. Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Karlsruhe, den 3. Juli 1901. (1718)
Grossh. Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Kohlenverkehr. Ausnahmetarif vom 1. September 1900 (Richtung nach Belgien).
In dem am 1. d. Mts. erschienenen Nachtrag III zum vorbezeichneten Ausnahmetarife ist mit sofortiger Gültigkeit der Frachtsatz des Ausnahmetarifs B von Horst i/W. nach Overpelt=Usines von 5,05 auf 4,98 Fr. und mit Gültigkeit vom 20. August d. J. ab der Satz von Hugo nach Overpelt=Usines von 4,98 auf 5,05 Fr. für 1 000 kg zu berichtigen.
Essen, den 5. Juli 1901. (1719)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Russisch-ostpreussischer Getreideverkehr über Grajewo.
In dem vom 1. Juli 1901 n. St. gültigen Nachtrage II zum Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. von Russland über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel ist mit Gültigkeit vom 4. Juli 1901 bei den Frachtsätzen nach Pillau auf Seite 9 der Marksatz für Getreide von Pawlinowo von 305,31 ℳ in 305,21 ℳ, auf Seite 15 der Marksatz für Oelsamen von Issakowo von 352,96 ℳ in 352,86 ℳ und der Marksatz für Oelsamen von Prissady von 393,95 ℳ in 393,85 ℳ zu berichtigen. Vom gleichen Zeitpunkte sind die Entfernungen für Beresowka und Batraki=Pristan (Seite 8 bezw. 17 des Nachtrages II) auf 1 838 bezw. 2 086 Werst abzuändern.
Direktion (1720H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Oesterr.-ungar.-französischer Eisenbahnverband.
Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen für Möbel aus gebogenem Holze.
Die in Nr. 90 dieses Blattes vom 17. November 1900 unter fortl. Z. 2856 verlautbarten Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt, als Frachtgut etc. von

Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Bisenz=Pisek, Bistritz a/H., Holleschau, Wsetin; Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft Nemotitz	nach Paris (Douane und Reuilly)

treten am 15. Oktober 1901 ausser Kraft.
Wien, am 3. Juli 1901. (1721)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungar.-französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit der französischen Nordbahn via Belgien.)
Aufhebung von Frachtsätzen.
Mit Wirksamkeit vom 1. September 1901 sind die in dem vom 1. Februar 1901 gültigen Ausnahmetarife für die frachtgutmässige Beförderung verschiedener Artikel, sowie von Pferden zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina), der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. einerseits und Paris (La Chapelle) Station der französischen Nordbahn andererseits enthaltenen Frachtsätze:
für Tetschen Station der k. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft und der k. k. priv. österr. Nordwestbahn
auf Seite 14 unter V Frachtgüter aller Art Serie 1 und 2,
auf Seite 15 unter VI Hohlglaswaaren, gewöhnliche aller Art, und
auf Seite 16 unter VII Glasperlen, Glasprismen, Glasknöpfe
sowie
für Haida und Steinschönau, Stationen der k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft,
auf Seite 15 unter VI, Hohlglaswaaren, gewöhnliche aller Art,
weiters
auf den Seiten 26 bis 28 die Kilometerentfernungen und Lieferfristen für die Stationen Haida, Steinschönau und Tetschen zu streichen.
Wien, am 3. Juli 1901. (1722)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.
Für Zeichenrequisiten, als: Reisbretter, Reisschienen, Lineale, Winkel etc. aus Buchen- und Fichtenholz, welche weder gebeizt, gefärbt, gefirnisst, lackirt, polirt, vergoldet, versilbert noch bronzirt sind, auch in Verbindung mit anderen Stoffen (ausgenommen mit edlen Metallen), insofern diese Stoffe nicht wesentliche Bestandtheile der betr. Gegenstände bilden, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg für den Frachtbrief	10 000 kg und Wagen
von Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.) . . .	224 ℌ	209 ℌ
Nach Schönpriesen=Umschlag		
von Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.) . . .	219 „	204 „
Nach Dresden=Elbkai		
von Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.) . . .	264 „	238 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ℌ Schleppbahngebühr für 100 kg.
Wien, am 4. Juli 1901. (1723)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.
Für Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten treten für das zwischen Wallwitzhafen (einschliesslich) und Hamburg (einschliesslich) gelegene Verkehrsgebiet 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Bubna St. E. G. . „ Bubenc St. E. G. . „ Lieben St. E. G. u. Oe. N. W. B. . . . „ Prag B. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B. „ Prag St. B. transit „ Prag = Anglobank Oe. N. W. B. . . . „ Vysocan B. N. B. . „ Wysocan Oe.N.W.B.	50 ℌ
„ Smichow K.K.St.B.	60 „
Nach Schönpriesen=Umschlag	
von Bubna St. E. G. . „ Bubenc St. E. G. . „ Lieben St. E. G. u. Oe. N. W. B. . . . „ Prag B. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B. „ Prag St. B. transit „ Prag = Anglobank Oe. N. W. B. . . . „ Vysocan B. N. B. . „ Wysocan Oe.N.W.B.	45 „
„ Smichow K.K.St.B.	55 „
Nach Dresden=Elbkai	
von Bubna St. E. G. „ Bubenc St. E. G. „ Lieben St. E. G. u. Oe. N. W. B. „ Prag B. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B. „ Prag St. B. transit „ Prag = Anglobank Oe. N. W. B. „ Vysocan B. N. B. „ Wysocan Oe.N.W.B.	
für Getreide etc.	86 „
„ Kleie . . .	72 „
„ Smichow K.K.St.B.	
für Getreide etc.	96 „
„ Kleie . . .	82 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ℌ, bei Aussig=Landungsplatz 10 ℌ für 100 kg beträgt.
Wien, am 4. Juli 1901. (1724)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Grossherzogliche badische Staatseisenbahnen.
Mit höherer Ermächtigung wird vom 6. Juli l. J. an die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten im inneren Verkehr der badischen Staatseisenbahnen sowie im Nachbarverkehr mit den württembergischen und bayerischen Staatsbahnen, den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, den Pfälzischen Bahnen und der Main-Neckarbahn, ebenso im Verkehr dieser Bahnen im Durchgang über die badischen Staatsbahnen auf 45 Tage ausgedehnt.
Im Verkehr zwischen den obengenannten Bahnen und den preussisch-hessischen Staatsbahnen ist die gleiche Verlängerung schon am 4. d. Mts. in Kraft getreten. (1725)

6. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Böschungs- und Rodungsarbeiten sowie Herstellung der Durchlässe der Neubaustrecke Pr. Stargard-Czerwinsk soll einschl. Lieferung der Baumaterialien mit Ausschluss des Cements, der eisernen und Thonröhren öffentlich vergeben werden.

Die Loose enthalten:

Loos IV von Stat. 51 + 23 — 120 + 37: 93 220 cbm Bodenbewegung, rd. 150 cbm Mauerwerk etc.,

Loos V von Stat. 120 + 37 — 200 + 94: 111 960 cbm Bodenbewegung, rd. 1 760 cbm Mauerwerk etc.,

Loos VI von Stat. 200 + 94 — 289 + 83,5: 111 750 cbm Bodenbewegung, rd. 1 300 cbm Mauerwerk etc.,

Loos VII von Stat. 289 + 83,5 — 386 + 56 (Bahnhof Czerwinsk): 115 070 cbm Bodenbewegung, rd. 1 600 cbm Mauerwerk etc.

Verdingungsanschläge sowie Zeichnungen können werktäglich von 8-1 Uhr Vorm. und von 3—6 Uhr Nachm. in den Geschäftsräumen der unterzeichneten Bauabtheilung eingesehen werden. Dorther sind auch die Verdingungsanschläge gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ für einzelne Loose, 3,50 ℳ für sämmtliche Loose (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Angebote mit der Aufschrift „Erdarbeiten" sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, den 5. August d. J., 12 Uhr Vormittags, versiegelt einzureichen. Zuschlagsfrist 6 Wochen. (1726)

Pr. Stargard, den 4. Juli 1901.
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Holz- und Seilerwaaren, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen, Pfriemenbauschen, Werg, Hanf, Schnüre und Spitzstränge.

II. Gewebe und Posamentirwaaren, als: wollener und halbleinener Vorhangstoff, Futterzeug, Segeltuch, Packleinwand, leinene Schläuche und Apparatdecken, Dochte, Schnur, Naht- und Plattschnur, Sammtbördchen, Litzen, Nähfaden, Gurten, Schmierpolster und Wiechengarn.

III. Glas- und Thonwaaren, als: Oelbehälter, Glaslampen, Milchglasglocken, Laternengläser, Glastafeln, Laternenglas, Isolatoren, Häfen und Krüge.

IV. Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Borax, Salmiak, Salzsäure, Spiritus, Bleiweiss, Ocker, Parisergelb, Pariserschwarz, Kienruss, Umbra, Kaput-mortuum, Englischroth, Eisenmennige, Goldbronze und Gold, feines.

V. Lederwaaren, Mineralien, Pech, Theer und Harze, als: Häute, Felle, Riemen, Bimsstein, Kreide, Graphit, Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium und Harz.

VI. Papiere und verschiedenes, als: Fliess- und Packpapier, Pappendeckel; Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schmiergelleinen, Glaspapier, Salband, Rosshaar, Stärke, Gummi arabikum, Zimmermannsbleie, Stopfbüchsenpackung, Filz, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 22. Juli 1901"

versehen, spätestens

Montag, den 22. Juli 1901, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 1. Juli 1901. (1727)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Lieferung von 700 000 kg Portlandcement zum Bau der Bahn Pr. Stargard-Czerwinsk soll öffentlich vergeben werden.

Verdingungsanschläge können werktäglich von 8—1 Uhr Vorm. und von 3—6 Uhr Nachm. in den Geschäftsräumen der unterzeichneten Bauabtheilung eingesehen werden, auch sind solche dorther gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Angebote mit der Aufschrift „Cement" sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, den 29. Juli d. J., 12½ Uhr Vorm., versiegelt einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Pr. Stargard, den 5. Juli 1901. (1728)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Die Lieferung von 126 140 kg gusseisernen Röhren zur Herstellung von Durchlässen für die Bahn Pr. Stargard-Czerwinsk soll öffentlich vergeben werden.

Verdingungsanschläge können werktäglich von 8—1 Uhr Vorm. und von 3-6 Uhr Nachm. in den Geschäftsräumen der unterzeichneten Bauabtheilung eingesehen werden, auch sind solche dorther gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Angebote mit der Aufschrift „Gusseiserne Röhren" sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, den 29. Juli d. J., 12 Uhr Vorm., versiegelt einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Pr. Stargard, den 5. Juli 1901. (1729)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Oldenburgische Staatsbahnen.

Die Lieferung von 200 grossen und 600 kleinen Achsbüchsuntertheilen aus gepresstem Stahl- oder Flusseisenblech soll vergeben werden.

Die maassgebenden Zeichnungen und Bedingungen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ von unserem Materialienbüreau hierselbst, Karlstrasse, bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen und versiegelt, postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf gepresste Achsbüchsuntertheile" bis zum Eröffnungstermin, 20. Juli 1901, 11 Uhr Vormittags, an unser Materialienbüreau einzureichen.

Zuschlagsfrist bis zum 31. Juli 1901.

Die Angebote sind für das Stück, frei Bahnhof Oldenburg einzureichen.

Oldenburg, den 4. Juli 1901. (1730)

Ausschreibung der Arbeiten und Lieferungen — mit Ausnahme der Steine und des Sandes — zur Erweiterung des Güterschuppens auf Bahnhof Wittlich.

Der vorstehenden Ausschreibung werden die „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" und die „allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten" zu Grunde gelegt. Die Arbeiten umfassen:

a) den Anbau eines in Ziegelrohbau herzustellenden Güterschuppens von 127 qm bebauter Fläche ausschl. der Ladebühnen,

b) die Herstellung einer offenen Laderampe mit massiven Umfassungsmauern von 141 qm Grundfläche ausschl. der Ladebühnen.

Zeichnung und Bedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude zur Einsichtnahme aus.

Das Verdingungsheft wird von hier gegen kostenfreie Einsendung von 2 ℳ ohne Zeichnung und von 3,50 ℳ (in baar) mit Zeichnung abgegeben.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung „Erweiterung des Güterschuppens zu Wittlich" bis zum 22. d. Mts., Vormittags 11½ Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 3. Juli 1901. (1731)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 3.

Die Lieferung von Thonröhren:

755 m von 0,30 m lichter Weite,
78 „ „ 0,40 „ „ „
101 „ „ 0,50 „ „ „

zur Herstellung von Seitendurchlässen für die Bahn Pr. Stargard-Czerwinsk soll öffentlich vergeben werden.

Verdingungsanschläge können werktäglich von 8—1 Uhr Vorm. und von 3—6 Uhr Nachm. in den Geschäftsräumen der unterzeichneten Bauabtheilung eingesehen werden, auch sind solche dorther gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Angebote mit der Aufschrift „Thonröhren" sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, den 30. Juli d. J., 12 Uhr Vorm., versiegelt einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (1732)

Pr. Stargard, den 5. Juli 1901.
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Lokomotiven und Wagen.

7 ausgemusterte Lokomotiven (darunter 1 Tenderlokomotive) und 15 solche Wagen sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

26. d. Mts., Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 5. k. Mts.

Magdeburg, den 3. Juli 1901. (1733)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 54. 13. Juli 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 20 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Umwandlung der Londoner Distriktbahn auf elektrischen Betrieb.

Dass die Distriktbahngesellschaft nothgedrungen der Frage näher treten musste, auf ihrer Untergrundbahn den Dampfbetrieb durch elektrischen Betrieb zu ersetzen und damit auch die Umwandlung ihrer Aussenstrecken vorzunehmen, haben wir mehrfach berichtet. Schon seit Eröffnung der City und Südlondonbahn, besonders aber durch die glänzende Betriebsführung auf der Centrallondonbahn ist es den Londonern zum Bewusstsein gekommen, dass die Einrichtungen der alten Untergrundbahnen ebenso ehrwürdig wie rückständig sind. Die Rauchplage in den Tunneln, der elende schmutzige Anblick, den Bahn und Stationen gewähren, noch vergrössert durch eine geradezu klägliche Beleuchtung der Stationsanlagen, hätten schon längst die Fahrgäste dieser Bahn fahnenflüchtig machen müssen; aber solange es an anderen besseren Verkehrsmitteln fehlte, blieb man wohl oder übel diesem altehrwürdigen Verkehrsmittel der Untergrundbahn treu. Im Verkehr kürzerer Strecken allerdings machte der Omnibus den alten Untergrundbahnen Verkehr abspenstig, und namentlich die Distriktbahngesellschaft, der der südliche Abschnitt des Ringes dieser Untergrundbahnen gehört, klagt schon viele Jahre über den Omnibuswettbewerb. Die Klagen kehrten bei jeder Hauptversammlung der Aktionäre wieder und die Gesellschaft hatte Jahr für Jahr ihre unbefriedigten Aktionäre auf bessere Zeiten zu vertrösten. Der Besitzerin der nördlichen Hälfte des Ringes, der Metropolitan-Gesellschaft — der östliche Schluss des Ringes und die Verbindung mit der den alten Brunel'schen Themsetunnel benutzenden Ostlondonbahn gehören beiden Gesellschaften zusammen — geht es weit besser; sie hat keine Veranlassung gehabt, den Aktionären beständig etwas vorzuklagen. Die Distriktbahn hätte aber selbst ohne die Zudringlichkeit der Omnibusse ihre Noth gehabt, ihre ungeheuren Kapitalien einigermaassen befriedigend zu verzinsen, und sie hat schon lange die Flucht in die westlichen Vororte angetreten, um auf billigeren Aussenlinien mehr Verkehr heranzuziehen und ihrer Untergrundstrecke zuzuführen; zuletzt hat sie auch im dichtbevölkerten Osten Londons neue Verkehrsquellen gefunden, indem die Whitechapel- und Bowgesellschaft von Whitechapel aus eine Erweiterung des alten Untergrundtunnels vornahm, die sich zur Zeit noch im Bau befindet. Als nun im verflossenen Jahr die Centrallondonbahn dem Betrieb übergeben wurde, die der Distriktbahn ganz energisch Konkurrenz machte, umsomehr, als sie sich mitten in den dichtesten Strom des Massenverkehrs hineinlegt, den die Distriktbahn umgeht, begann die Lage dieser Bahn ungemüthlich zu werden. Trostgründe verfingen nicht mehr und die Verhältnisse wurden geradezu verzweifelt, als nun auch noch von dritter Seite der Bau einer anderen elektrischen Konkurrenzbahn unter dem Strand betrieben wurde, die zur Zeit mit vielen anderen elektrischen Untergrundbahnen dem Parlament vorliegt. Die Einnahmen der Distriktbahn bewegen sich ständig abwärts; der Rückgang konnte auch durch Fahrpreisermässigungen nicht aufgehalten werden und die gewöhnlichen Antheile notiren an der Londoner Börse nicht mehr als 30. Am 30. Juni v. J. belief sich das gesammte aufgenommene Kapital auf rund 120 000 000 ℳ bei einer Betriebslänge der Bahn von nicht ganz 65 km, einschliesslich 24 km in Betriebspacht genommene Linien. Ausserdem aber hatte die Gesellschaft noch rund 40 000 000 ℳ konsolidirte Schulden — Obligationenanleihe — und noch 2 250 000 ℳ Buchschulden, alles in allem eine geradezu erdrückende Bürde von Verbindlichkeiten. Dass da nicht allein der gewöhnliche Aktionär leer ausging, sondern auch die Vorzugs- und garantirten Aktien nur eine bescheidene Dividende erhalten konnten, ist begreiflich, denn wo nach Erlegung des Pachtzinses und der Zahlung der Hypothekenzinsen nicht viel mehr übrig ist, nutzt den Aktionären auch die Garantie herzlich wenig. Die Roheinnahme betrug in dem Halbjahr, das am 30. Juni v. J. zu Ende ging, rund 4 500 000 ℳ, d. i. im grossen Durchschnitt $2\frac{1}{2}$ % der gesammten Geldverpflichtungen. Und dieser mehr als dürftige Ertrag ging von Jahr zu Jahr weiter zurück.

Es blieb also nur der Sprung in die Elektrizität übrig, um das dem besseren Verkehrsmittel der Centrallondonbahn schaarenweise sich zuwendende Publikum wieder zurückzuholen.

Und so sind denn schon seit einiger Zeit Versuche mit einem elektrischen Zuge zwischen Earls Court und Kensington angestellt worden, ungefähr so, wie auf der Wannseebahn in Berlin Man hat dann ein Preisausschreiben für die Umwandlung der Distriktbahn erlassen, an dem wohl alle namhaften elektrischen Firmen der Welt sich betheiligt haben. Aber der Amerikaner hatte die Sachlage wieder einmal am geschäftlichsten erfasst; man wusste drüben sehr wohl, dass die Geldbeschaffung für jemanden, der nicht viel mehr als das liebe Leben hat, keine einfache Sache ist, und so griff man denn der Gesellschaft ausser mit der Elektrizität denn gleich auch mit den nöthigen Geldern unter die Arme. Sache des Finanzmannes ist es, in solchem Falle die richtige „Konstruktion“ zu finden, und diese ist den Amerikanern so trefflich gelungen, dass nicht allein der Wohlthäter, sondern auch der, dem die Wohlthat zu theil wird, glücklich sind ob des erzielten Erfolges. Die Distriktbahn hatte bereits vorher beim Parlament eine Vorlage eingebracht, über die schon in der Vereinszeitung berichtet ist (Nr. 6 S. 90 dieses Jahrgangs), welche die Genehmigung für neue Geldbeschaffungen nachsuchte. Diese Vorlage ist nun auf Grund Beschlusses der Generalversammlung vom 6. Juni d. J. in den wesentlichen Punkten nach dem amerikanischen Muster geändert.

Seit die frühere Vorlage dem Parlament überreicht ist — so erklärte der Vorsitzende Mr. Forbes in der Generalversammlung am 6. d. Mts. —, hat eine Vereinigung von Männern von Fähigkeit und finanziellem Ruf, von langer Erfahrung in elektrischen Dingen und in Beförderungsangelegenheiten die Hälfte der gewöhnlichen Aktien der Gesellschaft aufgekauft und auf diese Weise sich die Mehrheit in der Gesellschaft gesichert, sich also zu Herren der Sachlage gemacht. „Sie wollen aber diese Macht durchaus nur zum Vortheil des Unternehmens verwerthen, und alles, was sie begehren, ist, mit den gewöhnlichen Aktionären zur Theilhaberschaft zugelassen zu werden, während sie ihrerseits in das Geschäft einbringen die unbestreitbare Kenntniss der elektrischen Angelegenheiten und eine thatsächlich unbegrenzte Kapitalreserve zur Durchführung der Aenderungen, die allseitig für durchaus nothwendig angesehen werden.“ Hierzu ist zu bemerken, dass es ein nicht allein in Amerika, sondern auch bei uns in Deutschland durchaus übliches Verfahren ist, durch Aktienaufkauf ein Unternehmen in die Hand zu bekommen, um dann damit schalten und walten zu können. Die Umwandlung vieler Pferdebahnen auf elektrischen Betrieb ist auf diese Weise zu Stande gekommen. In England, das auf elektrischem Gebiete sich noch wenig bethätigt hat, hat man hierin allerdings erst noch die Erfahrungen zu machen.

Der Vertreter des amerikanischen Syndikats ist Mr. Yerkes, der sich durch Strassenbahnfinanzirungen in Chicago einen weitbekannten, ja weltbekannten Namen gemacht hat. Beim Erwerb der Distriktbahnaktien ist er wesentlich unterstützt worden durch Mr. Perks, ein englisches Parlamentsmitglied, der seit einigen Jahren einer der grössten Aktionäre der Distriktgesellschaft ist, wohl, seitdem hinter ihm die Amerikaner standen. Er hat sich auch bei anderen Unternehmungen des Mr. Yerkes in Londoner Untergrundbahnen, so bei der Charing Cross, Euston und Hampsteadbahn, durch thätige Mithilfe ausgezeichnet.

Eine besondere Gesellschaft, deren Satzungen bereits von sechszehn, vorwiegend amerikanischen, Firmen unterschrieben sind, wird zu dem Zwecke errichtet werden, ein Kraftwerk zu bauen, das der Distriktbahn den nöthigen Strom für ihren Betrieb liefern soll. Die nahe Verwandtschaft zur Distriktbahn wird durch den Namen „Metropolitan District Electric Traction Co.“ angedeutet. Das Kraftwerk ist auf 8 000 000 ℳ veranschlagt. Der Vorsitzende weiss nicht genug zu rühmen, wie sorgsam die neue Gesellschaft in allen Dingen die Interessen der alten Bahngesellschaft in Obacht nehmen wird. Die Ausführung des Kraftwerks wird nicht in Bausch und Bogen vergeben, vielmehr sind mit ersten Baufirmen Abkommen derart getroffen worden, „dass alle Preisnachlässe oder sonstigen Vortheile der Bauherrin zu Gute kommen sollen und zur Verminderung der Kosten verwendet werden“. Wenn das Werk fertig ist, wird es der Bahngesellschaft in Pacht gegeben, die die Auslagen mit 5 % zu verzinsen hat. Der Vorsitzende hat sich bemüht, den Zinsfuss auf 4 % herabzudrücken, aber ohne Erfolg, und meint, dass man in Anbetracht des mit der Unternehmung verbundenen Risikos auch mit 5 % noch recht zufrieden sein könne. Die Erträge aus dem Kraftwerk sind jedenfalls den Amerikanern sicher. Ein solches Geschäft könnte am Ende jeder machen; aber sie bethätigen, wie der Vorsitzende ausdrücklich hervorhebt, ihr Vertrauen zur künftigen Entwickelung des Unternehmens aufs nachdrücklichste durch das übernommene Risiko des grossen Aktienbesitzes, den sie erworben haben, der sich auf nicht weniger als 25 000 000 ℳ nominell beläuft, die Hälfte aller gewöhnlichen Aktien. Dieser Besitz zwinge auch die jetzigen Besitzer, alles zu thun, was in ihrer Macht stehe, um das Unternehmen erfolgreich zu gestalten — meint der Vorsitzende —, sofern sie nicht vorher Gelegenheit finden, die Werthe nutzbringend zu veräussern — so wird der Aussenstehende hinzufügen. Aber nicht genug des Zutrauens und Wohlwollens, die Amerikaner verzichten auch für die Umwandlung der Bahn einschliesslich der Betriebsmittel — abgesehen vom Kraftwerk — auf jede baare Zahlung. Sie haben sich bereit erklärt, für ihre Leistungen und Lieferungen neue Aktien und neue 4 % Obligationen an Zahlungsstatt anzunehmen, die sie bestmöglichst zu verwerthen haben. Sie werden nominell 10 Millionen Aktien zu 25 % und 3¹/₃ Millionen Schuldverschreibungen zu pari übernehmen, alle darüber hinaus etwa noch benöthigten Mittel aber zu 5 % der Distriktbahn vorschiessen. Wie viel Geld dies sein mag, ist natürlich nicht annähernd zu übersehen. Auch bezüglich der Verwerthung der Werthpapiere werden die Amerikaner den richtigen Zeitpunkt der Entwickelung des Unternehmens gewiss nicht vergessen. In dem Kursgewinn findet das Syndikat, wenn es glücklich spekulirt, seinen Nutzen. „Das Syndikat kann aber sich selbst nicht dienen, ohne den Aktionären zu dienen,“ bemerkt etwas einseitig der Vorsitzende.

„Die Abmachungen sind — wie man vom Tische des Verwaltungsraths hören konnte — im höchsten Grade gerecht und geschäftlich unantastbar und stechen sehr vortheilhaft ab von den schweren Bedingungen, unter denen vor einiger Zeit die Geldbeschaffung schien sich vollziehen zu müssen.“ In zwei Jahren etwa soll die Umwandlung der Bahn beendet sein; die Amerikaner versichern, dass der bestehende Betrieb durch die Arbeiten nicht im mindesten gestört wird, was man allerdings wohl auch annehmen kann. „Dann wird die Gesellschaft die schönste elektrische Bahn der Welt haben; diese Bahn wird nahe an der Erdoberfläche liegen, keiner Aufzüge — wie sie die anderen Londoner elektrischen Tiefbahnen haben — bedürfen und durch ihre grossen Tunnel in Bezug auf Annehmlichkeit und Betriebsführung sehr viel voraus haben vor der engleibigen Röhre.“

Um die Verbesserung der Aussichten, welche der Distriktbahn durch die Umwandlung erwachsen werden, richtig zu bewerthen, sind nicht genügende Anhaltspunkte in die Oeffentlichkeit gekommen, wie auch das Abkommen mit den Amerikanern in den Einzelheiten noch geheim gehalten wird, wenigstens bis zu den Parlamentsberathungen. Einige Bemerkungen zu der Angelegenheit können indessen hier doch angeknüpft werden. Man will mehr Züge laufen lassen, als bisher. Heute fahren die Züge in Abständen bis zu zwei Minuten. Ob man da noch Züge einschieben kann, wird abzuwarten sein, besonders wenn man das heutige Signalsystem — das absolute Blocksystem — beibehalten will. Dass man aber hiervon abgehen dürfte — die Liverpooler Hochbahn und die Pariser Stadtbahn wenden erfolgreich selbstthätige Systeme an —, scheint deshalb besonders fraglich, weil der Zugbetrieb wohl durchsetzt bleiben wird mit Dampfzügen anderer Gesellschaften. Die Metropolitangesellschaft führt gemeinsam mit der Distriktgesellschaft den Ringbetrieb auf der Untergrundbahn, und zwar lässt die eine

Gesellschaft ihre Ringzüge auf dem inneren, die andere auf dem äusseren Ringgleis laufen. Zwischen diese Ringzüge, die für den ganzen Untergrundbahnbetrieb das Tempo angeben und in jeder Richtung alle zehn Minuten fahren, sind die von aussen auf die Untergrundbahn herein kommenden Züge eingeschoben. Aber ausser den Metropolitanzügen befahren auch noch Züge der Nordwestbahn in halbstündlichen Zwischenräumen die Distriktgleise der Untergrundbahn. Es sind dies die sogenannten Aussenringzüge zwischen Mansion House und Broad Street, die dem Besucher der Untergrundbahn durch ihre unübertrefflich schöne elektrische Zugbeleuchtung auffallen. Die früheren Mittelringzüge der Westbahn fahren heute nicht mehr in die Untergrundbahn hinein. Wie man es mit den Innen- und Aussenringzügen jener beiden fremden Gesellschaften zu halten gedenkt, zeigt die Klausel, die man der Parlamentsvorlage einfügen will, dass Gesellschaften, die ihre Züge über die Distriktbahn führen, gehalten sein sollen, diese elektrisch zu bebetreiben, wenn die Distriktbahn dies verlangt. Es ist anzunehmen, dass das nicht ohne schwere Kämpfe abgehen wird und dass jene Züge vorerst wohl noch als Dampfzüge zwischen den elektrischen weiter fahren werden. Der Vorsitzende war auch nicht sehr vertrauensselig in dieser Richtung; er gab in der Hauptversammlung lediglich der Hoffnung Ausdruck, dass man noch zu einem Abkommen mit der Metropolitangesellschaft darüber gelangen werde, dass der Innenring als Ganzes elektrisch betrieben werde. Aber selbst wenn die Metropolitangesellschaft ein von dem eigenen verschiedenes elektrisches System wählen sollte, so sei anzunehmen, dass man Mittel finden werde, die Einheitlichkeit des Betriebes mit den verschiedenen Zügen doch aufrecht zu erhalten. Aber der Distriktbahngesellschaft müsse naturgemäss vor allem daran liegen, ihren durchgehenden Zugverkehr, welcher im Westen und Osten zur Untergrundbahn hereinkommt und nur $6\frac{1}{2}$ km davon benutzt, zu entwickeln, zumal der Ringbetrieb nur 43 % des gesammten Distriktbahnverkehrs ausmache. Im übrigen gehen die Interessen der wohlhabenden Metropolitanbahn und der bedrängten Distriktbahn, so freundnachbarlich auch ihre Züge die gegenseitigen Bahnstrecken im Ringverkehr benutzen, doch weit genug auseinander.

Die elektrischen Züge werden gebildet etwa wie die Versuchszüge der Wannseebahn, d. h. der erste und letzte Wagen werden Motorwagen sein; diese nehmen vier Beiwagen zwischen sich. Für gewöhnlich wird mit derartigen vollen Zugeinheiten gefahren, aber in den Tagesstunden geringeren Verkehrs werden diese Blockzüge in zwei Theile zerlegt, die als Einzelzüge verkehren. Diese Mittheilungen sind etwas lückenhaft, denn jede der Theileinheiten hätte danach den Charakter eines Lokomotivzuges. An anderer Stelle wird denn auch gesagt, man wolle das „multiple control system“ anwenden, was besagen würde, dass im Zuge noch mehr Motorwagen laufen, damit auch wieder jeder Theilzug seine beiden Motorwagen an den Enden hat. Der Güterverkehr wird mit elektrischen Lokomotiven bedient. Güterverkehr findet sich, nebenbei bemerkt, nur auf den Aussenstrecken, nicht auf der Untergrundbahn selbst.

Ueber die Betriebskosten macht sich der Vorsitzende ein angenehmes Bild, oder vielmehr die Amerikaner machen ihm dieses Bild. Er glaubt, dass das Zugkilometer nach der Betriebsumwandlung viel billiger betrieben werden könne, als zur Zeit im Dampfbetrieb. Jetzt betragen die Betriebsausgaben 52 % der Einnahmen, und nach der Umwandlung, hat man ihm gesagt, werde man mit 35 % auskommen. Nun, selbst noch vor wenig mehr als Jahresfrist betrugen in Deutschland, wo eine elektrische Strassenbahn finanzirt werden sollte, die Betriebskosten trotz Zehnpfennigtarifs regelmässig doch nur 50 % der Einnahmen. England ist im Bau elektrischer Strassenbahnen noch zurück und braucht daher den Finanzleuten auch heute noch nicht mit einer höheren Betriebskostenziffer, die die Rentabilitätsberechnung etwas störend beeinflussen müsste, aufzuwarten — und bei elektrischen Vorort- und Stadtbahnen thun es, nach der Rechnung der Amerikaner, gar 35 %. Forbes beziffert diese Ersparniss an den Betriebskosten auf nicht weniger als 1 400 000 ℳ. im Jahre. Wehe dem armen Betriebsbeamten, den man für diese Ersparniss etwa verantwortlich machen sollte.

Das Ergebniss der Abmachungen mit der amerikanischen Gruppe macht eine Anzahl Klauseln der bisherigen Parlamentsvorlage überflüssig. So die Klausel, in welcher die Genehmigung zu einer erststelligen Obligationenanleihe in Höhe von 10 000 000 ℳ. nachgesucht war, ferner die Klauseln, welche die Beseitigung eines Theiles des garantirten Kapitals und die Herabsetzung der Dividende des 5 prozentigen Vorzugskapitals um $1\frac{1}{2}$ % verlangten. An Stelle der wegfallenden Klauseln treten die folgenden: „Die Gesellschaft wünscht für die Elektrisirung — electrification, wie es im Entwurf heisst — Mittel zu verwenden, die sie bereits zur Verfügung hat, oder die sie wird erheben dürfen; sie wünscht die erforderlichen Vorkehrungen für die Aenderung der Zugkraft, Bestimmungen über Arbeiterfahrkarten zu treffen und — wie schon angedeutet — den die Distriktbahn mitbenutzenden Gesellschaften die Verpflichtung auferlegt zu sehen, auf den Distriktlinien sich der elektrischen Zugkraft zu bedienen, wenn diese Gesellschaft es für nöthig erachtet.“

Wie auch der letztgenannte Punkt entschieden werden möge, die Genehmigung des Parlaments zu der abgeänderten Vorlage dürfte wohl schwerlich versagt werden und wir werden bald die südliche Hälfte der Untergrundbahn in einer Verfassung sehen, dass sie, um mit dem Vorsitzenden zu reden, so hell ist, wie der Waterlooplatz in einer schönen Nacht. Wo die Zugbetriebe verschiedener Gesellschaften so stark in einander greifen, wie im örtlichen Londoner Verkehr, wie wir es auch bei der Distriktbahn finden, entsteht, wenn die eine oder die andere Gesellschaft zum elektrischen Betrieb übergeht, naturgemäss ein starkes Durcheinander von elektrischem und Dampfbetrieb. In dieser Richtung wird durch das Vorgehen der Distriktbahn ein Keil in die Verhältnisse getrieben, die dann von selbst zu immer weitergehender Beseitigung des Dampfbetriebs und Ersatz desselben durch den elektrischen Betrieb hindrängen dürften.

Km.

Berechnung des Frachtzuschlages bei gleichzeitigem Vorliegen einer zu niedrigen Gewichts- und falschen Inhaltsangabe.

Die in Nr. 25 d. Ztg. von Herrn Dr. Reindl in München erörterte Frage, in welcher Weise der nach der Verkehrsordnung und dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr verwirkte Frachtzuschlag zu berechnen ist, wenn gleichzeitig eine zu niedrige Gewichtsangabe und eine unrichtige Inhaltsangabe vorliegt, hat das Interesse der betheiligten Kreise lebhaft in Anspruch genommen und auch im Auslande bei Fachmännern Beachtung gefunden, wie der in Nr. 52 S. 835 d. Ztg. mitgetheilte Auszug aus der amerikanischen „Railroad Gazette“ ergibt. Der Schriftleitung sind aus dieser Veranlassung von dem Güterexpeditionsvorsteher Kubessa in Glogau, vom Güterexpedienten erster Klasse Klingner in Neubrandenburg sowie von zwei anderen Beamten, die nicht genannt sein wollen, Zuschriften zugegangen. Nach der übereinstimmenden Ansicht aller vier Einsender sind nicht nur die von Dr. Reindl widerlegten beiden Berechnungsweisen, welche einen Frachtzuschlag von 102 und 152 ℳ. ergeben, unrichtig, sondern auch die von ihm selbst vorgeschlagene Berechnungsweise, nach welcher der Frachtzuschlag

in dem dort unterstellten Falle auf 262 ℳ. festzustellen wäre, entspräche nicht einer richtigen Handhabung der Bestimmungen des § 53 Ziffer 9 und 10 der Verkehrsordnung. Da sowohl bei zu niedriger Gewichtsangabe wie bei unrichtiger Inhaltsangabe das doppelte der hinterzogenen Fracht zu zahlen ist, so stellen die Einsender vielmehr folgende einfache Rechnung auf:

Bei richtiger Inhalts- und Gewichtsangabe hätte der Versender, welcher eine Sendung von 10 000 kg Obst für 5 000 kg Kartoffeln ausgab, bei einer Transportlänge von 200 km zu zahlen gehabt . . . . 132 ℳ,
durch seine in zweifacher Hinsicht falsche Angabe hat
er erreicht, dass ihm nur berechnet wurden . . . 41 „
der Betrag der von ihm hinterzogenen Fracht war also 91 ℳ.
und hiervon hat er das doppelte zu zahlen. Der von ihm thatsächlich verwirkte Frachtzuschlag stellt sich also auf 182 ℳ. Dass diese Berechnung die richtige ist, dürfte sich auch aus folgender Erwägung ergeben. Nehmen wir an, die hier vorliegenden unrichtigen Frachtbriefangaben wären von zwei verschiedenen Versendern gemacht worden, so wäre für eine Sendung von 10 000 kg Obst, die unrichtig auf 5 000 kg angegeben wurde, an Fracht verkürzt worden 132 — 77 = 55 ℳ.

Der zu erhebende Frachtzuschlag würde also 110 ℳ. betragen. Ferner beträgt für eine Sendung von 5 000 kg Obst, die fälschlich als Kartoffeln angegeben wurden, der hinterzogene Frachtbetrag 77 — 41 = 36 ℳ.; der verwirkte Frachtzuschlag würde also 72 ℳ. betragen, zusammen 182 ℳ.

Herr Dr. Reindl begründet seine Ansicht durch Heranziehung strafrechtlicher Grundsätze, indem er annimmt, dass in dem unterstellten Falle die beiden Strafthaten der unrichtigen Gewichtsangabe und der falschen Inhaltserklärung im Verhältnisse realer Konkurrenz zu einander stehen. Immerhin aber liegt doch nur eine einzige Handlung vor, die zwar unter zwei verschiedene Strafbestimmungen fällt, welch' letztere aber beide mit gleichartigen Strafen — dem doppelten der Fracht — drohen. Würde aber dem Versender, wie Dr. Reindl es will, für die von ihm begangene Hinterziehung einer Fracht von 91 ℳ eine Vertragsstrafe von 262 ℳ. auferlegt, so betrüge der Zuschlag nicht das doppelte, sondern annähernd das dreifache der hinterzogenen Fracht und würde also das vorgeschriebene Strafmaass erheblich übersteigen.

Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— Bezüglich der **Signalausrüstung von Rangir- und Uebergabezügen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten behufs Behebung entstandener Zweifel durch Erlass vom 23. Juni d. J. bestimmt, dass diese Züge mit den vollen Zugsignalen nur dann zu versehen sind, wenn sie von einer bis zu einer anderen Zugmeldestation auf den Hauptgleisen verkehren. In allen anderen Fällen ist es nur erforderlich, an solchen Zügen die für einzeln fahrende Lokomotiven vorgeschriebenen Signale anzubringen.

— **Der Wechsel der Verwalter von Hauptmagazinen,** welcher nach den Bestimmungen der preussischen Eisenbahnfinanzordnung mindestens alle drei Jahre stattfinden muss, war innerhalb eines Direktionsbezirks auf Schwierigkeiten gestossen, da wegen der geringen Zahl der vorhandenen Hauptmagazine ein ausreichender Wechsel unter den Verwaltern nicht stattfinden konnte. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat jedoch entschieden, dass von einer Durchführung jener Bestimmung gleichwohl nicht abgesehen werden dürfe und dass in derartigen Fällen die Eisenbahndirektionen wegen eines Austausches gegen andere Beamte gleicher Stellung sich mit anderen Direktionen ins Benehmen zu setzen haben.

— Betreffs der **Schadloshaltung verletzter Beamten für** entgangene Nebenbezüge hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen durch einen Erlass vom 1. d. Mts. angewiesen, den beim Betriebe verletzten Beamten des Fahrdienstes für den Verlust an Nebenbezügen, den sie während der Zeit der Dienstbehinderung erleiden, eine entsprechende Entschädigung zu gewähren, und zwar hat dies nicht nur auf Antrag und beim Nachweis der Hilfsbedürftigkeit, sondern allgemein zu geschehen. Bei Ermittelung des Verlustes ist von den vor dem Unfall thatsächlich bezogenen Nebeneinnahmen auszugehen und hiervon der Betrag in Abrechnung zu bringen, der nach pflichtmässigem Ermessen der Direktion für Bestreitung der Ausgaben (Verpflegung usw.) auf der Reise nöthig gewesen sein würde. Uebrigens sind diese Bewilligungen nicht als Leistungen anzusehen, auf die den betreffenden Beamten ein Rechtsanspruch zustände, sondern es sind freiwillige Zuwendungen der Verwaltung, die demzufolge auch aus dem Unterstützungsfonds zu bestreiten sind. Sofern daher die Annahme begründet ist, dass der Unfallverletzte die Folgen des Unfalls zur Erzielung unberechtigter Vortheile übertreibt, bleibt es der Direktion überlassen, die Entschädigungen einzuschränken oder einzustellen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis einschl. 7. Juli d. J. in 6 Arbeitstagen 95 866 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 978 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 93 890 und auf den Arbeitstag 15 648 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden sonach vom 1. bis 7. Juli d. J. auf den Arbeitstag 330 und im ganzen 1 976 Doppelwagen oder 2,1 % m e h r gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Altdamm-Kolberger Eisenbahn.** In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung der Gesellschaft wurde der Verwaltungsbericht für das Geschäftsjahr 1900/1901 vorgetragen, Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Bilanz vorgelegt und genehmigt. Die Dividende wurde, wie vorgeschlagen, auf 6 % festgesetzt und der Direktion und dem Aufsichtsrathe Entlastung ertheilt. Ein Antrag der Direktion und des Aufsichtsraths auf Erhöhung des Aktienkapitals um 600 000 ℳ. wurde genehmigt und der Aufsichtsrath ermächtigt, die Aktien zu begeben. Nach der Betriebsrechnung ergibt sich, einschliesslich für die Nebenbahn Kolberg-Köslin, eine Gesammteinnahme von 1 383 044 ℳ. Nach Abzug der Betriebsausgaben von 819 661 ℳ. und der für den Erneuerungs- und Reservefonds verbleibenden Rücklagen von 42 876 ℳ. erübrigt ein Ueberschuss von 520 508 ℳ. Unter Hinzurechnung des von dem Kreise „Regenwalde zu leistenden Zuschusses von 12 921 ℳ. verbleibt ein verfügbarer Ueberschuss von 533 429 ℳ. Nach Abzug der Zinsen auf die Anleihen sowie der Tilgungsrate der Anleihe von 1893 und der Eisenbahnsteuer mit zusammen 132 737 ℳ. verbleiben 400 691 ℳ. Dieser Ueberschuss gestattet die Vertheilung einer Dividende von 6 % auf das ganze Aktienkapital und verbleibt alsdann noch ein Uebertrag für das neue Rechnungsjahr von 22 691 ℳ. Die Einnahmen der Zweigbahn Kolberg-Köslin haben unter Hinzurechnung der auf diese Strecke entfallenden sonstigen Einnahmen insgesammt 197 790 ℳ. betragen. Nach Abzug der fortlaufenden, auf diese Strecke entfallenden Betriebsausgaben von insgesammt 160 692 ℳ. würde sich für diese Strecke ein Ueberschuss von 37 098 ℳ. ergeben. Ausser den oben angeführten Betriebsausgaben entfallen jedoch noch auf diese Nebenbahn an Rücklagen insgesammt 78 113 ℳ. Wird von diesem Betrage der oben berechnete Betriebsüberschuss von 37 098 ℳ. in Abzug gebracht, so ergibt sich für die Nebenbahn Kolberg-Köslin ein von der Stammbahn noch zu deckender Feblbetrag von 41 016 ℳ.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Nach dem Einnahmeausweise für Juni d. J. hat der Personenverkehr in diesem Monat mit 256 935 ℳ. zwar rund 43 000 ℳ. weniger erbracht, als im gleichen Monat des Vorjahres, in welchen das Pfingstfest fiel; die Einnahmen aus dem Personenverkehr im Mai und Juni zusammen weisen jedoch eine fortschreitende Steigerung auf, da sie (nach den provisorischen Ermittelungen) betragen haben: 1899: 435 512 ℳ., 1900: 470 754 ℳ., 1901: 512 562 ℳ. Für die ersten 6 Monate stellen sich die gleichartigen Zahlen 1899 auf 901 370 ℳ., 1900 auf 951 134 und 1901 auf 998 458 ℳ.

Der Güterverkehr für Juni weist eine Minderbeförderung von 6 000 t und eine Mindereinnahme von 24 200 ℳ. auf, die zu mehr als zwei Dritteln auf den Binnenverkehr entfallen und etwa zur Hälfte auf den verstärkten Wettbewerb des Wasserweges zu rechnen sind. Die Gesammteinnahmen bleiben für Juni um rund 67 000 ℳ., für Mai und Juni um rund 30 000 ℳ., für das erste Halbjahr um rund 125 000 ℳ. gegen das Vorjahr zurück.

— **Neue bayerische Personenwagen.** Zwei von der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen nach deren besonderen Entwürfen bei einer bayerischen Wagenbauanstalt

s. Zt. in Bestellung gegebene Aussichtswagen II. Klasse kamen kürzlich zur Ablieferung und wurden auf der Strecke Bad-Reichenhall-Berchtesgaden in Betrieb gestellt. Sie haben nach amerikanischer Art verstellbare Rücklehnen der Sitzplätze, wodurch es den Reisenden möglich ist, nach Belieben entweder sich einander gegenüber oder alle nach gleicher Richtung hin zu setzen; die beiden Plattformen der Wagen sind verschliessbar. Die Beleuchtung wie überhaupt auch die innere Ausstattung der Wagen, welche Mittelgang haben und mit Aborteinrichtung versehen sind, entspricht vollkommen allen an sie zu stellenden Anforderungen.

Des weiteren hat genannte Verwaltung kürzlich auch die Anfertigung und Lieferung neuer vierachsiger Personenwagen I./II. Klasse mit Seiteneingang (D-Zugwagen) gleichfalls an bayerische Fabriken vergeben. Da die s. Zt. aus Anlass des Offenbacher Unfalls vorgenommenen Prüfungen derartiger Wagen bekanntlich deren besondere Festigkeit ergeben haben, es jedoch als wünschenswerth erscheinen liessen, bei Unfällen ein Entkommen aus ihnen leichter zu gestalten, als dies bei den jetzt im Betriebe stehenden D-Zugwagen unter Umständen der Fall sein kann, wurde daher hauptsächlich die Verbreiterung des Seitenganges, der Stirnplattform und der Ausgangsthüren, die Schaffung grosser, weit herablassbarer Fenster, die Anbringung von Trittstufen und Anhaltgriffen behufs Erleichterung des Aussteigens usw. als nothwendig erachtet. Ferner hielt man zum Ausbau des Wageninnern auch die Verwendung von möglichst schwer entzündbarem Material und imprägnirtem Holz sowie den feuersicheren Abschluss der Wagenböden gegen die darunter liegenden Gasbehälter, dann das Mitführen von Feuerlöschbomben für angezeigt, wodurch es den Reisenden möglich würde, entstehendes Feuer zu unterdrücken usw. — Seitens der betreffenden Fabriken werden nun diese Anregungen bei Anfertigung der in Lieferung übernommenen Wagen möglichste Berücksichtigung finden.

— **Schwellendiebstahl in Stendal.** Einer Mittheilung des „Hamb. Korresp.“ zufolge sind im Hauptmagazin zu Stendal (Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg) bedeutende Unterschleife entdeckt worden. Bei einer Revision der Eisenbahnschwellen wurde festgestellt, dass rund 3000 Schwellen von dem Eisenbahnlagerplatz verschwunden sind. Die Untersuchung hat jetzt ergeben, dass der Stationsgehilfe Albert Müller, der einen besonderen Vertrauensposten bekleidete, die Schwellen nach und nach verkauft und den Erlös für sich verbraucht hat. Durch Bücherfälschungen und Fälschung von Quittungen hat er eine Entdeckung hinauszuziehen gewusst. Der preussischen Staatseisenbahnverwaltung entsteht hierdurch ein Schaden von etwa 12000 *M.* Müller, der verheirathet ist, hat sich seiner Verhaftung durch die Flucht entzogen und wird jetzt steckbrieflich verfolgt.

— **Ernennungen zum Doktor-Ingeniör.** An der Technischen Hochschule zu Charlottenburg haben kürzlich die ersten — bisher drei — Ernennungen zum Doktor-Ingeniör und zwar bei der Abtheilung für Chemie und Hüttenkunde stattgefunden. Obwohl das Recht zur Promotion bereits am 11. Oktober 1899 den preussischen technischen Hochschulen durch Allerhöchsten Erlass verliehen worden war, konnte es bisher noch nicht ausgeübt werden, weil es an die voraufgehende Ernennung zum „Diplom-Ingeniör“ gebunden, diese aber in den alten Diplomprüfungsordnungen nicht vorgesehen war. Bei Vorlegung der Entwürfe zu den neuen Prüfungsordnungen der verschiedenen Abtheilungen ist seinerzeit von den technischen Hochschulen als Uebergangsbestimmung die Zulässigkeit der Ernennung auch der nach der alten Ordnung Geprüften beantragt worden. Inzwischen scheinen jedoch Verhandlungen mit den anderen deutschen Staaten die Verzögerung der Angelegenheit herbeigeführt zu haben, bis endlich im April d. J. die betreffende Uebergangsbestimmung vom preussischen Kultusministerium allein genehmigt wurde, worauf dann sofort die entsprechende Bekanntmachung von den Hochschulen unterm 10. April d. J. erlassen worden ist. Seitdem steht den Promotionen kein Hinderniss mehr entgegen, auch wenn die vermuthlichen Verhandlungen sich noch weitere Jahre hinausziehen sollten.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind die Geheimen Bauräthe Bischof, Mitglied der Eisenbahndirektion in Halle a/S., und Thelen, Mitglied der Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr., zu Ober-Bauräthen mit dem Range der Ober-Regierungsräthe ernannt. — Die Stellen von Eisenbahndirektionsmitgliedern sind verliehen: dem Regierungs- und Baurath Dan in Königsberg i/Pr. sowie den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Platt in Berlin, Baeseler in Magdeburg, Friederichs in St. Johann-Saarbrücken und Breusing in Hannover; ferner ist verliehen: den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Falck in Coburg die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion daselbst, Ritter in Hannover die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 1 daselbst und von Busekist in Danzig die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion daselbst sowie dem Eisenbahn-Bauinspektor Bluhm in Langenberg die Stelle des Vorstandes der Werkstätteninspektion daselbst. — Ernannt sind zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren die Regierungsbaumeister Bergmann in Altona, Riebensahm in Danzig, Stephani in Breslau und Schiefler in Hirschberg i. Schl., ferner zu Eisenbahnbauinspektoren die Regierungsbaumeister Hemletzky in Oppum und Scheer in Erfurt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen im ersten Halbjahr 1901.** Es liegen nunmehr die Ausweise über die Transporteinnahmen der grösseren österreichischen Privatbahnen für den Monat Juni und damit zugleich für das erste Halbjahr des laufenden Jahres vor. Im allgemeinen ist unverkennbar eine rückgängige Bewegung in der Einnahmeentwickelung wahrnehmbar. Doch liegt dies nicht in letzter Linie in dem aussergewöhnlich guten Ergebniss des in Vergleich stehenden Vorjahres. In den Monaten Februar und März, theilweise auch im April vorigen Jahres trat nämlich allerdings wegen des Ausfalles der Kohlenverfrachtung infolge des Kohlenarbeiterausstandes eine Einnahmeverminderung ein, die aber nach Wiederaufnahme der Förderung in den Gruben umso reichlicher hereingebracht wurde, als die Angst vor einer Kohlennoth zur Anschaffung ungewöhnlich grosser Vorräthe veranlasste. Dieser Verlauf ist in erster Linie hinsichtlich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hervorgerufen. Diese hatte im Mai und Juni des Vorjahres Kohlentransporte zu bewältigen, wie sie in sonstigen Jahren kaum während der strengen Winterszeit in solchem Maasse vorkommen. Hierdurch ergab sich schon im ersten Halbjahr eine namhafte Steigerung der Einnahmen. Mit Rücksicht hierauf kann auch in den gegenwärtigen Mindereinnahmen kein irgendwie überraschendes Zeichen erblickt werden. Nur einzelne böhmische Bahnen, wie die Aussig-Teplitzer und die Buschtêhrader Bahn, beschliessen das erste Halbjahr mit einer Einnahmensteigerung, jedoch auch bei diesen sind die Einnahmen, besonders im letzten Monat, gegenüber jenen des Vorjahres merklich zurückgeblieben. Nachstehend sind die Ergebnisse der Einnahmen für das erste Halbjahr im Vergleich mit dem Vorjahr zusammengestellt:

	I. Halbjahr 1901	gegen I. Halbjahr 1900
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	38 572 124	— 893 995
Staatsbahn	26 584 324	— 570 913
Südbahn	48 707 867	— 851 530
österreichische Nordwestbahn	10 585 381	— 169 824
Elbethalbahn	6 388 296	— 794 348
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	3 616 378	— 333 206
Buschtêhrader A	3 459 947	+ 462 753
„ B	6 509 083	+ 754 083
Aussig-Teplitzer	6 699 433	+ 1 426 483

— **Lokalbahngesetz.** Das Gesetz betreffend die Sicherstellung der Lokalbahnen für das Jahr 1901 hat die kaiserliche Bestätigung erhalten und wird demnächst verlautbart werden.

— **Die elektrischen Bahnen in Oesterreich.** Nach der jüngst vom statistischen Departement des Eisenbahnministeriums zum ersten Male der Oeffentlichkeit übergebenen Statistik der elektrischen Bahnen, Drahtseilbahnen und Pferdebahnen in Oesterreich betrug im Jahre 1883 die Baulänge der elektrischen Bahnen in Oesterreich 1,53 km, im Jahre 1899 aber 167,7 km. Die Steigerung beginnt im Jahre 1894 grösseren Umfang anzunehmen. Die älteste Konzession für eine elektrische Strassenbahn in Oesterreich ist jene, welche der Südbahn für die Bahn Mödling-Hinterbrühl ertheilt wurde. Die nächstälteste Konzession ist jene für die elektrische Bahn Prag-Bubenc, welche im Jahre 1891 ertheilt wurde; dann folgten die Konzessionen für die Wiener Lokalbahnen (1892 und 1898), elektrischen Strassenbahnen in Lemberg (1893), Gmunden (1894), Graz (1894), Bielitz (1895), Prag-Wysocan-Lieben (1895), Teplitz (1895 und 1898), Graz-Maria-Trost (1895), Reichenberg (1896 und 1899), Pilsen (1896), Smichow-Kosir (1896), Czernowitz (1896), Linz (1897), Prager städtische Strassenbahnen (1897 und 1899), Olmütz (1898), Wiener elektrische Strassenbahnen (1899), Aussig (1899). Bei allen elektrischen Bahnen in Oesterreich ist das Oberleitungssystem in Anwendung. Nur einzelne Theilstrecken der Wiener elektrischen Strassenbahnen werden mit Unterleitung versehen.

Von den 167,7 km elektrischer Bahnen, welche zu Ende 1899 in Betrieb waren, sind 105,9 km vollspurig und 61,7 km

schmalspurig. Das aufgebrachte Anlagekapital bei allen elektrischen Bahnen betrug Ende 1899 21 600 000 fl., das verwendete 18 890 000 fl. Was die Betriebsleistungen betrifft, so entfallen auf 1 km an Zugkilometern: bei der Bau- und Betriebsgesellschaft der Wiener Strassenbahnen 166 062, in Graz 125 931, bei den Prager Strassenbahnen 136 388, in Lemberg 108 481, in Linz 134 185. Personen wurden befördert auf 1 km: bei den Wiener elektrischen Strassenbahnen 753 627, in Graz 253 651, in Olmütz 217 991, bei den Prager elektrischen Strassenbahnen 652 199, Mödling-Hinterbrühl 546 661, Linz 511 711, Prag-Wysocan 276 214, Aussig 243 687. Die niedrigsten Betriebskoeffizienten hatte die Wiener Bau- und Betriebsgesellschaft mit 42,7 im Jahre 1898 und 43,89 im Jahre 1899, die höchsten Koeffizienten die elektrische Bahn Prag-Bubenc mit 210,42 im Jahre 1898 und 804,78 im Jahre 1899.

— **Erhebungen über die Werkstättenarbeiter der österreichischen Staatsbahnen.** Der Arbeitsbeirath fasste kürzlich mit Zustimmung des Vertreters des Eisenbahnministeriums folgenden Beschluss: „Von der Anerkennung der Nothwendigkeit ausgehend, über die Lage sämmtlicher Bediensteten der Staats- und Privatbahnen Erhebungen zu pflegen und dieselben allmählich auf die Bediensteten der einzelnen Klassen auszudehnen, wird empfohlen, vorerst eine Erhebung über die Lage aller in den Werkstätten der Staatsbahnen bediensteten Personen durchzuführen, wobei der 31. Dezember 1901 als Stichtag und das Jahr 1901 als Erhebungszeit gelten sollen."

— **Lokalbahn Gmünd-Weitra-Gross-Gerungs.** Die Konzessionsverhandlungen rücksichtlich der in dem jüngsten Lokalbahngesetze sichergestellten schmalspurigen Lokalbahn Gmünd-Weitra-Gross-Gerungs sind, wie verlautet, soweit vorgeschritten, dass deren Abschluss in allernächster Zeit bevorsteht. Die geplante Lokalbahn ist 45 km lang und ihre Baukosten sind mit 3 170 000 Kr. veranschlagt. Hiervon werden 2 333 000 Kr. durch Ausgabe von mit der Garantie des Landes Niederösterreich ausgestatteten Prioritätsobligationen, der Rest durch Uebernahme von Stammaktien seitens des Staates und der Lokalinteressenten beschafft werden.

— **Haftpflicht elektrischer Strassenbahnen.** Vor einiger Zeit erlitten mehrere Personen durch abgerissene Fernsprechdrähte, die mit der Starkstromleitung der Wiener elektrischen Strassenbahn in Berührung gekommen waren, Verletzungen, und belangten die Verletzten sowohl die Verwaltung des staatlichen Fernsprechnetzes, als auch die Bau- und Betriebsgesellschaft der Strassenbahnen auf Schadenersatz. Das Landesgericht Wien erkannte vorerst nur auf die Feststellung, nicht die Verwaltung des Fernsprechnetzes, sondern die Bau- und Betriebsgesellschaft allein sei ersatz- und haftpflichtig; über die Höhe des Ersatzes werde erst nach Rechtskraft dieser Entscheidung besonders zu verhandeln sein. Die dagegen eingebrachte Berufungsbeschwerde wurde vom Oberlandesgerichte abgewiesen. In der Begründung wurde das Hauptgewicht darauf gelegt, dass die Fernsprechleitung schon bestanden habe, als die Oberleitung der Strassenbahnen hergestellt wurde.

— **Unterbietung des österreichischen Schienenkartells durch ungarische Werke.** Das niederösterreichische Landeseisenbahnamt hatte eine Lieferung von 16 000 dz Schienen für die Eisenbahn von Gmünd nach Litschau zu vergeben. Die österreichischen Schienenwalzwerke begehrten denselben Preis, welchen ihnen die Staatsbahnen in dem vor vier Jahren geschlossenen fünfjährigen Uebereinkommen bewilligt haben und welcher sich ab Gmünd auf 19 Kr. für den Doppelcentner Schienen berechnete. Die ungarischen Werke, nämlich die Rima-Muranyer Gesellschaft und die Staatseisenbahngesellschaft, stellten unabhängig von einander Angebote, nach welchen sich ein Preis von 17 Kr. ab Gmünd ergab. Das österreichische Schienenkartell hat sich mit Rücksicht hierauf zu einer Ermässigung des Preises verstanden und erfolgte demgemäss, wie gemeldet wird, der Zuschlag an das österreichische Schienenkartell.

Eine gleiche Preisunterbietung wurde seitens des ungarischen Schienenkartells, wie wir in Nr. 24 S. 382 d. Ztg. meldeten, seiner Zeit der österreichischen Lokalbahn Friedland-Hermsdorf-Reichsgrenze gemacht, die aber aus demselben keinen Nutzen ziehen konnte, da sie durch die Konzession zur Deckung ihres Bedarfs an Betriebsmaterialien im Inland verpflichtet ist.

— **Eisenbahnprojekt Neuhäusel-Komorn.** Eine aus 250 Personen bestehende Abordnung der Komitate Neutra und Komorn sowie der Städte Neuhäusel und Komorn erschien dieser Tage bei den ungarischen Ministern, um die Unterstützung des Bahnprojektes Neuhäusel-Komorn zu erbitten. Sämmtliche Minister erkannten die Nothwendigkeit des Bahnbaues an, und betonte insbesondere der Finanzminister, dass er selbst unter den schwierigen finanziellen Verhältnissen des Landes dahin wirken werde, dass diese Bahn so rasch als möglich gebaut werde. Selbst der König hat die unaufschiebbare Nothwendigkeit des in Frage stehenden Bahnbaues anlässlich der Günser grossen Manöver betont.

— **Verbesserung der Lage der Beamten der ungarischen Staatsbahnen.** In einer am 22. v. Mts. abgehaltenen Versammlung der Beamten der ungarischen Staatsbahnen wurde ein Ausschuss zur Einleitung von Schritten behufs Verbesserung der Bezüge dieser Beamten und Einführung einer Dienstpragmatik eingesetzt.

— **Uebernahme der Taroczthalbahn durch die ungarischen Staatsbahnen.** Die vom Handelsminister angeordnete Uebernahme dieser schmalspurigen Bahn durch die ungarischen Staatsbahnen ist vor kurzem erfolgt und sind deren Fahrbetriebsmittel (4 Personenwagen und 42 Güterwagen), welche sämmtlich für die Spurweite von 0,75 m eingerichtet sind, in den Besitz der ungarischen Staatsbahnen übergegangen.

Uebrige europäische Länder.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Die Generaldirektion, welche mit dem 1. d. Mts. ins Amt getreten ist, hat ihre Büros in Bern wie folgt: Präsidium, Rechtsdepartement, Baudepartement und Sekretariat: Christoffelgasse 7, Betriebsdepartement Schauplatzgasse 37, Finanzdepartement und kommerzielles Departement: Falkenplatz 22. Aus Anlass der Uebernahme der Verwaltung hat die Generaldirektion an ihr Personal folgende Kundgebung gerichtet: „Sie sind berufen, mit uns die Maassnahmen vorzubereiten, welche die Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen zu einer segensreichen That für die volkswirthschaftliche Entwickelung der Eidgenossenschaft gestalten sollen. Die ebenso schöne wie schwierige Aufgabe erfordert das Einsetzen unserer ganzen Arbeitskraft. Wir sind überzeugt, dass unsere Mitarbeiter, jeder an seinem Platze, ihre Pflicht ganz thun werden, um dem angestrebten Ziele möglichst nahe zu kommen. Grosse Erwartungen sind mit der Einführung des Staatsbahnbetriebes verknüpft, Erwartungen der Bevölkerung, welche die Bahnen benutzt, und Hoffnungen des im Bahndienst thätigen Personals. Diesen Wünschen gerecht zu werden, ohne den sicheren Boden einer soliden Finanzverwaltung zu verlassen, erfordert viel Arbeit, sorgfältige Ueberlegung und Charakterfestigkeit. Wir haben Sie ernannt, in der Ueberzeugung, dass Sie dem grossen Werke, das uns anvertraut ist, in diesem Sinne dienen werden. Bemühen wir uns, in gemeinsamer Anstrengung unsere Pflicht im Dienste des Vaterlandes zu erfüllen."

Der Oberingeniör Robert Moser in Zürich ist zum Mitgliede des Verwaltungsrathes der Bundesbahnen gewählt worden an Stelle des aus demselben ausscheidenden bisherigen Vorstandes des Rechtsbüros der Bundesbahnen K. Forster.

— **Zur schweizerischen Eisenbahnverstaatlichung.** In der Generalversammlung der Nordostbahn-Gesellschaft griff der Oppositionsführer Lucian Brunner aus Wien Direktion und Verwaltung wegen des über den Rückkauf mit dem Bund geschlossenen Vertrages äusserst scharf an. Er erklärte, denselben niemals anzuerkennen und alle Mittel anzuwenden, um sich sein Recht zu verschaffen. Die Eisenbahnverstaatlichung werde die Korruption in die Schweiz bringen. Brunner beantragte, einen unbetheiligten Ausschuss zu bestellen, welcher die Lage der Gesellschaft auf Grund der Konzession, ohne Berücksichtigung des Rechnungsgesetzes, prüfen soll. Ständerath Isler wies die Vorwürfe Brunner's zurück. Der von L. Brunner und Dr. Hug gestellte Antrag, 5 % Dividende statt der vom Verwaltungsrath vorgeschlagenen 4,5 % zu vertheilen, wurde ohne Widerspruch angenommen. — Im Jahresbericht der Vereinigten Schweizerbahnen wird betreffs des Rückkaufs gesagt, „dass bis jetzt von keiner Seite irgend welche Anregung, betreffend einen freihändigen Rückkauf, gemacht wurde". Da indess die Eidgenossenschaft, zumal unter Voraussicht eines freihändigen Rückkaufs, ein Interesse an der Finanzpolitik der Bahnunternehmungen hat, so hat sich auf Anfrage der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen das eidgenössische Finanzdepartement bereit erklärt, der Gesellschaft, welche Geldbedarf hat, vorschussweise 3 500 000 Fr. in dem Sinne zur Verfügung zu stellen, dass der inzwischen zu 4 % verzinsliche Betrag beim Uebergang der Vereinigten Schweizerbahnen an den Bund mit dem der Gesellschaft zu zahlenden Rückkaufspreise zu verrechnen ist.

— Einsturz einer Brücke auf der Brünigbahn. Zwischen den Stationen Lungern und Kaiserstuhl zieht sich auf der Nordseite des Gleises der kleine Lungernsee hin, während sich auf der anderen Seite der Bahn der etwas über 2000 m hohe Schinberg erhebt, von dessen Höhe der Steinlauibach herunterkommt, um in fast gerader Linie und mit wasserfallähnlichem Gefäll direkt in den Lungernsee zu münden. Die Brünigbahn führt über diesen Bach mittelst einer etwa 15 m langen eisernen Brücke, deren Einsturz kürzlich erfolgte. Zwischen dem See und der Bahntrasse zieht sich die Brünigstrasse hin, unter welcher der genannte Bach in einem gut gemauerten Durchlass hindurchfliesst. Die Katastrophe wurde dadurch herbeigeführt, dass sich zwischen der nördlich von Lugern gelegenen Schwendlenalp und dem Schinberg ein Wolkenbruch entleerte, der den sonst harmlosen Steinlauibach in wenigen Minuten in einen reissenden Strom verwandelte, der, ein gewaltiges Felsen- und Schuttgeschiebe vor sich herwälzend, sein Bett auf beiden Seiten auseinanderriss und ausspülte. Der gewaltigen Kraft des herabstürzenden Wassers konnte die Brücke nicht widerstehen; sie wurde von den Widerlagern, auf denen sie ruhte, abgehoben und fortgerissen, während die Widerlager selbst dem Wogenanprall Stand hielten. Die Wasser hatten eine solche Gewalt, dass sie die mehrere hundert Centner schwere Eisenkonstruktion etwa 60 m weit bis zu der erwähnten Durchlassstelle an der Brünigstrasse fortschwemmten, wo sich die Brücke mit ihrem einen Ende in die Strasse einbohrte. Die auf der Brücke befindlichen Schienen waren losgerissen und regellos umhergeschleudert worden. Der Verkehr auf der Brünigbahn muss an der betreffenden Stelle zur Zeit durch Umsteigen bewerkstelligt werden, zu welchem Zwecke ein Nothsteg erstellt wurde. Die Bahnverwaltung wird sich selbstverständlich aufs äusserste anstrengen, um den Schaden sobald als möglich wieder gut zu machen, da diese Störung gerade jetzt während der Hochfluth des Reiseverkehrs für den Betrieb sehr empfindlich und unbequem erscheint.

— Ein Eisenbahnwettrennen in England. Wie der „Voss. Zeitung" aus London berichtet wird, hielten die drei grossen Bahnlinien, die von London nach Edinburg gehen, am 1. d. Mts. ein Proberennen ab. Die Midlandbahn sowohl wie die West Coast und die East Coastbahn versuchten, sich gegenseitig in der Geschwindigkeit zu schlagen. Die Midlandbahn hatte angeordnet, dass ihr Expresszug den Londoner Bahnhof St. Pancras um 9.30 am Morgen verlassen und um 6.5 in Edinbürg eintreffen sollte. Die beiden anderen Bahnlinien liessen ihre Züge um 10 Uhr von London abgehen und beide sollten um 6.15 in der schottischen Hauptstadt eintreffen. In Edinburg hatten sich bereits lange vor 6 Uhr grosse Schaaren von Neugierigen im Bahnhof versammelt, um das Einlaufen der Züge abzuwarten. Zuerst, und zwar 2 Minuten nach 6 Uhr, kam der East Coastzug in der Halle an, er war 13 Minuten früher angekommen, als berechnet worden war. Die Beamten wurden mit herzlichen Glückwünschen und Hurrahrufen von der Menge empfangen. Der Zug der Midlandbahn kam mit einer Minute Verspätung um 6.6 an, er war aber eine halbe Stunde früher von London abgefahren. Der West Coastzug kam mit 19 Minuten Verspätung an. Die East Coastlinie hat allerdings den Vortheil, dass sie die kürzeste und die gleichmässigste von den dreien ist.

Fremde Welttheile.

— Eisenbahnunfall bei Norton in Nordamerika. Bei dem vorgenannten, im Staate Missouri gelegenen Orte stiess der „B. B.-Ztg." zufolge am 10. d. Mts. ein nach Westen fahrender Personenzug der Chicago-Altonbahn mit einem Güterzuge zusammen. Der Zusammenprall der Züge, die beide in voller Fahrt waren, war so heftig, dass beide Maschinen in Trümmer gingen und die vordersten Wagen in einander geschoben wurden. Acht Personen, darunter vier Zugbeamte, waren sofort todt; etwa 25 erlitten Verletzungen.

— Bau einer grossen Verschiebebahnhofanlage in Chicago. Die mit Nebenbauten, als Speicher, Beamten- und Arbeiterwohnhäusern usw., eine Fläche von rund 1620 ha bedeckende Anlage wird den „Eng. News" zufolge aus vier neben einander liegenden Verschiebebahnhöfen bestehen, welche durch die Schwerkraft, d. h. durch Ablaufen von Eselsrücken (camelbacks) betrieben werden sollen. Die Rücken erhalten dort Gefälle von 0,9 %, also 1 : 111 nach beiden Seiten vom höchsten Punkt. Die Weichenbewegungen werden nach dem pneumatisch-elektrischen Verschlusssystem von Westinghouse geregelt. Elektrische Bogenlampen werden an jeder Seite der Eselsrücken aufgestellt. Ausserdem wird ein mächtiger, elektrischer Scheinwerfer auf dem Signalthurm die Beleuchtung jedes beliebigen Punktes ermöglichen.

— Ueber den Eisenbahnpostdienst in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bringt die „D. Verkehrszeitung" Mittheilungen, denen wir entnehmen, dass die Bundespost im Jahre 1899/1900 eine Gesammtzahl von 1268 Bahnpostkursen mit zusammen 178960 englische Meilen oder rund 288000 km Länge betrieb und in diesem Dienste 8794 Beamte beschäftigte, die eine Besoldung von rund 8946000 D. bezogen. Eine Verpflichtung zu unentgeltlicher Beförderung der Post besteht bekanntlich in den Vereinigten Staaten nicht, wohl aber sind dort seit dem Jahre 1873 durch Gesetz die Höchstsätze der Entschädigungen festgelegt, die den Eisenbahnen für deren Leistungen im Interesse der Post gezahlt werden dürfen. Die Eisenbahnen haben für diese Zahlungen die Postsendungen ausreichend häufig und schnell zu befördern und ausserdem die erforderlichen Bahnpostwagen in bester Beschaffenheit zu stellen, auch für deren Erwärmung und Erleuchtung Sorge zu tragen und das Bahnpostpersonal unentgeltlich zu befördern. Im Jahre 1899/1900 wurden für Beförderung der Postsendungen 33425000 D., für Stellung und Unterhaltung der Bahnpostwagen 4370000 D. seitens der Postverwaltung an die Eisenbahnen gezahlt. Im Hinblick darauf, dass die Postverwaltung seit einer Reihe von Jahren mit einem hohen Fehlbetrage arbeitet, wurde im Jahre 1898 eine parlamentarische Kommission, bestehend aus Mitgliedern des Senats und des Repräsentantenhauses, eingesetzt, die neben der Prüfung verschiedener anderer Angelegenheiten auch die Frage zu untersuchen hatte, ob die von der Post an die Eisenbahnen zu zahlenden Vergütungen zu hoch bemessen seien. Die Mehrzahl jener Kommission hat diese Frage verneint und dabei zugleich anerkannt, dass durch die bereitwillige Unterstützung der Eisenbahnverwaltungen das Postwesen der Vereinigten Staaten zu einer Leistungsfähigkeit gelangt sei, die von dem Postwesen keines anderen Landes übertroffen werde. Dagegen beklagt der vom Generalpostmeister für 1899/1900 erstattete Jahresbericht als einen schweren Uebelstand, dass die Unfallfürsorge für die auf amerikanischen Bahnen verletzten und getödteten Beamten bislang eine durchaus ungenügende ist, namentlich fehlt es an einer solchen für die Wittwen und Waisen der im Dienste getödteten Bahnpostbeamten gänzlich. Angesichts der Thatsache, dass seit dem Jahre 1875 nicht weniger als 127 Bahnpostbeamte bei Eisenbahnunfällen im Dienste getödtet, 995 schwer und 1687 leicht verletzt worden sind, ist das ein Zustand, der zu baldiger Abhilfe mahnen sollte.

Allgemeines.

— Ueber die Lehmann'sche Einschienenbahn, betreffs deren wir in Nr. 41 S. 658 d. Ztg. kurz berichteten, hat jetzt, wie wir den „Mitth. d. österr. Vereins für die Förder. des Lok.- u. Strassenbahnwesens" entnehmen, der Baurath im Eisenbahnministerium Köstler einen Vortrag im gedachten Verein gehalten und die Möglichkeit einer Verwendung derselben als elektrische Schnellbahn im Fernverkehr besprochen. Der Erfinder A. Lehmann ist nämlich darauf bedacht gewesen, seine Einrichtung, die anfänglich nur für Feld- und Pferdebahnen geplant war, in der Weise auszubilden, dass sie auch elektrisch betrieben und für den Schnellverkehr zur Anwendung gebracht werden kann. Zu diesem Zwecke soll der Einschienenwagen an einer oberhalb der Gleisschiene entlang geführten Leitschiene befestigt werden, welche von zwei vorn und hinten am Wagen befindlichen starken Gleitgabeln umfasst wird. Diese obere Schiene wird von kräftigen Ständern getragen, von welchen Seitenarme von entsprechender Länge und Stärke nach dem Gleise zu ausladen. Auf diese Weise dient die obere Schiene nicht nur dazu, dem Wagen die nöthige Standfestigkeit zu verleihen, sondern sie hat zugleich den Zweck, ihm den Betriebsstrom zuzuleiten, und muss sie deshalb isolirt werden. Die Rückleitung des Stromes erfolgt durch die Gleisschiene. Der Wagen wird auf zwei Drehgestellen ruhen, seine Räder erhalten zu beiden Seiten kräftige Flanschen, mit denen sie die Schiene umfassen. Um eine thunlichste Verminderung des Luftwiderstandes herbeizuführen, werden die Wagen eine keilförmige Ausgestaltung erhalten. Da die Bahnanlage von Anfang an als eine zweigleisige gedacht ist, wozu ein 10 m breiter Bahnkörper genügt, so würden Weichen nur auf den Endstationen erforderlich sein. Der Vortragende hielt die Anwendung der Einschienenbahn im Betriebe von Strassen- und Kleinbahnen für durchaus durchführbar und empfehlenswerth. Für den Schnell- und Fernverkehr seien allerdings noch weitere Studien erforderlich, um zu einem endgültigen Urtheil über ihre Verwendbarkeit zu gelangen, doch sei die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, mit ihr eine Fahrgeschwindigkeit von 150 km in der Stunde zu erreichen, selbstredend vorausgesetzt, dass bei der Anlage alle Kreuzungen auf ebener Erde vermieden würden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken der rumänischen Staatsbahnen: 1. Galatz-Ghibărţeni (71,588 km), eröffnet am 27. November 1898, 2. Ghibărţeni-Bereşti (7,062 km), eröffnet am 13. Januar 1900, 3. Chitila-Mogoşoaia (8,653 km), eröffnet am 1. Juli 1887, 4. Rămnicul-Vălcea-Jiblea (16,225 km), eröffnet am 1. Juli 1898, 5. Giurgiu-Giurgiu Basin (4,157 km), eröffnet am 1. Januar 1898, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichtet gewesene Halte- und Verladestelle Eppenstein der Linie Zeltweg-Wolfsberg ist am 10. Juli d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 94 (königlich rumänische Staatseisenbahnen) ist der Nachtrag I und zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 42 b (königliche Eisenbahndirektion Posen) der Nachtrag III herausgegeben worden.

Vereinskilometerzeiger.

Die Kilometerzeiger Nr. 80 (Szamosthaler Eisenbahn) und Nr. 90 (Prinz Heinrich-Eisenbahnen) sind neu herausgegeben worden; ferner ist zu den Kilometerzeigern Nr. 38 (königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.) und Nr. 88 (A. niederländische Staatseisenbahnen, B. niederländische Centraleisenbahn und C. nordfriesische Lokalbahn) je der Nachtrag II, zu den Kilometerzeigern Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektionen Hannover, Cassel und Münster) und Nr. 40 (königliche Eisenbahndirektionen Cöln, St. Johann-Saarbrücken und Essen) je der Nachtrag III, zu dem Kilometerzeiger Nr. 37 (königliche Eisenbahndirektionen Erfurt und Halle) der Nachtrag IV, endlich zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag VII herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 80 und Nr. 90 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Das Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins

ist neu herausgegeben und zur Vertheilung gebracht worden. Das im März 1899 ausgegebene Uebereinkommen wird durch das neu herausgegebene Uebereinkommen aufgehoben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Druckfehlerberichtigung.

Mit sofortiger Gültigkeit ist im Berichtigungsblatte zu dem ab 1. Juli 1901 gültigen Tarif, Theil II für die Relation Radotin-Jenbach die Klassenbezeichnung von Sp.-T. 3 auf Sp.-T. 1 abzuändern.

Wien, am 8. Juli 1901. (1734)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Die normalspurige, 10,18 km lange Nebenbahnstrecke von Simmern bis Kirchberg, Fortsetzung der im Betrieb befindlichen Nebenbahn von Langenlonsheim bis Simmern, wird am 15. Juli für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Gütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Die Annahme und Abfertigung von Privatdepeschen, Fahrzeugen und Sprengstoffen dagegen ist ausgeschlossen.

Als neue Stationen kommen zur Eröffnung:
Unzenberg, Haltestelle, und
Kirchberg (Hunsrück), Bahnhof III. Klasse.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, sowie die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. Januar 1900.

Die Entfernungen, welche der Frachtberechnung zwischen den neuen Stationen im Verkehr mit den Stationen des Dir.-Bez. Mainz, sowie im Verkehr mit jenen der preuss. Staatsbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn zu Grunde zu legen sind, sind in die Gruppen- und Gruppenwechseltarife aufgenommen.

Die Beförderungspreise für Personen, Reisegepäck und Leichen werden durch Nachtrag in den Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, Heft B aufgenommen; vorerst sind dieselben durch besondere Preistafeln zum Ausdruck gebracht.

Für die Beförderung von lebenden Thieren sind die Bestimmungen des deutschen Eisenbahnthiertarifs, Theil I, sowie des Staatsbahn- und des Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarifs, Theil II vom 1. April 1898 maassgebend.

Für die Beförderung von Gütern finden die Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, Abtheilung A und B vom 1. Januar 1900 Anwendung.

Weitere Auskunft ertheilen die neuen Stationen, sowie unser Verkehrsbüreau.

Der Fahrplan für die neue Strecke wird rechtzeitig zum Aushang gebracht.

Mainz, den 19. Juni 1901. (1735)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Eröffnung der Halte- und Verladestelle Eppenstein für den Gesammtverkehr.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichtet gewesene Halte- und Verladestelle Eppenstein der Linie Zeltweg-Wolfsberg wird am 10. Juli 1901 für den Gesammtverkehr eröffnet.

Villach, am 3. Juli 1901. (1736)

K. k. Staatsbahndirektion.

Es werden eröffnet:

1. Am 20. Juli d. J. die Haltestelle Paulshof, welche bereits für den Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet ist, für den Stückgut- und Viehverkehr. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen.
2. Am 1. August d. J. die Haltestelle Jamielnik, welche bereits für den Güterverkehr eingerichtet ist, für den vollen Viehverkehr.

Mit den genannten Tagen werden diese Haltestellen in den Staatsbahn-Thiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Danzig, den 9. Juli 1901. (1737)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Dammbrüchen war der Gesammtverkehr in der Strecke „Schärding-Taufkirchen" der Linie „Passau-Neumarkt-Kallham" vom 2. bis 7. Juli d. J. und in der Strecke „Schärding-Suben" der Linie „Schärding-Ried" vom 2. bis 9. Juli d. J. eingestellt.

Wien, am 9. Juli 1901. (1738)

5. Güterverkehr.

Durch Nachtrag XII zum Heft 1 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs kommen am 10. Juli d. J. ermässigte

Frachtsätze für Eisenerze zum zollinländischen Hochofenbetrieb zwischen unseren Stationen und Stationen der Prinz Heinrichbahn zur Einführung. Verkaufspreis des Nachtrags XII: 5 ₰.

Strassburg, den 7. Juli 1901. (1739)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berichtigungen zum Nachtrag II des ostdeutsch-ungarischen Verbandstarifs, Theil II, Heft 1 vom 1. August 1901.

Auf Seite 33 des Nachtrags im Ausnahmetarif 66 für frische und gesalzene Heringe, a) in Mengen von 5000, b) in Mengen von 10000 kg werden die Sätze für Ruttka und Zsolna mit Geltung vom 25. August wie folgt berichtigt:

	Pfennig für 100 kg					
	Breslau Oderhafen		Cosel Oderhafen		Pöpelwitz (Umschlag)	
	a	b	a	b	a	b
Ruttka loco und transit . . .	192	182	127	124	190	181
Zsolna loco und transit . . .	183	173	118	115	181	172

Breslau, den 11. Juli 1901. (1740)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. März 1901, die auch für den Verkehr Basel bad. Bahn und Waldshut-Schweiz gültig sind, werden wie folgt ergänzt bezw. abgeändert:

a) Mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1901 an erhält die Anmerkung zu Ziffer 18 des Art. 23 (sperrige Güter) der Tarifvorschriften nachstehende erweiterte Fassung:

„Ausgenommen Backschüsseln und Futterschwingen, in Satzform oder aneinander gereiht, sowie ineinander gesetzte, grob gearbeitete Weidenkörbe."

b) Auf 17. Juli 1901 wird „Sand, quarzhaltiger und kieshaltiger" in das Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter (Art. 45 der Tarifvorschriften) eingereiht.

c) Vom 15. Juli 1901 ab wird der Frachtgegenstand „Cement-Hohlbalken" unter die Güter des Spezialtarifs III der Güterklassifikation aufgenommen.

d) Auf den gleichen Zeitpunkt (c) erhalten die Ordnungsnummern 459 und 541 folgenden neuen Wortlaut:

459 Mühlenfabrikate, folgende: Mehl aus Getreide oder Hülsenfrüchten, auch Braunmehl, Spelz- und Griesmehl, Gerstenmehl, Maismehl, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, geschältes und geschrotenes Getreide, Haferflocken und Gerstenflocken, sowie Futtermehl . . . . . . Spezialtarif I.
Mühlenfabrikate, in Packeten verpackt, wie z. B. die Knorr'schen Fabrikate, gehören zu den allgemeinen Wagenladungsklassen.

541 Reis, auch gemahlen (Reismehl), Reisgries, Reisflocken, Spezialtarif I.
Reisprodukte, in Packeten verpackt, gehören zu den allgemeinen Wagenladungsklassen.

Karlsruhe, den 12. Juli 1901. (1741)

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Am 1. August 1901 wird der Nachtrag II zum Verbandstarif Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1899 eingeführt. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und Tarifbestimmungen, Erweiterungen der Klassen- und Ausnahmetarife, neue Ausnahmetarife für Rohbenzin, Gerberwolle, Heringe und Bettfedern sowie Tarifberichtigungen.

Durch Aufhebung der Bestimmung im Abschnitt II B 2 für einige ungarische Stationen und durch mehrere Tarifberichtigungen treten Erhöhungen ein, welche erst vom 1. September 1901 gelten. Druckstücke des Nachtrags sind zum Preise von 60 ₰ bei den bekannten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 10. Juli 1901. (1742)
Königliche Eisenbahndirektion, für die betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-hessischer Gütertarif (Gr. IV/VI).

Am 15. Juli d. J. wird die im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Altona gelegene Neubaustrecke Pattburg/Tingleff-Sonderburg mit den Stationen Norderschmedeby, Holebüll, Törsbüll, Rinkenis, Gravenstein, Auenbüll, Satrup, Rackebüll, Sonderburg (Strecke Pattburg-Sonderburg) und Behrendorf, Klipleff, Lundtoft (Strecke Tingleff-Törsbüll) für den Eil-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur an der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, ist auf den Stationen Norderschmedeby, Holebüll, Rinkenis, Auenbüll, Satrup, Rackebüll, Behrendorf und Lundtoft ausgeschlossen.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist allgemein ausgeschlossen.

Die Stationen Sonderburg und Gravenstein werden in den Ausnahmetarif 6 für den Kohlenverkehr von den deutschen Seehäfen und Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen (s. Bekanntmachung der königl. Eisenbahndirektion Essen vom 10. September 1900) als Versandstationen und in den Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl) Ziffer 2 (Seite 614 des Tarifs) als Empfangsstationen einbezogen.

Mit dem gleichen Zeitpunkt erfolgt die Betriebseröffnung der Neubaustrecke Friedrichsdorf-Friedberg des Direktionsbezirks Frankfurt für den Eil-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr. An derselben liegen die Stationen Holzhausen v/Höhe, Rodheim v/Höhe und Rosbach v/Höhe, für welche die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ausgeschlossen ist.

Weitere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 8. Juli 1901. (1743)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr (Gruppenwechseltarif V/VI).

Die am 1. April d. J. in Kraft getretenen Ausnahmetarife für die Ausfuhr von Zucker Nr. 14 und 14a haben mit Gültigkeit vom 1. Juli eine anderweite Fassung erhalten. Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 10. Juli 1901. (1744)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Tariftheil II, Heft 1.

Auf Seite 33 des Nachtrags II vom 1. August d. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 66 für Heringe, frische oder gesalzene in Mengen a von 5000 und b von 10000 kg im Verkehr mit Ruttka und Zsolna mit Geltung vom 25. August d. J. wie folgt berichtet:

	Pfennige für 100 kg					
	Breslau Oderhafen		Cosel Oderhafen		Pöpelwitz (Umschlag)	
	a	b	a	b	a	b
Ruttka loco u. trans. .	192	182	127	124	190	181
Zsolna loco u. trans. .	183	173	118	115	181	172

Breslau, den 11. Juli 1901. (1745)
Königliche Eisenbahndirektion, für die betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. werden folgende Stationen unter Einrechnung deutscher normaler Antheile in den Tarif einbezogen:

1. In den Ausnahmetarif A für Holz etc.: Die Stationen Altdamm und Greifenhagen der königlichen Eisenbahndirektion Stettin, Lazisk, Ludwigsglück, Nicolai, Ruda, Zabrze und Zabrze Coksanstalt der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz.

2. In den Ausnahmetarif B für Holz etc.: Die Stationen Altdamm und Greifenhagen der königlichen Eisenbahndirektion Stettin, Finkenheerd und Frankfurt a/O. der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Grube Vaterland und Wronke der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, Kempen, Sprottau und Züllichau der königlichen Eisenbahndirektion Posen, Lazisk, Ludwigsglück, Nicolai, Ruda und Zabrze Coksanstalt der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz, Stassfurt der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg sowie Wülknitz der sächsischen Staatsbahnen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die vorbezeichneten Stationen sowie die Verwaltungen der ungarischen Versandbahnen Auskunft.

Breslau, 8. Juli 1901. (1746)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oldenburg-hessischer Gütertarif.

Am 15. Juli d. J. wird die im Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. gelegene Neubaustrecke Friedrichsdorf-Friedberg mit den Stationen Holzhausen v/Höhe, Rodheim v/Höhe und Rosbach v/Höhe für den Eil-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Zeitpunkt erfolgt auch die Betriebseröffnung der Strecke Simmern-Kirchberg im Bezirke der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz für den Eil-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist für die an derselben gelegenen Stationen Unzenberg und Kirchberg (Hunsrück) ausgeschlossen.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.
Cassel, den 8. Juli 1901. (1747)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.
Tarif Theil II, Heft 4 vom 1. Januar 1895.
Der in der Vereinszeitung Nr. 43 vom 5. Juni 1901 für 1. August angekündigte Nachtrag III mit Erhöhungen der Cementfrachtsätze kommt nicht zur Einführung.
München, am 8. Juli 1901. (1748)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Die Station Neckarau der badischen Staatseisenbahnen wird im Verkehr mit den Stationen der Main-Neckarbahn mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif 26 (Steinkohlen usw.) des Tarifheftes 6 (Verkehr Baden Main-Neckarbahn) einbezogen.
Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 10. Juli 1901. (1749)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. gelangt der Nachtrag VIII zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen enthält. Insoweit Frachtsätze ohne Ersatz ausser Kraft treten, gelten die seitherigen Sätze noch bis 1. September 1901.
München, den 9. Juli 1901. (1750)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.
Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 29 (für Cement) bleiben unverändert in Kraft.
Das Ausschreiben vom 30. Mai lfd. J. in Nr. 43 wird zurückgezogen.
München, den 9. Juli 1901. (1751)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
Die auf Seite 431—433 des Haupttarifes sowie auf Seite 231 des Nachtrages V für die Stationen Kiefersfelden und Kufstein angegebenen Frachtsätze der Abtheilungen I und II des Ausnahmetarifs Nr. 29 (für Cement) bleiben in Kraft.
Das Ausschreiben vom 30. Mai lfd. J. in Nr. 43 wird zurückgezogen.
München, den 9. Juli 1901. (1752)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif IV (Altona, Hannover und Münster).
Im Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Voldagsen-Duingen werden vom 20. Juli d. J. ab für die Artikel Rüben etc. wie unter Ziffer 4 des Waarenverzeichnisses zum Rohstofftarif genannt,
Düngemittel,
Holz der Spezialtarife II und III,
Wegebaumaterialien,
wenn sie in Wagenladungen von mindestens 10000 kg mit direktem Frachtbriefe von oder nach Stationen der Kleinbahn zur Aufgabe gelangen, die im obengenannten Gruppentarif für die Uebergangsstation Voldagsen bestehenden Staatsbahnsätze der jeweils zur Anwendung kommenden Spezial- oder Ausnahmetarife um 0,02 ℳ. für 100 kg gekürzt.
Hannover, den 8. Juli 1901. (1753)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.
Ausnahmetarif vom 1. September 1898.
Die Station Ringelstein des Direktionsbezirks Cassel wird am 10. d. Mts. in die Tarifklassen 6 und 7¹ des vorbezeichneten Ausnahmetarifs aufgenommen. Näheres über die Tarifsätze bei den betheiligten Abfertigungsstellen.
Die für die Stationen Büren und Paderborn des Direktionsbezirks Cassel bestehenden Sätze der Tarifklassen 6 und 7¹ treten am 1. September d. J. ausser Geltung.
Essen, den 3. Juli 1901. (1754)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Mit Wirkung vom 16. Juli 1901 werden die Stationen Amendola, Fontanarosa, Manfredonia und Lucera der adriatischen Bahnen von der direkten Abfertigung im deutsch-italienischen Verkehr ausgeschlossen.
Sendungen nach diesen Stationen werden vom genannten Tage ab auf die Uebergangsstation Foggia abgefertigt.
Die bezeichneten Stationen sind nebst Entfernungen aus dem Verzeichniss der italienischen Stationen im Theil II, Abtheilung B des deutsch-italienischen Gütertarifs gestrichen worden.
Strassburg, den 6. Juli 1901. (1755)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für den direkten Güterverkehr zwischen den belgischen Seehäfen und Terneuzen sowie den inneren belgischen Stationen einerseits und Basel (Centralbahnhof und badischer Bahnhof) loko transit sowie Delle transit andererseits gelangen mit dem 1. September 1901 neue Tarife (Hefte 2a und 2b des belgisch-südwestdeutschen Verbandsgütertarifs) an Stelle der Tarifhefte 2a vom 1. September 1896 und 2b vom 1. Januar 1895 und deren Nachträgen zur Einführung. Neben Frachtermässigungen für eine Anzahl Waaren enthalten die neuen Tarifhefte auch eine geringe Frachterhöhung bei einer grösseren Anzahl von belgischen Stationen sowie sonstige einzelne Frachterhöhungen. Ferner ist in der Benutzung der Leitungswege bei verschiedenen belgischen Stationen eine Beschränkung eingetreten. Die Stationen Maastricht und Roermond (Ruremonde) erscheinen nicht mehr im belgisch-südwestdeutschen Heft 2b, sondern werden später in den niederländisch-Baseler Tarif aufgenommen werden.
Weitere Auskunft ertheilen unsere Verkehrsinspektion in Basel und unser Tarifbüreau in Strassburg.
Strassburg, den 4. Juli 1901. (1756)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Badische Staatseisenbahnen.
Zum Expressguttarif badische Staatseisenbahnen-badische Lokal- und Nebenbahnen erscheint auf 10. Jnli 1901 der Nachtrag IV, enthaltend die Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen der Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim/bezw. Waldangelloch.
Der Nachtrag kann zum Preis von 15 ₰ durch Vermittelung der Gepäckabfertigungsstellen bezogen werden.
Karlsruhe, den 6. Juli 1901. (1757)
Gr. Generaldirektion.

Nordwestdeutsch-hessischer Gütertarif.
(Gr. IV/VI.)
Am 1. Juli d. J. wird die Station Emden Aussenhafen des Direktionsbezirks Münster für den Güterverkehr eröffnet. Der Frachtberechnung sind bis auf weiteres die Entfernungen für Neermoor mit einem Zuschlag von 21 km zu Grunde zu legen.
Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.
Cassel, den 30. Juni 1901. (1758)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit Ablauf des 31. August d. J. hört die Ladestelle Gutehoffnungshütte auf, Tarifstation zu sein.
Vom gleichen Zeitpunkte ab treten die für Gutehoffnungshütte (Gute Hoffnung-Zinkhütte) geltenden tarifarischen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze ausser Kraft.
Kattowitz, den 9. Juli 1901. (1759)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.
Am 15. Juli 1901 wird zum Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr der Nachtrag III herausgegeben. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Dornbrunn des Direktionsbezirks Bromberg, Bernsdorf und Sonnenwalde des Direktionsbezirks Danzig, Alt-Weyrothen und Brödlauken des Direktionsbezirks Königsberg, Raudten Süd des Direktionsbezirks Breslau, Remscheid-Güldenwerth des Direktionsbezirks Elberfeld und Schoden des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, anderweite, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für Giessereiroheisen, sowie Eisenausnahmesätze im Versande von der Station Remscheid-Güldenwerth des Direktionsbezirks Elberfeld. Ferner enthält der Nachtrag einen Ausnahmetarif 14 für Zucker zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze, einen Ausnahmetarif 14a für Rohzucker an Raffinerien, einen Ausnahmetarif 19 für den Uebergangsverkehr mit der Polkwitz-Raudtener Kleinbahn, einen Ausnahmetarif 20 für den Uebergangsverkehr mit der Cöln-Frechener Kleinbahn, einen Ausnahmetarif L für Zucker zur Ausfuhr über See sowie Berichtigungen von Ent-

fernungen und Frachtsätzen. Soweit durch letztere Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst mit dem 1. September 1901 gültig.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Remscheid-Güldenwerth gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr.

Elberfeld, den 10. Juli 1901. (1760)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.

Am 15. Juli 1901 wird zum Tarif für den Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr der Nachtrag IV herausgegeben. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die aus dem Direktionsbezirk Hannover in den Direktionsbezirk Berlin übergegangene Station Wustermark, für die Stationen Ostswine des Direktionsbezirks Stettin, Remscheid=Güldenwerth des Direktionsbezirks Elberfeld und Schoden des Direktionsbezirks St. Johann=Saarbrücken, anderweite Entfernungen für die Stationen Liebeseele, Misdroy, Pritter und Warnow i/Pm. des Direktionsbezirks Stettin, anderweite, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8a für Giessereiroheisen, Ausnahmesätze für Eisen des Spezialtarifs II — Ausnahmetarif 9, Klasse II — im Versande nach der Station Wustermark des Direktionsbezirks Berlin sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisen der Spezialtarife I und II etc. — Ausnahmetarife 9, 9 S, E, E 1 und E 2 — im Versande von der Station Remscheid=Güldenwerth des Direktionsbezirks Elberfeld. Ferner enthält der Nachtrag einen Ausnahmetarif 14 für Zucker zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze, einen Ausnahmetarif 14 a für Rohzucker an Raffinerien, einen Ausnahmetarif 18 für den Uebergangsverkehr mit der Löwenberg-Lindower Kleinbahn, einen Ausnahmetarif 19 für den Uebergangsverkehr mit der Cöln-Frechener Kleinbahn und einen Ausnahmetarif L für Zucker zur Ausfuhr über See.

Durch diesen Nachtrag werden die in den Tarifen für den nordwestdeutsch-rechtsrheinischen und für den nordwestdeutsch-linksrheinischen Güterverkehr enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Wustermark aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. September 1901.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Remscheid=Güldenwerth gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr.

Elberfeld, den 10. Juli 1901. (1761)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1901, soweit Erhöhungen eintreten, vom 1. September 1901, tritt der Nachtrag 4 in Kraft; er enthält u. a. die Einbeziehung der Stationen Lend=Gastein und Wels transit in den Klassentarif und einige Ausnahmetarife, der Stationen Burgau, Leibnitz und Neudau in den Ausnahmetarif für Baumwolle, ferner neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 3 (Eisen), 8 (Papier), neue Ausnahmetarife: 29 (Aluminium und Calcium-Carbid), 30 (Hohlglaswaaren), 31 (Magnesitziegel und Magnesit [Bitterspath]), anderweite Frachtsätze der Ausnahmetarife 3 (Eisen), 6 (Holz etc.), 18 c (Reisabfälle), 25 (Rohkupfer) und für Linz=Umschlagsplatz; Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 15 (Tabak), sowie Berichtigungen und Ergänzungen.

Geringe Erhöhungen treten ein für einzelne Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 (Eisen), dann für Linz=Umschlagsplatz und durch einzelne Berichtigungen.

Der Nachtrag ist zum Preise von 30 ₰ = 35 Heller bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zu beziehen.

Altona, den 8. Juli 1901. (1762)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den k. k. österreichischen Staatsbahnen usw.

Die Stationen Hilm=Kematen und Ulmenfeld der k. k. österr. Staatsbahnen werden für die Zeit vom 15. Juli d. J. bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember d. J. in den Tarif für den obengenannten Verkehr einbezogen.

An Fracht für Sendungen nach diesen Stationen werden berechnet:

a) die im bezeichneten Tarif auf Seite 8 (Schnitttafel I) enthaltenen Theilfrachtsätze (bis zum Schnittpunkt) und

b) vom Schnittpunkt bis Hilm=Kematen . . . 160 } Heller für 100 kg.
vom Schnittpunkt bis Ulmerfeld . . . . 159 }

Breslau, den 6. Juli 1901. (1763)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

In den Ausnahmetarif Nr. 3 für Felle und Häute, rohe, gesalzene oder getrocknete usw. des Tarifheftes 4, erste Abtheilung, vom 1. September 1899, wird mit Wirkung vom 20. Juli 1901 die Station St. Gallen der vereinigten Schweizerbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Nach und von	St. Gallen Centimes für 100 kg
Altona	480
Brake v. Oldenburg	484
Bremen Hauptbhf. und Freibezirk	454
Bremerhaven Freihafenbhf., Zollinlandsbhf. u. Inlandshafen	484
Cuxhaven	516
Geestemünde Freihafenbhf., Zollinlandsbhf. u. Fischereihafen	484
Hamburg H und Wilhelmsburg	476
Harburg H	471
Harburg U. E.	473
Lübeck	495
Nordenham und Nordenham Fischereihafen	484
Stettin	529

Karlsruhe, den 3. Juli 1901. (1764)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 15. Juli d. J. ab treten anderweite ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Nebenbahn Berent-Bütow des Direktionsbezirks Danzig in dem vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 6. Juli 1901. (1765)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif Elberfeld-Essen (Gruppe VII), Berlin-Stettin-westdeutscher Gütertarif (III/VII, VIII) und ostdeutsch-westdeutscher Gütertarif (I, II/VII, VIII).

Die Ausnahmetarife 14, 14a und L für Zucker haben eine anderweite Fassung erhalten. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Elberfeld, den 9. Juli 1901. (1766)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. September d. J. treten folgende neue Tarife in Kraft:

a) Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren im Binnenverkehr;

b) Gütertarif für den Binnenverkehr.

Dieselben enthalten gegen die bisherigen Tarife theilweise Erhöhungen und Ermässigungen der Frachtsätze sowie einige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen. Dagegen ist auch das Ein- und Ausladen von Stückgütern auf freier Strecke ohne besondere Gebühr statthaft.

Die in den Tarifen enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der letzteren genehmigt worden.

Druckexemplare sind zum Preise von 0,20 ℳ. bezw. 0,60 ℳ. bei der unterzeichneten Direktion zu haben.

Altena, Westf., den 8. Juli 1901. (1767)
Die Direktion
der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

---

6. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Holz- und Seilerwaaren, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen, Pfriemenbauschen, Werg, Hanf, Schnüre und Spitzstränge.

II. Gewebe und Posamentirwaaren, als: wollener und halbleinener Vorhangstoff, Futterzeug, Segeltuch, Packleinwand, leinene Schläuche und Apparatdecken, Dochte, Schnur, Naht- und Plattschnur, Sammtbördchen, Litzen, Nähfaden, Gurten, Schmierpolster und Wiechengarn.

III. Glas- und Thonwaaren, als: Oelbehälter, Glaslampen, Milchglasglocken, Laternengläser, Glastafeln, Laternenglas, Isolatoren, Häfen und Krüge.

IV. Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Borax, Salmiak, Salzsäure, Spiritus, Bleiweiss, Ocker, Parisergelb, Pariserschwarz, Kienruss, Umbra, Kaput-mortuum, Englischroth, Eisenmennige, Goldbronze und Gold, feines.

V. Lederwaaren, Mineralien, Pech, Theer und Harze, als: Häute, Felle, Riemen, Bimsstein, Kreide, Graphit, Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium und Harz.

VI. Papiere und verschiedenes, als: Fliess- und Packpapier, Pappen-

deckel; Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schmiergelleinen, Glaspapier, Salband, Rosshaar, Stärke, Gummi arabikum, Zimmermannsbleie, Stopfbüchsenpackung, Filz, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 22. Juli 1901“

versehen, spätestens

Montag, den 22. Juli 1901, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 1. Juli 1901. (1768)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Lieferung von 700 000 kg Portlandcement zum Bau der Bahn Pr. Stargard-Czerwinsk soll öffentlich vergeben werden.

Verdingungsanschläge können werktäglich von 8—1 Uhr Vorm. und von 3—6 Uhr Nachm. in den Geschäftsräumen der unterzeichneten Bauabtheilung eingesehen werden, auch sind solche dorther gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Angebote mit der Aufschrift „Cement“ sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, den 29. Juli d. J., 12½ Uhr Vorm., versiegelt einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Pr. Stargard, den 5. Juli 1901. (1769)

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Die Lieferung von 126 140 kg gusseisernen Röhren zur Herstellung von Durchlässen für die Bahn Pr. Stargard-Czerwinsk soll öffentlich vergeben werden.

Verdingungsanschläge können werktäglich von 8—1 Uhr Vorm. und von 3—6 Uhr Nachm. in den Geschäftsräumen der unterzeichneten Bauabtheilung eingesehen werden, auch sind solche dorther gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Angebote mit der Aufschrift „Gusseiserne Röhren“ sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, den 29. Juli d. J., 12 Uhr Vorm., versiegelt einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Pr. Stargard, den 5. Juli 1901. (1770)

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Ausschreibung der Arbeiten und Lieferungen — mit Ausnahme der Steine und des Sandes — zur Erweiterung des Güterschuppens auf Bahnhof Wittlich.

Der vorstehenden Ausschreibung werden die „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ und die „allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten“ zu Grunde gelegt. Die Arbeiten umfassen:

a) den Anbau eines in Ziegelrohbau herzustellenden Güterschuppens von 127 qm bebauter Fläche ausschl. der Ladebühnen,

b) die Herstellung einer offenen Laderampe mit massiven Umfassungsmauern von 141 qm Grundfläche ausschl. der Ladebühnen.

Zeichnung und Bedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude zur Einsichtnahme aus.

Das Verdingungsheft wird von hier gegen kostenfreie Einsendung von 2 ℳ ohne Zeichnung und von 3,50 ℳ (in baar) mit Zeichnung abgegeben.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung „Erweiterung des Güterschuppens zu Wittlich“ bis zum 22. d. Mts., Vormittags 11½ Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 3. Juli 1901. (1771)

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 3.

Die Lieferung von Thonröhren:

755 m von 0,30 m lichter Weite,
78 „ „ 0,40 „ „ „
101 „ „ 0,50 „ „ „

zur Herstellung von Seitendurchlässen für die Bahn Pr. Stargard-Czerwinsk soll öffentlich vergeben werden.

Verdingungsanschläge können werktäglich von 8—1 Uhr Vorm. und von 3—6 Uhr Nachm. in den Geschäftsräumen der unterzeichneten Bauabtheilung eingesehen werden, auch sind solche dorther gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Angebote mit der Aufschrift „Thonröhren“ sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, den 30. Juli d. J., 12 Uhr Vorm., versiegelt einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (1772)

Pr. Stargard, den 5. Juli 1901.

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere gegenwärtigen Vorräthe an Altmaterialien, als:

Eisen- und Stahlschienen, eiserne und stählerne Flachlaschen, Oberbauschrott, Schmelzeisen, eiserne und stählerne Drehspähne, verbrannter und unverbrannter Eisenguss, Eisenblech, Rothguss, Kupfer, Phosphorbronze, Zink, Blei, Gummi- und Polsterabfall usw., insgesammt etwa 54 Doppelwagenladungen,

werden hiermit zum Verkauf gestellt. Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der Mengen und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren von dem Hauptbüreau der grossherzoglichen General-Eisenbahndirektion bezogen werden.

Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Altmaterial“ versehen, sind unter Wiederanschluss der durch Unterschrift anzuerkennenden Bedingungen bis zum

22. Juli 1901, Mittags,

an die grossherzogliche General-Eisenbahndirektion zu Schwerin einzureichen.

Schwerin, den 3. Juli 1901. (1773)

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Verkaufsausschreibung.

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft beabsichtigt, die im Material-Hauptmagazine Wien (bezw. Simmering) lagernden Altmetalle, als: Kupfer, Messing, Rothgussmetall, Zink etc. im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz zu verkaufen.

Die Abgabe hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als Offertformulare und Verkaufsbedingnisse zu erfolgen, welche bei der Abtheilung für Materialwesen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien X, 2 hintere Südbahnstrasse Nr. 1 an Werktagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben, beziehungsweise gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind franko einer Station oder auch mehrerer Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft zu notiren.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Kr. versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kuvert versiegelt längstens bis zum 20. Juli 1901, 12 Uhr Mittags, beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, einzubringen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere, von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis 10. August 1901 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerte vor, sie ist sohin berechtigt, beliebige Theilquantitäten einzelnen Offerenten zu überlassen oder auch sämmtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen.

Wien, im Juli 1901. (1774)

Die Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

---

8. Offene Stellen.

Werkstättenleiter gesucht.

Für die von uns neu erbaute Eisenbahn-Reparaturwerkstatt für einen Betriebsmittelbestand von 42 Personen-, Post- und Gepäckwagen, 600 Güterwagen, 16 Lokomotiven suchen wir einen praktisch erfahrenen Maschineningenieur als Hilfsarbeiter zur Leitung des Werkstättenbetriebes. Anfangsgehalt, Pensions- und sonstige Dienstverhältnisse sind auf Anfrage von uns zu erfahren. Bewerber, welche namentlich längere Zeit selbst praktisch gearbeitet haben und Erfahrungen in den Reparaturen von Eisenbahnwagen und Lokomotiven, oder wenigstens gute allgemeine praktische Werkstattserfahrungen besitzen, werden gebeten, die Gesuche um Uebertragung der vorstehenden Stellung unter Beifügung eines Lebenslaufes, des Bildungsganges und von Zeugnissen über die bisherige Thätigkeit bei uns einzureichen. Persönliche Vorstellung beim Unterzeichneten Anfang August erwünscht.

Direktion (1775)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.
Glanz,
herzoglich braunschweigischer Bahndirektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. Juli Vorm. gemeldet.

Nr. 20. Berlin, am 13. Juli 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	AD	1237/43	7	Ballen	Leder —	740	1	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	A E G	57	1	—	Plan —	—	2	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	(Dienstgut.)
3	A M	2104	1	Pack	4 Stühle —	14	3	Augsburg	Bayerische Stsb.	
4	A M	—	1	Weidenkorb	Fahrrad mit angeschn. Werkzeugkasten	29	4	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	beklebt: Berlin Anh. Bhf.
5	A Z	5	1	Stange	Rundeisen, 3,5 m lg., 4 cm st.	35	5	Merseburg	K. E.-D. Halle a/S.	
6	B	—	1	—	Plombirleine —	2	6	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	(Dienstgut.)
7	B	—	1	Stück	gusseis. Luftventilator	2	7	Bramsche	Oldenburg. Stsb.	
8	B	2761	1	Pack	3 Triumphstühle —	15	8	Bockenau	Braunschweig. L.-E.	
9	B B	149	1	Sack	Samen —	102	9	Quedlinburg	K. E.-D Magdeburg	
10	B G	17477	1	Pack	Kurzwaaren —	4	10	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
11	B R & Co.	264	1	Ballen	Nessel —	198	11	Elberfeld	„	
12	B S	4437	1	Kiste	Uhren (Regulator) —	27	12	Düsseldorf=Der.	„	
13	B Z	3077	1	Stück	Rundstahl —	33,5	13	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	Inh.: 1 Ztg. von Lyck, 1 Düte von Johannisburg.
14	C F	53064	1	Korb	Esswaaren und Kleider	20	14	Cleve	K. E.-D. Cöln	
15	C F	53064	1	„	Esswaaren und Kleider	20	15	Cleve	„	
16	C F	32236/7	2	Säcke	Kork —	17	16	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
17	C S	7427	1	—	eiserne Bettstelle —	41	17	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Abs.: Carl Schulz, Berlin.
18	D C	703	1	Kiste	Ketten u. Schlüssel	82	18	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
19	D H	65965	1	Fass	anschein. Soda —	37	19	Aachen	K. E.-D. Cöln	
20	D J	26	1	Sack	Saat —	51	20	Danzig	K. E.-D. Danzig	
21	D R P	98150	23	Stück	Eisenschienen —	23	21	Kolberg	K. E.-D. Stettin	
22	E	8	7	—	Kettenräder —	15	22	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
23	E D S	5999	1	Stange	□ kantiger Stahl —	18	23	Mainz	Direktion Mainz	*)
24	E K	5426	1	—	eis. Rohr —	36	24	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
25	E K	6362	1	Korb	Eisenwaaren —	—	25	Barmen=Unterb.	„	bez. Unterbarmen.
26	E R	—	1	Pack	10 leere Körbe —	16	26	Urmitz	K. E.-D. Cöln	
27	F u. roth. Strich	—	1	Stange	Eisen —	?	27	Bocholt	K. E.-D. Essen	
28	F A M	3601	1	Kiste	Feilen, Sägen, Zangen	23	28	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
29	F B	—	1	Pack	10 leere Körbe —	16	29	Urmitz	K. E.-D. Cöln	
30	F B	1534, 2399, 2204, 1112, 2023, 2305, 575, 1750	8	Kisten	leer —	34	30	Braunschweig O.	K. E.-D. Magdeburg	
31	F C	8193	1	Ballen	Leinen —	82	31	Worms	Direktion Mainz	
32	F C N	5696	1	„	gefüllt —	50	32	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
33	F E H	27062	1	Kiste	Wäsche u. alte Kleider	8	33	Kolberg	K. E.-D. Stettin	
34	F F	1626	1	„	? —	30	34	Stralsund	„	**)
35	F T	1	1	Sack	Wolle —	12	35	Hannover S.	K. E.-D. Hannover	
36	G A	425	1	Pack *)	Eisenwaaren —	2	36	Barop	K. E.-D. Essen	in grauem Papier.
37	G C	10	1	„	3 neue, leere Körbe	—	37	Oberhausen	„	***)
38	G D	—	2	—	lose, gusseis. Ofenplatten	9	38	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	Vers.: Gebr. Demmer, Eisenach.
39	G D 1499	6, 50, 105 13	1	—	Tragfeder: 6 Blätter	?	39	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
40	G N	3628	1	Rolle	Drahtgeflecht —	50	40	Mainz	Direktion Mainz	
41	G U	2852	1	Gebund	4 Stäbe Stahl —	23	41	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
42	G W	6436	1	Fass	ansch. Wein —	32	42	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	

*) Mit Bild: Elephant und „schweissbarer Gussstahl".
**) Adresse: Frau Flora Metzger, Villa Fortuna, bekl. v. Frankfurt a/M. 22. Mai 1901.
***) Wahrscheinlich zu einer grösseren Sendung gehörig.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
43	H	134. 6000 / 100×6	1	Stange	Flacheisen 6 m lg., 10 cm br.	28	43	Kirchweyhe	K. E.-D. Münster	
44	H B E	4	1	—	Kette, 6 m l. —	—	44	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	(Dienstgut.)
45	H K C	2029	1	Kiste	verzinnte Löffel —	58	45	Aachen	K. E.-D. Cöln	
46	H N	4204	1	„	Farben —	7	46	Braunschweig Eil	K. E.-D. Magdeburg	
47	H N Z & Cie.	4283	1	„	? —	16	47	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
48	H P	—	1	Stange	Stahl —	10	48	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
49	H S	—	1	Korb	Kleider —	6,5	49	Ebenhausen i/Ufr.	Bayerische Stsb.	
50	H S	65/77	13	Bund	alte Säcke —	598	50	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
51	H W	1	1	Kiste	? —	61	51	Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	
52	H W	10403	1	Pack	Stühle (zusammenlegbare)	10	52	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
53	J	4248	1	Pack *)	? —	35	53	Prostken	Ostpr. Südbahn	*) in grauem Papier.
54	J B	57	1	Kiste	Wein —	22	54	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
55	J B R	3998	1	„	? —	62,5	55	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
56	J C F	840	1	Ballen	anschein. Felle —	137	56	Geestemünde Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
57	J C	62	1	Blechkanne	leer —	5	57	Hannover	„	
58	J R	74084/6	3	Kisten	? —	60	58	Mannheim	Badische Stsb.	
59	J S	2134	1	—	2 Räder zu einem Heurechen	?	59	Gadebusch	Grhzl. Meckl. Stsb.	
60	K oder R	—	1	—	Schleifstein —	78	60	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
61	K	2809	1	Kiste	Käse —	46	61	Altendorf=Essen Süd	K. E.-D. Essen	
62	K	3169	1	Ballen	Kunstwolle —	100	62	Aachen	K. E.-D. Cöln	
63	K u C	2842	1	Gestell	Wagen —	65	63	Mannheim	Badische Stsb.	
64	K P	—	1	Korb	Kirschen —	33	64	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
65	K S	6394	1	Ballen	? —	39	65	Grünbach	Sächsische Stsb.	Grünbach beschr.
66	K S	1	1	Käfig	16 lebende, 2 todte Hühner	17	66	Glauchau	„	v. Podwoloczyska bez.
67	K u. W	19	1	Bund	Stahlstangen —	?	67	Wolfhagen	K. E.-D. Cassel	
68	C	5872	2	—	Decken —	—	68	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	(Dienstgut.)
69	L F	I	1	Reisekorb	? —	40	69	Zossen	K. E.-D. Berlin	
70	L H	139	1	Koffer	? —	10	70	Berlin Pog.	-	
71	M B	4339/40	2	Hobbok	Druckerschwärze —	120	71	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
72	M H	6356	1	Ballot	gefüllt —	24	72	Basel B. B.	Badische Stsb.	
73	O	—	8	Stück	Jaucheschöpfer —	10	73	Bensheim	Direktion Mainz	
74	O weiss	—	1	Stange	Flacheisen —	6	74	Kobylin	K. E.-D. Posen	
75	O S	7154	1	Korb	Korbwaaren —	18	75	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
76	P K	119/120	2	Gestelle	2 Spiegel —	28	76	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
77	P K	867	1	Pack	gedrehte Holzwaaren	0,5	77	Reichenbach i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
78	P L	—	1 / 1	— / Verschlag	Stuhl — / Bretter —	26	78	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
79	P S	4	1	Kiste	? —	83	79	Illowo	Marienburg-Mlawka	*)
80	P St	10	1	„	Blechflaschen —	8	80	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
81	R V	3176	1	Korbflasche	gefüllt —	15	81	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
82	R W	841	1	Kiste	eiserne und Messingschrauben	19	82	Hagen	K. E.-D. Hannover	
83	S	I	1	—	gebr. Fischkorb, leer	8	83	Rastenburg	Ostpr. Südbahn	
84	S	4133	1	Sack	getrockn. Kamillen —	10	84	Bochum	K. E.-D. Essen	
85	Sch R	7147	1	Ballen	Taue —	20	85	Rheine Eilgutabf.	K. E.-D. Münster	
86	S G F	291	1	Tafel	zugerichtetes Eisenblech	—	86	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
87	S H	8498	1	Bund	2 Stangen Stahl —	48	87	Triptis	K. E.-D. Erfurt	
88	S J A	36890 a	1	Kiste	? —	—	88	Warnemünde	Grhzl. Meckl. Stsb.	
89	S K / S A	22 / 4550	1	Sack	Lumpen —	17	89	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
90	S P	11252	1	Bund	2 Stangen Stahl —	14,5	90	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
91	St C	13754	1	Sack	Gries —	26	91	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
92	S W	400 / 271 / 204	3	Kisten	Klaviertasten —	294	92	Mannheim	Badische Stsb.	
93	T roth	—	1	Bund	3 eis. Stangen —	20	93	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
94	T C	1998	1	Kiste	Umschläge zu Albums	38	94	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
95	T K	26	1	Bund	verz. Bandeisen —	16	95	Oberstein	St. Johann=Saarbr.	
96	V S	—	3	Stangen	Flacheisen —	159	96	Gr.=Moyeuvre	Reichsbahn	
97	v T	199	1	Pack	10 leere Spahnkörbe	—	97	Aachen	K. E.-D. Cöln	
98	W	896	1	Schliesskorb	gefüllt —	39	98	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
99	W	2581	1	Pack	5 leere Körbe —	13	99	Gr.=Rhüden	Braunschweig. L.-E.	
100	W H	100	1	Korb	gefüllt —	46	100	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
101	W S	35908	1	Fass	Syrup —	162	101	Gera	„	Gera Pr. Stb. v. 28/6. bez.
102	W S	1	1	Reisekorb	gefüllt —	39	102	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
103	J D S	1212 Nr. 51	1	Douanekorb	1 Kiste Instrumente	60	103	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	

*) Agences en Douane des chemins de fer Warsowic. Alexandrowo.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
104	Z	—	1 1	Bund „	Herdringe — Herdthürchen —	22	104	Nagold	Württemberg. Stsb.	
105	(Auf dem Rande) Z<◄125►>O		1	—	gusseis. Ventilrad —	3	105	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
106	Augustiner-Bräu	10590 8290	2	Bierfässer	leer —	?	106	Berlin Anhbf.	K. E.-D. Berlin	
107	Jacob Arnim, Boulund u. T 18	—	1	Sack	Wolle —	5	107	Neumünster	K. E.-D. Altona	Sack stammt aus Dänemark.
108	Berlin	—	2	—	Achsbuchsen —	—	108	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	(Dienstgut.)
109	Coblenz	—	2	Kolli	Vertikows —	80	109	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
110	E. S. Coblenz	—	1	Kollo	Bettrahmen —	8	110	„	„	
111	W. Essen Ruhr	—	1	Korb	Kirschen —	12	111	Emmerich	Niederländ. Stsb.	
112	Fister, Lindau	—	1	Sack	Betten —	15,5	112	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
113	R. Fürst	—	1	Pack	2 Stühle —	8	113	Mannheim	Direktion Mainz	
114	Geschir	76041	1	Kiste mit Vorhängeschloss	Arbeitergarderobe und Handwerkszeug	40	114	Geseke	K. E.-D. Cassel	
115	R. Legler	1485	1	Bierfass	leer —	15	115	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
116	Mainz	—	1	—	Luftleitungsrohr —	?	116	Wiesloch	Badische Stsb.	
117	Müller & Co.	5959	1	Kübel	Margarine —	18	117	Münster	K. E.-D. Münster	
118	Opotschka Malsolm & Co., Ostroff	2	1	Ballen	Hanf —	57	118	Merseburg	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
119	Pschorr	—	18	Fässer	leer —	414	119	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
120	Rhenus	1153	1	Kiste	? —	23,5	120	Darmstadt	Direktion Mainz	
121	Rommenhöller	137416	1	Flasche	Kohlensäure —	34	121	Herford	K. E.-D. Hannover	
122	J. J. Strauss, Giessen	—	1	Sack	Säcke —	18	122	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
123	Louise Wiesner, Barmen	—	1	Kiste	anscheinend Bücher —	21	123	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
124	—	198	1	Reisekorb	? —	24	124	Leiden	Niederländ. Stsb.	Gepäck etik. Leipzig-Asel via Salzbergen.
125	—	245	1	Gestell	marinirte Fische —	44	125	Bullay	St. Johann-Saarbr.	
126	—	266 5 40 95 25	2	—	Wagenfedern —	27	126	Ballenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
127	—	525	1	Sack	alte Schuhe u. Stiefel	9	127	Worms Eilg.	Direktion Mainz	
128	—	1630	1	—	Laterne —	—	128	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	(Dienstgut.)
129	—	17950 17934 17964	—	(1/4 Tonnen) 3 Bierfässer	leer —	75	129	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
130	(Dreieck) L M	37203	1	Kiste	Lebkuchen —	36	130	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	
131	(Dreieck) E	45796	1	Fass	anscheinend Oel —	290	131	Runowo	K. E.-D. Bromberg	
132	weisser Strich ///	—	1	Bund	Bandeisen —	—	132	Gräfenhainichen	K. E.-D. Halle a/S.	
133	roth /	—	8 2	Stangen Bunde	Stahl —	141	133	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
134	weisser /	—	1	—	Rundeisen —	66	134	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
135	grün /	—	1	—	Streichbrett (Pflugtheil)	5,5	135	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
136	weiss /	—	1	Bund	Eisentheile —	61	136	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
137	roth /	—	1	—	eis. Hebel —	4,5	137	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
138	weiss ><	—	1	Stück	Formeisen —	16	138	Zossen	K. E.-D. Berlin	
139	weiss —	—	1 1	Bund Kollo	4 Gasrohre — Gasrohr —	25	139	Darmstadt	Direktion Mainz	
140	weiss	—	1	„	verz. Rohr —	18,5	140	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
141	schwarzer Strich	—	1	—	verz. Gasrohr, 4,5 m lg.	20	141	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	mit Kreide 502.
142	(weiss)	1372	1	—	ansch. Tragfeder —	2	142	Chemnitz	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
143	roth. Strich	—	1	—	eis. Achsbüchse —	1	143	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
144	roth ≈	—	1	Bund	Bandeisen —	26	144	Dresden=N.	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
145	—	—	1	—	Acetylen-Fahrrad-laterne	—	145	Tondern	K. E.-D. Altona	
146	—	—	1	Stck.	½ Achslager aus Bronze	2	146	Hemer	K. E.-D. Elberfeld	(Dienstgut.)
147	—	—	1	Säckchen	Arbeiterkleider u. Wäsche	2,5	147	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
148	—	—	1	Kiste	Badeofen —	48	148	München Centr.	Bayerische Stsb.	
149	—	—	1	—	Badewanne —	40	149	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	lagert bei der 2. Bahnmeisterei.
150	—	—	1	—	kieferne Bahnschwelle	—	150	Vietz	K. E.-D. Bromberg	
151	—	—	1	Bund	Baumstickel —	50	151	Osterburken	Württemberg. Stsb.	
152	—	—	1	Sack	Betten —	32	152	Kösen Gep.-Abf.	K. E.-D. Erfurt	
153	—	—	1	Bund	Binsen —	2	153	Vechta	Oldenburgische Stsb.	
154	—	—	2	—	eis. Brechstangen —	—	154	Breslau Oderthor	K. E.-D. Breslau	
155	—	—	1	Kollo	Bretterwand, 3 m lang, 2,5 m breit	90	155	Kirchweyhe	K. E.-D. Münster	
156	—	—	1	Sack	Brot —	22	156	Herne	K. E.-D. Essen	
157	—	—	1	—	eis. Bügel —	3,5	157	Westend	K. E.-D. Berlin	
158	—	—	1	Beutel	Cement? —	34	158	Bodenteich	K. E.-D. Magdeburg	
159	—	—	1	Rolle	Dachpappe —	—	159	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
160	—	—	2	—	Decken —	44	160	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	(Dienstgut.)
161	—	—	2	Pack	Düten, Seidenpapier	40	161	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
162	—	—	1	Kiste	Eier —	—	162	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
163	—	—	1	„	Eier —	8	163	Kufstein	Bayerische Stsb.	
164	—	—	1	Bund	enthaltend 5 Eimer	13	164	Bretten	Badische Stsb.	
165	—	—	299	Kolli	Eisen —	996	165	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
166	—	—	1	—	Eisenblech —	4	166	Nimptsch	K. E.-D. Breslau	
167	—	—	1	—	verz. Eisenblech-topf, leer	1,75	167	Eisleben	K. E.-D. Magdeburg	
168	—	—	1	Ring	Eisendraht —	33	168	Dortmund	K. E.-D. Essen	
169	—	—	3	—	Eisenstangen mit Kupferkopf	10	169	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	je 1 m mit Rille.
170	—	—	1	Pack	Eisenstangen —	7	170	Caternberg Süd	K. E.-D. Essen	
171	—	—	2	Stck.	Eisentheile mit Rädern	56	171	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
172	—	—	1	—	Eisenwalze —	29	172	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
173	—	—	1	Sack	schwarze Erde (Farbe)	5	173	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
174	—	—	1	Bund	5 Façoneisen —	23	174	Lindau	Bayerische Stsb.	
175	—	—	1	—	Fahrrad —	—	175	Kreuzburg Gep.-Abf.	K. E.-D. Kattowitz	
176	—	—	1	—	Fahrrad —	—	176	Fröttstädt Gep.-Abf.	K. E.-D. Erfurt	
177	—	—	1	—	Fahrrad —	—	177	Oeslau Eilgut-Abf.	„	
178	—	—	1	in Leinen	Fahrradsattel —	—	178	Cassel Eilg.	K. E.-D. Cassel	
179	—	—	1	Bund	Fensterstäbe —	17	179	Langenhahn	K. E. D. Frankf. a/M.	
180	—	—	1	—	Flacheisen —	11,5	180	Blomberg	K. E.-D. Hannover	
181	—	—	1	Stange	Flacheisen —	22	181	Priestewitz	Sächsische Stsb.	
182	—	—	3	Stück	Flacheisen —	105	182	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	je 4,5 m lg.
183	—	—	1	Stck.	Flacheisen —	7,5	183	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
184	—	—	1	Korb	Gardinen, Kreuz, 1 Buch (für's Haus), Kleiderst.	17	184	Borgholz	K. E.-D. Cassel	
185	—	—	1	—	roher, hölzerner Gartenstuhl	5	185	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
186	—	—	1	—	eis. Gestell —	—	186	Bad Nenndorf	K. E.-D. Hannover	anscheinend zu einem Aufzug.
187	—	—	1	runder alter Korb	ansch. Getränke u. Kruken	31	187	Bordesholm	K. E.-D. Altona	
188	—	—	1	Korb	Glasfläschchen, gef.	12	188	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
189	—	—	3	Säcke	eiserne Haken —	158	189	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
190	—	—	1	Sack	Häcksel —	50	190	Terespol	K. E.-D. Danzig	
191	—	—	1	—	grosse Handlaterne —	—	191	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	(Dienstgut.)
192	—	—	5	Stück	Handtücher —	—	192	Oberhausen	K. E.-D. Essen	aus Halbleinen, roth u. blau gestreift.
193	—	—	1	—	Herrenfahrrad —	15	193	Insterburg Gep.-Abf.	K. E.-D. Königsberg	bezettelt: Thorn 198.
194	—	—	1	Stck.	Holzrahmen —	2	194	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	mit grober Leinwand benagelt.
195	—	—	1	Bund	2 Holzstiele, 2,12 m lang	2	195	Hildesheim Eilgut-Abf.	K. E.-D. Hannover	
196	—	—	1	Korb	Holzwaaren (Sensenschleifer)	18	196	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Marke	Nr.						Station	Name der Bahn	
197	—	—	1	Kiste	Käse —	5	197	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
198	—	—	1	Sack	Kaffee —	25	198	Posen	K. E.-D. Posen	
199	—	—	1	Wagen	Kalk —	—	199	Meine	K. E.-D. Magdeburg	29274 Cs.
200	—	—	1	—	Kammrad —	5	200	Heidelberg	Badische Stsb.	
201	—	—	2	Stck.	Ketten —	—	201	Fellhammer	K. E.-D. Breslau	(Dienstgut.)
202	—	—	1	—	Kleiderständeraufsatz (Krone)	—	202	Aachen	K. E.-D. Cöln	
203	—	—	1	brauner Koffer m. schwarzem Blechbeschlag	? —	26	203	Emden Gep.-Abf.	K. E.-D. Münster	
204	—	—	2	Körbe	leer —	19	204	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
205	—	—	3	—	leere Körbe —	5	205	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
206	—	—	2	Pack	20 leere Körbe —	29	206	Urmitz	K. E.-D. Cöln	
207	—	—	1	„	5 neue Körbe ohne Deckel aus Weidengeflecht	6	207	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
208	—	—	1	„	3 ovale Körbe —	11	208	Würzburg	Bayerische Stsb.	
209	—	—	1	Pack*)	kleine bunte Körbchen	3	209	Reichenbach i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	*) in Leinwand.
210	—	—	1	—	Kugel aus Gusseisen	2,5	210	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
211	—	—	1	Ballen	Leder —	21	211	Soest	K. E.-D. Cassel	
212	—	—	1	—	Maschine —	105	212	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
213	—	—	1	Packet	Maschinenmesser —	4,5	213	Endorf	„	
214	—	—	1	Rolle	Mauerrohr —	12	214	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
215	—	—	1	—	Messer zu einer Schneidelade	0,5	215	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
216	—	—	4	—	Messingketten m. Haken und stähl. Schlüsselring	—	216	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	1 m lg., 3 mm stark.
217	—	—	1	Kiste	Messingwaaren (Krähne)	34	217	Weitmar	K. E.-D. Essen	
218	—	—	1	Korbflasche	30 l Mohnöl —	34	218	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
219	—	—	15	Pack	Nägel —	75	219	Mainz	Direktion Mainz	
220	—	—	1	„	eis. Niete —	1	220	Mittelsteine	K. E.-D. Breslau	
221	—	—	1	—	Ober- u. Unterlagerkasten	40	221	Borken	K. E.-D. Essen	(Dienstgut.)
222	—	—	1	Pack	2 Pappschachteln m. Kleidern	7	222	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
223	—	—	1	—	hölz. Pferdebaum —	—	223	Sternschanze	K. E.-D. Altona	(Dienstgut.)
224	—	—	1	Wagen	Pflastersteine —	—	224	Blankenstein Ruhr	K. E.-D. Essen	37446 Bln.
225	—	—	1	—	eis. Platte (37 cm im Quadrat, 7 mm stark)	5	225	Neustettin	K. E.-D. Danzig	auf einer Seite geweisst.
226	—	—	1	—	Pulverfahne —	—	226	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	(Dienstgut.)
227	—	—	1	—	Rad zu einer Mähmaschine	57	227	Greifswald	K. E.-D. Stettin	für Getreide.
228	—	—	1	—	eiserner Rechen (Heuharke)	—	228	Brahlstorf	K. E.-D. Altona	
229	—	—	2	Kolli	Regale —	15	229	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
230	—	—	1	Reisekorb	Reiseeffekten —	48	230	Breslau Gep.-Abf.	K. E.-D. Breslau	
231	—	—	1	weisser Reisekorb	schwarzer Reisekoffer mit braunen Lederecken	9	231	Korschen Gep.-Abf.	K. E.-D. Königsberg	
232	—	—	1	—	eiserne Riemenscheibe	50	232	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	anscheinend z. Brunnenbau.
233	—	—	1	—	eis. Rohr, 1 m —	8	233	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
234	—	—	1	—	eis. Rohr —	36	234	Wesselburen	K. E.-D. Altona	
235	—	—	1	Bund	2 eis. Rohre —	22	235	Geislingen	Württemberg. Stsb.	
236	—	—	4	—	alte gebr. Rohre aus Eisen	20	236	Kirchheim u/T.	„	2 m lg.
237	—	—	2	—	Roststäbe —	3	237	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
238	—	—	34	—	alte Roststäbe —	—	238	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
239	—	—	1	Stab	Rundeisen —	34	239	Coblenz	K. E.-D. Cöln	5 m lg.
240	—	—	1	Stange	Rundeisen —	14	240	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
241	—	—	1	Wagen	Rundholz —	10000	241	Posen	K. E.-D. Posen	7816 Bg.
242	—	—	1	Stange	Rundstahl —	40	242	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
243	—	—	1	Pack	leere Säcke —	27,5	243	Pleschen	K. E.-D. Posen	
244	—	—	1	Bund	Sägen —	14	244	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
245	—	—	1	Korb	Salat —	20	245	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
246	—	—	3	Sack	Samen —	144	246	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
247	—	—	1	—	Schakenkette —	15	247	Stendal	K. E.-D. Hannover	(Dienstgut.)
248	—	—	1	Stck.	verzinkte Schaufel —	2	248	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
249	—	—	1	Korb	Schinken, Speck usw.	35	249	Tempelhof Rangb.	K. E.-D. Berlin	
250	—	—	1	Fass	Schmieröl —	190	250	Düren	K. E.-D. Cöln	
251	—	—	1	—	Schrankaufsatz (gelb polirt)	1,5	251	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
252	—	—	1	Beutel	eiserne Schrauben u. Bolzen	17	252	Rheine	K. E.-D. Münster	
253	—	—	1	„	Schraubenmutter —	7	253	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
254	—	—	1	—	Schraubenspindel mit Schraube	7	254	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
255	—	—	1	Sack	Schrote —	9	255	München Centr.	Bayerische Stsb.	
256	—	—	1	—	eis. Schubkarre —	35	256	Colmar	Reichsbahn	
257	—	—	1	Stck.	kief. Schwelle —	54	257	Klaukendorf	K. E.-D. Königsberg	(Dienstgut.)
258	—	—	1	Wagen	kieferne Schwellen —	—	258	Posen	K. E.-D. Posen	11 045 Mg. Schwellen mit H. Peter gestempelt.
259	—	—	3	—	Schwellen —	131	259	Kohlfurt	E. E.-D. Breslau	(Dienstgut.)
260	—	—	1	Ballen	Seegras —	48	260	Uckro	K. E.-D. Halle a/S.	
261	—	—	1	Pack	Servirbretter —	19	261	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
262	—	—	1	—	Sessel —	8	262	München Centr.	Bayerische Stsb.	
263	—	—	1	—	Sportwagen —	2	263	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
264	—	—	1	Bund	10 Stäbe Stahl —	62	264	Reinsfeld	St. Johann=Saarbr.	
265	—	—	1	„	2 Stäbe Stahl —	6	265	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
266	—	—	1	Stange	Stahl, 3,70 m —	28	266	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	anschein. Decimalwaagentheile.
267	—	—	1	Bund	4 Stangen —	11	267	Hamm	K. E.-D. Essen	
268	—	—	1	Ballen	Stearin —	40	268	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
269	—	—	1	Pack	4Stck. eis. Stossscheiben	11	269	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a M.	
270	—	—	1	Wagen	Thonsteine —	12400	270	Marienburg	K. E.-D. Hannover	54668 Köln.
271	—	—	1	Sack	Thierabfälle —	73	271	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
272	—	—	1	—	Tischgestell ohne Platte	4	272	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
273	—	—	1	—	Transmissionswelle —	96	273	Eisleben	K. E.-D. Magdeburg	Fabrikzeichen A 4, B 2.
274	—	—	1	—	Trittleiter (grün gestrichen)	13	274	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	beklebt von Braunschweig H. 26/6.
275	—	—	1	Wagen	— —	—	275	Altendorf=EssenS.	K. E.-D. Essen	5829 Bsl.
276	—	—	1	Waschkorb *)	Kleider u. Wäsche —	22	276	Plochingen Gep.-Abf.	Württemberg. Stsb.	*) mit weissem Stoff bedeckt.
277	—	—	1	runder Weidenkorb	Reitzeug —	20	277	Bremen Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
278	—	—	1	viereckiger Weidenkorb	Kleider und einige Flaschen Wein	24,5	278	Jossa	K. E.-D. Frankf. a/M.	
279	—	—	1	Partie	Weissblechabfall —	151,5	279	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
280	—	—	1	—	eis. Welle (Maschinentheil)	11,5	280	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
281	—	—	1	Pack	6 Stck. Zahnstangen	16	281	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	Cöln J. J. Langen & Söhne.
282	—	—	1	Sack	Zucker (Stampf) —	100	282	Barmen=R.	K. E.-D. Elberfeld	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	G D	5942	1	Kiste	Zinkweiss —	58	1	Bodajk	K. k. priv. Südbahn	
2	K	374	1	„	unbekannt —	34	2	Arad	Ungarische Stsb.	von Wsetin.
3	K	44	1	Ballen	Barchent —	25	3	Pozsony	„	von Zwittau.
4	R S	1281	1	„	Tuch —	10	4	Zágráb	„	
5	S D	—	1	Bund	Möbelfedern —	25	5	Barcs	K. k. priv. Südbahn	
6	Hofbrauerei Nussdorf	4	1	Stück	leeres Bierfass —	34	6	Nyék	„	
7	—	502285	1	Wagen	Petroleum —	10000	7	Fiume	Ungarische Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 55. | 17. Juli 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Allerlei aus dem Beschwerdebuch und über das Beschwerdebuch.*)

Unsere Zeit steht im Zeichen eines immer wachsenden Verkehres, zu dessen Bewältigung fortgesetzt neue Einrichtungen ersonnen werden und zu dessen Erleichterung, wo es nur immer angängig ist, beigetragen werden muss, nicht nur im Interesse des Publikums, sondern auch in dem unserer Eisenbahnbeamten, denen — vom geringsten bis zum höchsten — eine Thätigkeit zufällt, wie sie verantwortlicher in keinem anderen Beruf zu finden ist. Diese Thätigkeit ist, vom Güterverkehr abgesehen, ausschliesslich dem Interesse der Reisenden gewidmet. Tag und Nacht durcheilt das geflügelte Rad seine Bahn, rastlos und unermüdlich ohne Unterbrechung den Verkehr vermittelnd. Der Betrieb steht nie still. Allein wohl niemand findet weniger Anerkennung beim Publikum als gerade der Eisenbahnbeamte, obgleich er nur für das Wohl desselben sich opfert in seinem schweren, anstrengenden Beruf. Wie oft hört und liest man nicht die Redensart: Sind wir für die Eisenbahn oder ist die Eisenbahn für uns da, womit doch nur die Unzufriedenheit mit einer Verkehrseinrichtung zum Ausdruck gebracht werden soll, die, wie keine andere, den Handel, die Industrie und die Landwirthschaft fördert. Wünsche werden niemals aufhören, Klagen nie verstummen, Beschwerden stets laut werden, denn vollkommen ist nichts in der Welt, auch nicht bei der Eisenbahn, die als das verbreitetste und beste Verkehrsmittel mit dem stetig wachsenden Verkehr auch stets im Werden und Wachsen begriffen ist. Beschwerden müssen aber auf das richtige Maass zurückgeführt werden und dafür muss die Eisenbahnverwaltung selbst sorgen. Sie darf keine Einrichtung, auch wenn sie anfänglich in guter Absicht getroffen war und zur Zeit ihrer Entstehung auch zweckmässig gewesen sein mag, länger dulden, wenn sich herausstellt, dass diese durch Missbrauch des Publikums ihre Daseinsberechtigung verloren hat, nicht mehr nützlich ist, sondern schädlich wirkt. Eine solche Einrichtung ist aber das Beschwerdebuch, das nach der Betriebs- und Verkehrsordnung auf jeder Station ausliegen soll, jedem Reisenden, in welcher Verfassung er sich auch befinden mag, zugänglich sein muss und nicht verweigert werden darf. Muss das sein? Wir glauben diese Frage verneinen zu dürfen.

Die Eisenbahnverwaltung braucht nicht jedem Reisenden, dem die Galle aus irgend welchen Gründen überläuft, im eigenen Hause eine Stätte zu gewähren, wo er seine unüberlegten, die staatlichen Einrichtungen abfällig beurtheilenden und die Beamten beleidigenden Ergüsse niederschmiert, denn eine anständige, sachliche Niederschrift bei ruhiger Ueberlegung ist nicht die Regel. Wenn die Schrift den Charakter des Menschen erkennen lässt, wie man behauptet, so kann man die Beschwerdebücher zu Studien benutzen. Wohl mancher wird nachträglich — im Gefühl, sich blamirt zu haben — bereuen, durch seine unbesonnene Beschwerde in eine so gemischte Gesellschaft sich begeben zu haben, wie sie im Beschwerdebuch sich zusammen gefunden hat, und mancher würde sich aus derselben gern wieder heimlich drücken, wenn er es nur könnte. Allein was er dort niedergeschrieben hat, bleibt oft jahrelang der Oeffentlichkeit preisgegeben, bis ein neues Buch das alte ersetzt, bis also die Zeit die Zurechtweisung, die ihm, wenn auch in höflichster Form, durch die abschriftlich neben seine Beschwerde eingetragene Beantwortung zu Theil geworden ist, den Augen der Oeffentlichkeit und nur zu oft die Person des Beschwerdeführers dem Spott des Publikums selbst entzieht.

Bei einem gewissen Theil desselben erfreut sich allerdings das Beschwerdebuch einer ganz besonderen Beliebtheit. Diesen Leuten, die sich in ihrem überhebenden Gefühle im gewöhnlichen Leben zu wenig beachtet fühlen, dient das Beschwerdebuch dazu, ihre Persönlichkeit einmal zur Geltung zu bringen, die Eisenbahnverwaltung vom Standpunkte ihres mangelnden Wissens aus abfällig zu beurtheilen und die Eisenbahnbeamten in der öffentlichen Achtung herabzusetzen. Es sind dies dieselben Leute, die ihre Beschwerden an Sonn-

*) Vergl. auch Nr. 75 u. 77 Jahrg. 1897 d. Ztg.

und Feiertagen einzutragen pflegen und oft die nichtigsten Vorwände suchen und die geringfügigsten Umstände, die ihnen auf der Reise etwas Unbequemlichkeit bereitet hatten, herausfinden, um zu dem Beschwerdebuch zu gelangen und den Beamten etwas anzuhängen in der angenehmen Erwartung, ein recht höfliches und ausführliches Entschuldigungsschreiben der Verwaltung zu erhalten, mit dem sie ihren Gesinnungsgenossen gegenüber prahlen können. Diese Leute erscheinen dann lärmend im Stationsbüro, oft in Begleitung einer Anzahl Gleichgesinnter, denen ihre Schneidigkeit imponiren soll, sind natürlich vernünftigen Vorstellungen der Beamten unzugänglich und verlangen entrüstet das Beschwerdebuch, um ihr Erlebniss einzutragen, wobei sie von ihrem eigenen unhöflichen und oft anmaassenden Benehmen auf das Verhalten der Beamten schliessen, die als Lohn für ihre Bemühung, den Frieden zwischen Eisenbahn und Publikum wiederherzustellen, auch noch als ein Ausbund von Grobheit im Beschwerdebuch geschildert werden, während der Beschwerdeführer natürlich die Höflichkeit und Liebenswürdigkeit selbst war. Um der Beschwerde den nöthigen Nachdruck zu geben, wird sie von etwa erschienenen Begleitern und Begleiterinnen mitunterzeichnet und nunmehr dem Stationsbeamten in dem stolzen Bewusstsein, in Wahrung berechtigter Interessen gehandelt zu haben, mit der vollen Adresse zur weiteren Veranlassung übergeben. Hierbei wird nicht selten aus dem beschwerdeführenden Lehrling oder Packer ein Kommis, dem Kommis ein Prokurist oder Kaufmann, dem ein Baugewerbe betreibenden Handwerker ein Baumeister, dem Schreiber ein Verwaltungssekretär usw. Solche Beschwerdeführer, die sich auf diese Weise ein grösseres Ansehen den Beamten gegenüber verschaffen und mehr vorstellen wollen, als sie sind, leisten durch ihre Bereicherungen des Beschwerdebuches denjenigen, zu deren Berufsgenossen sie sich mit Recht oder Unrecht zählen, einen sehr schlechten Dienst. Wohl zum Theil nur hierauf ist es zurückzuführen, dass einzelne Stände einen recht erheblichen Prozentsatz aller unbegründeten Beschwerden liefern. Es kann aber jeden achtbaren Stand nur unangenehm berühren, in den Beschwerdebüchern durch solche Leute vertreten zu sein, die leider nur zu oft nebenbei noch in der Presse Gehör finden. Mit Behagen werden die „Erlebnisse“ erzählt, die nur diejenigen interessiren, die am Nörgeln und Aburtheilen über staatliche Einrichtungen Gefallen finden. Der „echte preussische Unteroffizierton“, in dem die Bahnbeamten das Publikum bekanntlich immer „anhauchen“, darf dabei nicht unerwähnt bleiben und wird gebührend hervorgehoben und dann mit den üblichen Phrasen geschlossen: „Unwillkürlich fragt sich ein preussischer Steuerzahler: Sind die Beamten denn für dich oder bist du für die Beamten da?“

Und was sind die Ursachen, dass sich solche Auslassungen in den Beschwerdebüchern einbürgern und von dort als „Erlebnisse“ verarbeitet in einer gewissen Presse breitgetreten werden? In den meisten Fällen selbstverschuldetes Missgeschick, hervorgerufen durch unberechtigte Forderungen, unbillige Zumuthungen und verkehrte Handlungen, was der Beschwerdeführer aber nicht eingestehen will. Wenn er eigenmächtig eine höhere Wagenklasse, als ihm nach seiner Fahrkarte zukommt, benutzt, weil er wegen angeblichen Platzmangels hierzu berechtigt zu sein glaubt, wenn er im Nichtraucherabtheil raucht, in Frauenabtheilen sich niederlässt, Mitreisende belästigt, im Zuge Waaren feil hält, Musik treibt, mit ungültiger oder ohne Fahrkarte im Zuge Platz nimmt oder auf den abfahrenden Zug springen will usw., so thut der Beamte nur seine Pflicht, wenn er einschreitet. Bei derartigen Vorkommnissen spielt dann stets die Unhöflichkeit der Bahnbeamten und die Höflichkeit der Beschwerdeführer die Hauptrolle. Den Beamten ist Zuvorkommenheit gegen das reisende Publikum zur Pflicht gemacht, aber auch Entschiedenheit bei unbilligen Zumuthungen. Kommen sie nun in die Lage, einschreiten zu müssen, weil der durch eigenes Verschulden in unangenehme Lage gerathene oder durch irgend ein Missgeschick aufgebrachte und erregte Reisende sich nicht gutwillig fügt, so können sie mit Sicherheit darauf rechnen, wegen „Anhaucherei“ in das Beschwerdebuch zu kommen; denn die Auffassung, wo die Entschiedenheit aufhört und die Unhöflichkeit beginnt, ist bei den beiden Parteien himmelweit von einander verschieden. Der Beamte befindet sich fast immer im Nachtheil gegenüber dem Beschwerdeführer, dem es ja durch das Beschwerdebuch so leicht gemacht wird, seinem Aerger und Groll in leider nur zu oft beleidigenden Worten schriftlich Ausdruck zu geben und durch seine Beschuldigung dem unbequemen Beamten zu einer Untersuchung zu verhelfen. Dadurch wird das Beschwerdebuch für unsere Eisenbahnbeamten gewissermaassen zu einer F e h l e r l i s t e, die das reisende Publikum führt. Oft sind sie aber ganz unschuldig, oft auch, durch widerspenstige Reisende gereizt, nur etwas über die zulässigen Grenzen der Entschiedenheit hinausgegangen, und dann darf nach gewissenhafter Untersuchung dieser Umstand in der Beantwortung der Beschwerde nicht übergangen werden. Der Beschwerdeführer hat nun, was er wollte: eine höfliche Antwort der Verwaltung, die er als Entschuldigungsschreiben befriedigt einsteckt, auch wenn ihn neun Zehntel der Schuld an dem unliebsamen Vorkommniss trifft. Es möge aber schon an dieser Stelle erwähnt werden, dass von zehn Beschwerden etwa acht als unbegründet zurückgewiesen werden. Das spricht für unsere Bahnbeamten, nicht für die Beschwerdeführer, die der überwiegenden Mehrzahl nach aus Leuten bestehen, die sich in recht bescheidener Stellung befinden, auf Reisen aber anmaassend und anspruchsvoll auftreten. Dies Urtheil bestätigen die Beschwerdebücher. Handschrift und Schreibweise sind sichere Merkmale für den Bildungsgrad, die nicht so leicht Fehlschlüsse zulassen. Weshalb soll nun solchen Gewohnheitsnörglern, denen nichts recht zu machen ist, das Beschwerdeführen durch Auslegen von Beschwerdebüchern noch erleichtert werden?

Es wird nicht überflüssig sein, an dieser Stelle einen Blick in die Beschwerdebücher zu werfen, um sich ein Bild davon zu machen, was unseren Bahnbeamten zugemuthet wird und was alles Anlass zur Beschwerde gibt.

So beklagt sich ein Reisender im Beschwerdebuch darüber, dass ihm eine Fahrkarte am Schalter verweigert worden sei. Die Untersuchung ergibt, dass der Beschwerdeführer den Betrag von 24,5 *M.* in 49 Fünfzigpfennigstücken dem Schalterbeamten aufzählen wollte, was dieser zurückzuweisen berechtigt war, aber nicht zurückwies. Sein Ersuchen, anderes Geld bereit zu halten, oder zu warten, damit die übrigen Reisenden am stark besetzten Schalter durch das Auf- und Nachzählen des Geldes nicht über Gebühr aufgehalten würden, beantwortete er mit dem Verlangen, i h m e i n e n T a u s e n d m a r k s c h e i n z u w e c h s e l n. Anderes Geld habe er nicht.

Ein anderer Beschwerdeführer trägt in das Beschwerdebuch ein, es sei ihm die Ausstellung einer Hundekarte verweigert worden. Die Untersuchung ergibt, dass er wegen starken Andranges an die Schalter ersucht worden war, sich etwas zu gedulden. Das thut er nicht, verlangt am Nebenschalter eine Militärfahrkarte und erhält nach Vorzeigung derselben natürlich den Bescheid, d a s s e s u n s t a t t h a f t s e i, H u n d e a u f M i l i t ä r f a h r k a r t e n z u b e f ö r d e r n.

Ein Kommis, der zwei eilige Briefe dem Briefkasten des Postwagens überliefern soll, erfährt auf dem Bahnsteig, dass der abgehende Zug keine Briefpost mitführe, und muthet nun dem Zugführer zu, die Briefe mitzunehmen und zu befördern. Als ihm vom Stationsbeamten bedeutet wird, dass dem Zugführer die Mitnahme von Packeten und Briefen bei Vermeidung der gesetzlichen Strafe und disziplinarischer Ahndung verboten sei und er sich eines Vergehens schuldig machen würde, wenn er unfrankirte oder frankirte Briefe mitnähme, fühlt sich dieser Jünger Merkur's auch noch beleidigt und beschwert sich darüber, dass der Beamte die erbetene Gefälligkeit als Vergehen bezeichnet habe.

Ein Reisender lässt sich sogar von der Verwaltung eine Bescheinigung darüber ausstellen, dass er betrunken war.

Beschwerde: „Ich bestellte am 1. 10. im Wartesaal III. und IV. Klasse vier Glas Bier und wurde nicht gebracht, Zeugen. Warum wird angefragt nach Untersuchung.“

Antwort: „Auf Ihre am 1. Oktober in N. eingetragene Beschwerde theile Ihnen ergebenst mit, dass die Verabreichung des bestellten Bieres deshalb unterblieben ist, weil Sie sich in angeheitertem Zustande befanden.“

Mit geradezu grauenhafter Schrift vertraut eine Reisende ihr Leid dem Beschwerdebuch an und schliesst mit den vielsagenden Worten: „Gleichzeitig führe ich Beschwerde über die einzige Feder, mit der ich diese Hieroglyphen, womit ich vorstehende Schriftzeichen zu schmieden genöthigt bin.“ Am Rand hat die Schriftstellerin eigenhändig vermerkt: „Letzter Passus gestrichen.“ Demnach scheint die „einzige Feder“ schuldlos gewesen zu sein.

Ein anderer Beschwerdeführer, der auf einer Uebergangsstation den Anschlusszug nicht erreicht hat, schliesst seine Beschwerde nach umständlicher Einleitung mit folgenden Worten: „So nehme ich Anlass, mich zu beschweren und dadurch herbeizuführen, dass solche Missstände, die an die Zeit der Konkurrenzkämpfe zwischen Rheinischer und Bergisch-Märkischer Bahn erinnern ....“ Hier bricht die Beschwerde ab. Offenbar ist dem Beschwerdeführer beim Niederschreiben derselben zum Bewusstsein gekommen, dass er der Staatseisenbahnverwaltung ein nicht beabsichtigtes Lob gespendet und sich als ein Anhänger der Verstaatlichung der Privatbahnen entpuppt hat. Das hat er aber nicht beabsichtigt und — streicht seine Beschwerde wieder durch. Man sollte solchen Beschwerdeführern beim Verlassen des Stationsbüros einen entsprechenden Geldbetrag als Strafe für Vergeudung staatlichen Papiers und staatlicher Tinte abnehmen.

Seinem Aerger über die Verwaltung gibt ein Reisender in folgenden Worten Ausdruck: „5 Minuten vor Abfahrt des Zuges am Parriere gestanden da eine Maschine in den Wege stand. Als dieselbe ab fur fur auch der Zug ab. Dies ist doch eine Paumelei weilsche noch nie dagewesen ist. Da kommt man mit 2 Stunden verspätung in der Bude an. Wer bezahlt dies?“ Diese Beschwerde, die eines gewissen unfreiwilligen Humors nicht entbehrt, zeigt, was für Leute das Beschwerdebuch benutzen und welcher Art von Publikum die Eisenbahnverwaltung zuweilen Rede stehen und Antwort geben muss. Diesem Biedermann, der einfach zu spät gekommen ist und darüber auch gar nicht im Zweifel war, auf wessen Seite die „Paumelei“ gelegen hat, wäre es gar nicht eingefallen, sich zu beschweren, wenn ihm das Beschwerdeführen und das Abwälzen der eigenen Schuld auf die Eisenbahnverwaltung nicht so leicht gemacht worden wäre. Aber wozu ist denn sonst das Beschwerdebuch da?

Diese Beispiele lassen auch ohne Kommentar erkennen, wo zum grössten Theil die Missstände zu suchen sind: in der Einrichtung selbst. Allerdings werden unbegründete Beschwerden durch den Wegfall der Beschwerdebücher nicht beseitigt, durch deren Beibehaltung aber begünstigt. Wer wirklich einen Grund hat zur Beschwerde, mag sich beschweren, aber nach ruhiger Ueberlegung bei der Behörde, nicht in der ersten Erregung, nicht auf der Station im Beschwerdebuch. Das Auslegen eines solchen reizt geradezu zum Beschwerdeführen über jede belanglose Kleinigkeit und öffnet der Willkür Thür und Thor. Das Publikum glaubt, den Beamten alles zumuthen zu dürfen, was ihm genehm ist, ohne danach zu fragen, ob es auch zulässig ist. Das führt nothwendigerweise zur Schädigung des Ansehens unserer Eisenbahnbeamten und zur Verminderung ihrer Zuverlässigkeit.

Beschämend muss für jeden Beamten das Bewusstsein sein, dass jeder Reisende, sogar jeder mit einer gültigen Fahrkarte versehene Betrunkene ihm ein Zeugniss über Führung und Leistungen in einem Buche ausstellen darf, das öffentlich ausliegt und jedem Reisenden zugänglich ist. Und dies Bewusstsein wirkt auf die Beamten, die das Beschwerdebuch geradezu hassen, niederdrückend und lähmt ihre Energie zum Nachtheil des Dienstes. Sie werden in ihrem Auftreten unsicher, wenn sie bei jeder Gelegenheit, wo sie unberechtigten Ansprüchen und unbilligen Zumuthungen des Publikums entgegenzutreten verpflichtet sind, das Beschwerdebuch zu fürchten haben. Um Beschwerden vorzubeugen, werden sie sich nachgiebiger zeigen, gleichgültiger und nachlässiger im Dienst werden.

Diese Gefahr für die Beamten liegt thatsächlich vor und ist auf die in den meisten Fällen missbräuchliche Benutzung des so leicht zu erlangenden Beschwerdebuches zurückzuführen. So darf z. B. einem Beschwerdeführer, dem jedermann die Betrunkenheit ansieht, nicht ohne weiteres das Beschwerdebuch verweigert werden, solange er noch stehen und gehen kann. Ob er noch schreiben kann und einen zusammenhängenden Satz fertig zu bringen imstande ist, stellt sich erst heraus, wenn das Beschwerdebuch, das er sofort als Waffe gegen den Beamten verlangt, vor ihm liegt. Und so ein Patron, der mit Fug und Recht an die Luft gesetzt werden müsste, sitzt dann noch zu Gericht über die Bahnbeamten, die einem solchen Gebahren völlig machtlos gegenüber stehen, denn das Beschwerdebuch zu fordern ist ein unantastbares Recht jedes Reisenden, auch des Betrunkenen. Seinen Namen kann er kaum noch schreiben. Worüber er sich eigentlich beschweren will, ist ihm inzwischen entfallen. Daher findet man häufig nichts weiter als den Namen ohne Angabe des Wohnortes, zuweilen auch noch ein paar Worte, deren Sinn unverständlich bleibt, oder es ist die Beschwerde unleserlich geschrieben, häufig auch wieder durchgestrichen, wenn der übermässig Erregte inzwischen einigermaassen zur Vernunft gekommen ist. Solche Beschwerden erledigen sich allerdings von selbst durch den Vermerk des Beamten: „Beschwerde ist nicht zu lesen. Beschwerdeführer scheint der Schrift nach zu urtheilen in einem nicht zurechnungsfähigen Zustande gewesen zu sein.“ Aber Aerger, Aufregung, überflüssige Arbeit hat das Vorkommniss, das im Stationsbüro seinen Abschluss findet, verursacht, das Ansehen des Stationsbeamten geschädigt und die übrigen Beamten gestört und ihre Aufmerksamkeit von der Arbeit und dem Dienste abgelenkt. Dass hieraus dem Betriebe unter Umständen eine Gefahr erwachsen kann, liegt auf der Hand.

Wenn nun die Leichtigkeit, sich zu beschweren, zur Willkür seitens der Reisenden führt und den Bahnbeamten den Dienst erschwert, so trägt sie auch keineswegs dazu bei, das Ansehen der Eisenbahnverwaltung zu erhöhen. Das Publikum ist geneigt, die Beschwerdebücher als ein Zeichen des Misstrauens der Verwaltung den eigenen Beamten gegenüber aufzufassen, ja geradezu als Aufforderung, sich über alles, was ihm nicht genehm ist, zu beschweren. Ist es da verwunderlich, dass das Publikum in dem Glauben bestärkt wird, der bekannte Ausspruch im Hamlet über den Staat Dänemark finde auch auf das Eisenbahnwesen der deutschen Staaten Anwendung?

Aus vorstehenden Erörterungen glauben wir folgern zu dürfen, dass man mit der Einführung der Beschwerdebücher nicht erreicht hat und auch niemals erreichen wird, was beabsichtigt war: durch rasche Erledigung von Beschwerden wirklichen Missständen abzuhelfen. Und warum nicht? Weil die Erfahrung gelehrt hat, dass der grösste Theil aller Beschwerden sich nicht auf wirkliche Missstände bezieht, sondern auf unzureichende Vertrautheit des reisenden Publikums mit den gültigen Bestimmungen zurückzuführen ist, obgleich solche überall bekannt gegeben sind. Das Beschwerdebuch ist im allgemeinen die Ablagerstätte des Aergers solcher Leute geworden, denen es an der nöthigen Erziehung oder Bildung fehlt, um vorurtheilsfrei zu beurtheilen, ob das ihnen widerfahrene Missgeschick ihnen selbst oder den Beamten oder

den staatlichen Einrichtungen zuzuschreiben ist. Das beweist der übergrosse Prozentsatz der unbegründeten Beschwerden, das beweist der Ton, in dem solche Beschwerden niedergeschrieben sind, die Schreibweise und Handschrift.

Hiermit soll nicht etwa behauptet werden, dass nicht auch berechtigte Beschwerden die Spalten der Beschwerdebücher füllen. Bei dem Riesenbetriebe der Eisenbahn, bei den 30 000 Zügen, die täglich auf den preussischen Staatsbahnen verkehren, ist es selbstverständlich, dass nicht allen Wünschen des reisenden Publikums Rechnung getragen werden kann. Die Fahrpläne der einzelnen Strecken, die wie die Räder eines Uhrwerks ineinander greifen, lassen sich nicht von einem zum anderen Tage ändern. Anschlüsse und Wartezeiten sind festgesetzt und können ebenfalls nicht willkürlich abgeändert werden, wenn nicht grössere Störungen und Stockungen im Verkehr eintreten sollen. Es werden daher manche Unzuträglichkeiten im Reiseverkehr nicht zu vermeiden sein, sobald Zugverspätungen infolge von Verkehrsstörungen eintreten oder aus sonstigen Ursachen entstehen, die nicht immer auf das Verschulden einzelner Beamten zurückzuführen sind. Dadurch versäumen Reisende Anschlüsse, müssen längere Zeit warten, verlieren Zeit und können erst mit den folgenden Zügen ihre Zielstation erreichen. Auf Versäumniss von Anschlüssen, auf Verspätungen, längeres Warten usw. beziehen sich denn auch zum grösseren Theil die begründeten Beschwerden und nur zum kleineren auf wirkliches Verschulden der Beamten. Können nun berechtigte Wünsche der Reisenden nicht auch auf andere Weise als vermittelst der Beschwerdebücher zur Kenntniss der Behörde gebracht werden?

Zur Beantwortung dieser Frage ist es nicht unwesentlich, zu wissen, in welchem Verhältniss die begründeten Beschwerden zur Gesammtheit der Beschwerden stehen. Es wird daher nicht ohne Interesse sein, die Beschwerdebücher einer grösseren Inspektion, in der alle Arten von Stationen (Bahnhöfe, Haltestellen, Haltepunkte) vertreten sind, daraufhin zu prüfen. In der nachstehenden Zusammenstellung sind die nach dem Stande der Beschwerdeführer geordneten Beschwerden, die im verflossenen Etatsjahre in den auf den Stationen der Betriebsinspektion * ausliegenden Beschwerdebüchern niedergeschrieben wurden, aufgeführt.

Lfd. Nr.	Stand der Beschwerdeführer	auf die einzelnen Stände entfallen		
		unbegründete Beschwerden	begründete Beschwerden	zusammen
1.	Ohne Angabe des Standes	36	3	39
2.	Fabrikanten, Kaufleute, Reisende, Kommis	25	11	36
3.	Gewerbetreibende aller Art, Rechtsanwälte, Aerzte, Chemiker, Architekten, Ingeniöre, Privat- u. Kommunalbeamte, Musiker, Agenten usw., Landwirthe	18	5	23
4.	Handwerker, Arbeiter	5	3	8
5.	Frauen	2	2	4
6.	Staatsbeamte, Militär	2	1	3
	zusammen	88	25	113

Hiernach kommen auf 10 Beschwerden rund 8 unbegründete (hiervon 2 bis 3 von Betrunkenen bezw. übermässig Erregten angegeben) und 2 begründete. Letztere zerfallen zu nahezu gleichen Theilen in solche, die auf Verfehlungen einzelner Beamten zurückzuführen waren, und in solche, wo ein Verschulden nicht nachweisbar war (Anschlussversäumnisse, Zugverspätungen usw.). Von 10 Beschwerden war somit nur 1 begründete Beschwerde durch die nachweisbare Schuld eines Beamten hervorgerufen worden.

Zu wesentlich anderen Ergebnissen werden die übrigen Inspektionen wohl auch nicht kommen. Es dürfte daher die Auffassung berechtigt sein, dass bei dem so geringen Prozentsatz der begründeten Beschwerden vorgenannter Art staatliche Einrichtungen zur Erleichterung der Beschwerdeführung seitens der Reisenden überhaupt nicht nöthig sind. Da die Gefahr der missbräuchlichen Benutzung der Beschwerdebücher aber thatsächlich vorliegt, so ist es ganz nebensächlich, wenn einmal ein Beschwerdeführer, der wirklich Grund zur Beschwerde hat, 5 oder 10 ₰ hierfür opfert. Der Gesichtspunkt, dem beschwerdeführenden Reisenden durch Auslegen der Beschwerdebücher Kosten zu ersparen, dürfte daher unter den obwaltenden Umständen keine Berechtigung haben. Dasselbe gilt aber auch von denjenigen begründeten Beschwerden — ebenfalls eine von zehn —, die nicht einzelne Beamte, sondern die Eisenbahnverwaltung selbst treffen und in der Konstruktion des Fahrplans, in der Festsetzung der Wartezeiten für die Anschlüsse usw. ihren letzten Grund haben. Solche Beschwerden sind meist von mehreren Reisenden unterzeichnet, die das gleiche Missgeschick betroffen hat. Ihre Beantwortung ist um so umständlicher, als die Beschwerdeführer die Ursachen nicht kennen und daher von ganz falschen Voraussetzungen ausgehen. Sie legen die Anschlussversäumnisse bei Verspätung einzelner Züge in der Regel den Beamten zur Last, ohne zu bedenken, dass die Wartezeiten begrenzt sind und nicht überschritten werden dürfen. Die Schlüsse, die aus solchen Vorkommnissen seitens der Reisenden gezogen werden, sind daher ebenfalls in den meisten Fällen falsch. Für die Inspektionen selbst ist ein solches Beschwerdematerial völlig werthlos, weil sie gar nicht in der Lage sind, sofort Abhilfe zu schaffen, wenn der Fahrplan in Frage kommt, und die Beschwerdeführer wissen mit dem erhaltenen Bescheide nichts anzufangen. Die Niederschrift derartiger Beschwerden in den Beschwerdebüchern ist um so zweckloser, als für solche Fälle der Handels- und Gewerbestand in den Handelskammern rührige Vertreter seiner Interessen gefunden hat.

Noch zwei sehr gewichtige Gründe sind gegen die Beibehaltung der Beschwerdebücher geltend zu machen: die Arbeit und die Kosten, die der Verwaltung durch die Untersuchung und Beantwortung der Beschwerden verursacht werden. Der Gang einer solchen Untersuchung ist folgender. Die Beschwerde wird aus dem Beschwerdebuch abgeschrieben und derjenigen Inspektion übersandt, die zur Untersuchung und Bescheidung des Beschwerdeführers zuständig ist. Die Betheiligten werden vernommen, häufig auch der Beschwerdeführer bei Widersprüchen nochmals gehört. Nach Klarstellung des Thatbestandes erhält der Beschwerdeführer die erbetene Antwort und die Station den im Kopirbuch der Inspektion zurückbehaltenen Abdruck zur Eintragung der Entscheidung in das Beschwerdebuch. Oft sind die Untersuchungsverhandlungen recht umfangreich und verursachen viel Schreibwerk. Ihr Ergebniss trägt bei dem erheblichen Prozentsatz der unbegründeten Beschwerden nicht etwa zur Abstellung wirklicher Missstände bei, wie aus den vorstehenden Erörterungen sich ergeben dürfte, sondern ist in der Hauptsache nichts weiter, als die Quittung der Verwaltung für Belästigungen, die ihr durch die Beschwerdeführer bereitet worden sind. Eine solche Einrichtung ist mit dem jetzigen Geiste der Staatseisenbahnverwaltung nicht in Einklang zu bringen, sie ist ein Ueberbleibsel früherer Zeit, das, wie so manches andere, was beseitigt worden ist, keinen Anspruch auf Beibehaltung mehr hat. Alle Behörden machen ihren Beamten die Verminderung des Schreibwerks zur Pflicht. Vereinfachungen aller Art sind ersonnen worden, um die Arbeitskräfte besser auszunutzen. Sollte es da nicht angezeigt sein, denjenigen Reisenden, die bei jeder Gelegenheit nach dem Beschwerdebuch schreien, das Beschwerdeführen, das oft nur ein kleinlicher Racheakt den Beamten gegenüber ist, durch Abschaffen der Beschwerdebücher zu erschweren?

Und nun zu den Kosten. Jede Beschwerde verursacht der Eisenbahnverwaltung auch ohne Einrechnung der Arbeitskraft

Kosten. Im Bereiche der vereinigten preussisch-hessischen Bahnen liegen 2 409 Bahnhöfe, 2 039 Haltestellen und 1 042 Haltepunkte, zusammen somit 5 490 Stationen aller Art. Bei den 27 Stationen (Bahnhöfe, Haltestellen, Haltepunkte) der bereits erwähnten Inspektion betrug die Zahl der Beschwerden im verflossenen Etatsjahre 113. Hiernach wird man sich ein ungefähres Bild von der Gesammtzahl der Beschwerden und der durch sie verursachten Kosten machen können. Zur genaueren Feststellung der Gesammtkosten, die der preussischen Eisenbahnverwaltung aus der Einrichtung der Beschwerdebücher jährlich erwachsen, wäre die Kenntniss der Zahl aller im Laufe eines Jahres eingetragenen Beschwerden nöthig. Diese wird bisher wohl kaum festgestellt worden sein, könnte aber leicht ermittelt werden, wenn sich die 245 Betriebsinspektionen dieser Arbeit unterziehen würden. Das Ergebniss dürfte für die Eisenbahnverwaltung nicht ohne Interesse sein und unter Berücksichtigung der bisherigen schlechten Erfahrungen zur endlichen Beseitigung der Beschwerdebücher führen im Interesse der Beamten und auch des Publikums.

D.

St. Petersburg-Wjätka-Eisenbahn.

Wie zu erwarten war, hat gegenwärtig der „Westnik Finanssow“ Nr. 22 in einem ausführlichen Artikel über die Entstehungsgeschichte, die Ziele und die wirthschaftliche Bedeutung der auf Allerhöchsten Befehl für Rechnung des Staates zu erbauenden Bahn Mittheilung gemacht.

Schon im Jahre 1892 war eine Kommission unter dem Vorsitze des damaligen Gehilfen des Ministers der Verkehrsanstalten, Generalleutnant Petrow, niedergesetzt worden, um die vielen Klagen zu prüfen, die aus den Kreisen des Handels, des im Nordgebiete angesessenen Adels und der Grossgrundbesitzer, ebenso aber auch der Industriellen immer aufs neue wiederholt wurden und stets damit schlossen, dass dem Elende und dem völligen wirthschaftlichen Verfalle nur vorgebeugt werden könne, wenn eine Eisenbahn dieses ausgedehnte Gebiet mit Petersburg verbinde. Zu diesen Bitten und Klagen kam dann noch St. Petersburg mit seinem Einflusse hinzu. Petersburg behauptete, in der ganzen Zeit des Eisenbahnbaues ganz vernachlässigt worden zu sein, wodurch es auf den absteigenden Ast gekommen sei, und es hat mit diesem Vorwurfe nicht Unrecht. Alle diese Verhältnisse brachten es nun zu Wege, dass jene Kommission mit der Prüfung und Erforschung der Sachlage beauftragt wurde. Aber zum Erstaunen vieler stellte sich bald heraus, dass die Kommission allerdings anerkannte, dass das nördliche Gebiet dringend zu seiner wirthschaftlichen Hebung Eisenbahnen bedürfe, dass aber in allererster Reihe nicht Petersburg, sondern Archangel am weissen Meere zu berücksichtigen sei. Dieser Auffassung entsprechend wurde die Bahn von Wologda nach Archangel genehmigt und gebaut. Demnächst sollte der Bau der Bahn von Perm nach Kotlass in Angriff genommen werden.

Beides ist geschehen. Petersburg hat aber die angestrebte Verbindung bisher nicht bekommen. Um den Bau dieser Bahn haben sich nun in letzter Zeit viele ausländische kapitalkräftige Gesellschaften bemüht; vor allem wurde aber die Bedingung der zollfreien Einfuhr von Schienen, Kleineisenzeug, Lokomotiven und Wagen gestellt, Bedingungen, die die Regierung mit Rücksicht auf die Lage der russischen Industrie nicht annehmen und daher auch die Angebote nicht verwenden konnte. Es wäre hiernach wiederum nicht zu dem Bau gekommen, wenn nicht zu all' den vielen Gesuchen und Bitten noch ganz besonders von den Industriellen des Ural auf die schlechten Absatzverhältnisse hingewiesen worden wäre, die durch die ganz ungenügenden Verkehrsverhältnisse bedingt sind. Alles zusammen — vielleicht aber auch der Plan des Baues der Bahn von Moskau nach Kyschtym, der den sibirischen Verkehr ausschliesslich nach Moskau geführt hätte — brachte dann endlich den Entschluss der Regierung zur Reife, die Bahn als Staatsbahn zu bauen.

Auf Allerhöchsten Befehl soll der Bau der Bahn im Jahre 1902 begonnen werden und damit wird hoffentlich dem offenkundigen Niedergang des wirthschaftlichen Wohlstandes im Nordgebiet des europäischen Russland Einhalt geboten und in absehbarer Zeit, wie zu erwarten, der Wohlstand gehoben werden. Der „Westnik Finanssow“ führt dann ausführlich aus, wie gerade hierin die besondere Bedeutung dieser Bahn liegt. Bei ihrem auf 73 000 000 R. veranschlagten Bau hat das Finanzministerium zunächst weniger die Rentabilität der Bahn im Auge gehabt, als die dringend erwünschte Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse des grossen, von dieser Bahn zu durchschneidenden Nordgebietes, welches durch russische Kolonisatoren in der Zeit der ersten Machtentfaltung des russischen Volksstammes dem Reich erworben wurde, dann aber Jahrhunderte hindurch bis auf die Gegenwart sich selbst überlassen blieb, während das auf gleicher Breitenhöhe gelegene Finnland schon lange den Segen eines entwickelten Eisenbahnnetzes aus eigener Kraft, als finnländische Staatsbahnen, sich geschaffen hat.

Die Bahn wird von Petersburg über Tichwin, Tscherepowez, Wologda, Bui und Galitsch nach Wjätka führen, wo sie durch die Perm-Kotlasslinie mit der sibirischen Bahn verbunden wird. Zum Zweck der näheren Verbindung mit Moskau wird von Bui aus eine Zweigbahn zur Station Danilow der Moskau-Archangelbahn gebaut und das Gleis dieser bekanntlich schmalspurigen Bahn auf der Strecke Danilow-Urotsch, d. h. bis zur Wolga bei Jarosslaw in ein breitspuriges umgebaut sowie eine Brücke über die Wolga hergestellt werden. Auf diese Weise wird, meint der „Westnik Finanssow“, das Nordgebiet mit Petersburg und Moskau, diesen bedeutenden Mittelpunkten des kulturellen Lebens, des Handels und der Industrie verbunden werden. Auch der nördliche Ural wird durch die Petersburg-Wjätkalinie eine bequemere und kürzere Verbindung mit Petersburg und Moskau erhalten. Somit ist das wirthschaftliche Interesse des ganzen Nordgebietes mit Einschluss des noch sehr entwickelungsfähigen nördlichen Uralgebietes an die den Anschluss an Petersburg und Moskau vermittelnde Petersburg-Wjätkalinie gebunden.

Was die Bedeutung dieser Bahn für den sibirischen Durchgangsverkehr betrifft, so dürfte sie, wie der „Westn. Finanssow“ meint, nur in beschränktem Maasse diesem Verkehr dienen; auch wäre es in mancher Hinsicht gar nicht wünschenswerth. Sibirien habe in kommerzieller Hinsicht für das europäische Russland die Bedeutung einer Kolonie, eines Absatzgebietes für die Erzeugnisse der Industrie, hauptsächlich des Moskauer Industriebezirks. Für die Zufuhr dieser Erzeugnisse nach Sibirien auf dem Wege Moskau - Wjätka - Tscheljäbinsk (2 035 Werst = 2 171 km) würde die Petersburg - Wjätkabahn nur so lange in Betracht kommen, bis die um 376 Werst (= 401 km) kürzere Verbindung Moskau - Kyschtym - Tscheljäbinsk (1 659 Werst = 1 769 km) hergestellt sei, deren Bau bereits in Aussicht genommen ist. Was jedoch die sibirische Ausfuhr, hauptsächlich Rohstoffe und Getreide, betrifft, so ist die Zufuhr sibirischen Getreides an die Märkte und Ausfuhrplätze des europäischen Russland gar nicht wünschenswerth, weil das billige sibirische Getreide die Getreidepreise in den mittleren Guvernements herabdrücken würde. Damit dies vermieden werde, ist die Perm - Kotlassbahn erbaut worden, welche der Ausfuhr sibirischen Getreides dienen soll; auch kann, falls letztere Bahn den in dieser Hinsicht an sie gestellten Forderungen nicht genügen sollte, die sibirische Bahn mit Zarizyn verbunden werden, zum Zwecke der Ausfuhr über Noworossiisk. Die übrigen sibirischen Rohstoffe, soweit sie für die Verarbeitung im europäischen Russland nothwendig sind, werden über Kyschtym auf dem erwähnten kürzeren Wege dem Hauptmittelpunkt der industriellen Thätigkeit, Moskau, zugeführt werden. Hieraus ergibt sich, dass der Güterverkehr der Petersburg - Wjätkabahn hauptsächlich dem Austausch von Waaren zwischen St. Petersburg und Sibirien bezw. dem Auslande und Sibirien dienen wird.

Die Rentabilität der Petersburg - Wjätkabahn kann nur eine geringe sein, da die Kosten nach den Voranschlägen etwa 73 000 000 R. betragen, die Betriebseinnahmen jedoch in der ersten Zeit nur eine Roheinnahme von 5 300 000 R. ergeben dürften, denen Betriebsausgaben im Betrage von 3 400 000 R. entgegenstehen; somit würde der Reingewinn 1 900 000 R. betragen, was einer Verzinsung des Anlagekapitals mit nur $2^2/_3$ % entspricht. Doch ist nicht zu bezweifeln, dass die Rentabilität der Bahn, so hofft wenigstens der „Westn. Finanssow“, sich rasch steigern wird. Auch der Güterverkehr der an diese Bahn anschliessenden Staatsbahnen, der Permbahn und der Moskau-Jarosslawbahn, wird durch die Petersburg - Wjätkabahn eine beträchtliche Steigerung erfahren, die für jede dieser Bahnen auf 600 000 R. veranschlagt werden kann. Zieht man diese Steigerung in Betracht, so ergibt sich für die Petersburg-Wjätkabahn eine Verzinsung von 4 %. Nur für den Staat, als Besitzer der anschliessenden Bahnen, kann daher der Bau der

Petersburg-Wjätkabahn sich als rentabel erweisen, während private Unternehmer und Gesellschaften sich nicht mit einer so geringen Verzinsung begnügen könnten; sie würden unfehlbar in eine gleiche Geschäftskrisis gerathen, wie sie die Moskau-Jarosslaw-Archangelbahn im Jahre 1899 durchzumachen hatte und die erst durch die im März 1900 erfolgte Verstaatlichung der Bahn gehoben wurde.

In Verbindung mit dem Bau der Petersburg-Wjätkabahn steht noch ein anderes Bahnprojekt, dessen Durchführung sich als nothwendige Folge der zu erwartenden Steigerung des Güterverkehrs der Uralbahn erweist. Die durch die Gebirgsgegend führenden Strecken Tschussowaja - Kuschwa und Jekaterinburg - Tscheljäbinsk haben eine so beschränkte Leistungsfähigkeit, dass die Uralbahn nicht einmal die über Kotlass nach Archangel gehende Ausfuhr völlig bewältigen kann; der zu erwartenden Steigerung des Güterverkehrs in der Richtung Perm-Wjätka wäre sie gar nicht gewachsen. Da eine Steigerung der Leistungsfähigkeit dieser Strecken in technischer Hinsicht sehr schwierig und kostspielig wäre, so ist eine selbständige Bahnlinie in Aussicht genommen, welche die Gebirgsstrecken der Uralbahn umgehen soll. Diese letztere Bahn wird dereinst sämmtliche aus Sibirien über Tscheljäbinsk nach Archangel, zum Theil auch nach Petersburg zu verfrachtenden Güter befördern, während die nach Wjätka und Petersburg bestimmten Güter des Uralbezirkes dann ohne Schwierigkeiten von der Uralbahn bewältigt werden dürften. Die Vorarbeiten für die geplante Umfassungsstrecke der Uralbahn werden gleichzeitig mit dem Bau der Petersburg-Wjätkabahn beginnen.

Auf den zuletzt angedeuteten Plan des Baues einer Bahn im Gebiete des Ural und im Zusammenhange damit auf die Entwickelung der Industrie im Ural wollen wir demnächst zurückkommen, um zu zeigen, wie gross die Aufgaben sind, die dort noch zu lösen sind.

Ob die Erwägungen über die Leitung der sibirischen Güter, wie sie der „Westnik Finanssow" sich denkt, nach Vollendung des Baues der Petersburg-Wjätkabahn zutreffen werden, muss wohl abgewartet werden. Jedenfalls ist der Handels- und Hafenplatz Petersburg anderer Meinung und wird demgemäss gewiss keine Anstrengung ausser Acht und kein Mittel unversucht lassen, um sich einen möglichst grossen Antheil an der Zufuhr der sibirischen Güter zu sichern.

Eigenartig ist auch die Auffassung, dass der Zustrom des sibirischen Getreides, wenn er sich über Archangel auf die europäischen Märkte ergiesst, weniger auf den Preis drücken wird, als wenn das Getreide auf die russischen Märkte und von diesen auf die europäischen Märkte gelangt. Da Russland seinen Ueberschuss an Getreide nur los werden kann, wenn es sich der Preisbewegung, die auf den grossen Weltmarktplätzen bestimmend sind, anschliesst, so dürfte es ganz gleichgültig sein, auf welchem Wege das sibirische Getreide auf einen russischen oder europäischen Markt kommt. Nur der Weg wird verschieden sein, auf dem die Wirkung bemerkbar wird. Ist der Einfluss der sibirischen Produktion so gross, dass der Preis in Sibirien gemacht werden kann, d. h. ist der europäische Bedarf gross, und kann er sonst nicht gedeckt werden als in Sibirien, dann wird die Bewegung von Osten nach Westen gehen. Da aber zu einer solchen Gestaltung der Weltgetreideproduktion zunächst noch gar keine Aussicht vorhanden ist, so wird sich die Sache in umgekehrter Richtung abspielen, d. h. Sibirien wird sein überschüssiges Getreide zu den Preisen verkaufen müssen, die in Europa geboten werden. Für diesen Fall ist es aber ganz gleich, wo das sibirische Getreide in Russland zum Verkaufe gelangt. Verhängnissvoll für den russischen Körnerbau könnte das sibirische Getreide erst werden, wenn das europäische Russland seinen Ernteüberschuss nicht verkaufen kann und dann noch das sibirische Getreide zufliessen würde. Tritt der Fall ein, dann ist es aber überhaupt ohne Einfluss, wie die Leitung des Getreides stattfindet, ob nach Archangel, Petersburg, Zarizyn oder sonst irgend einen Platz.

Aber ganz abgesehen von allen derartigen wirthschaftlichen Rückwirkungen kann es gar keinem Zweifel unterliegen, dass dem Nordgebiete zu seiner Entwickelung und Petersburg zur Hebung handelspolitischer Bedeutung die Bahn von sehr grossem Werthe sein wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Mai d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 10 Entgleisungen von Güterzügen auf freier Bahn, 17 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 3 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 1 bei Personenzügen), 10 Zusammenstösse in Stationen (davon 5 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 13 Reisende, 6 Bahnbedienstete und 2 fremde Personen verletzt.

— **Ermittelung der Frachtvergütung für die auf Nebenbahnen beförderten Postgüter.** Der Staatssekretär des Reichspostamts hat der preussischen Eisenbahnverwaltung einen Vorschlag auf Abänderung der jetzt bestehenden Ermittelung der Frachtvergütung für die auf Nebenbahnen beförderten Postgüter gemacht. Während bezüglich der Haupteisenbahnen des Reichspostgebiets die für Beförderung der Postpackete im Einzelgewicht über 10 kg postseitig an die Eisenbahn zu zahlende Vergütung alljährlich auf Grund einer im Monat Mai für 14 Tage stattfindenden Statistik ermittelt wird, müssen für die Nebenbahnen während der ersten acht Jahre ihres Bestehens sämmtliche Postpackete behufs Ermittelung der hierfür zu zahlenden Frachtgebühr Tag für Tag gezählt werden. Die Feststellung des monatlichen Gesammtgewichts erfordert die Aufstellung einer Uebersicht der Stückzahl der von Eisenbahnstation zu Eisenbahnstation beförderten Packete; die hiernach sich ergebenden Summen der zwischen je zwei Stationen beförderten Packete werden durch Vervielfältigung mit der Kilometerzahl der Stationsentfernung auf Stückkilometer gebracht, deren Gesammtzahl für die ganze Länge der Nebenbahn durch Zusammenstellung und Aufrechnung der in beiden Kursrichtungen für jede Einzelstrecke ermittelten Summen gefunden wird. Die Gesammtzahl der Stückkilometer wird sodann entsprechend den bestehenden Abmachungen mit der Kilogrammziffer des Durchschnittsgewichts der Packete vervielfältigt, um die Gesammtmenge des beförderten Gewichts in Kilometerkilogrammen bezw. Centnern zu gewinnen. Dieses Verfahren ist sehr umständlich und zeitraubend, und die aufgewendete Arbeitszeit und Arbeitskraft stehen vielfach nicht im Einklang mit der Höhe der Frachtvergütung, die zu zahlen ist; auch die weitere Behandlung der betreffenden Uebersichten seitens der Post- und Eisenbahndienststellen erfordert viel Arbeitskraft, Zeit und Schreibwerk, trotzdem die Eisenbahnbehörden sich meist auf eine Nachprüfung derselben in rechnerischer Beziehung beschränken, vielfach sogar auf die Vorlegung der Rechnungsunterlagen verzichten. Es wäre daher nach dem Vorschlage des Staatssekretärs des Reichspostamts dringend zu wünschen, dass die Frachtvergütung, wie für die auf Hauptbahnen beförderten zahlungspflichtigen Packete, auch für alle auf den Nebenbahnen beförderten Päckereien lediglich auf Grund der vierzehntägigen Statistik im Mai festgestellt werden könnte. Der Staatssekretär hat für die Bezirke der Oberpostdirektionen Breslau, Köln, Frankfurt a/M. und Hannover ermitteln lassen, welche Frachtvergütung für die Beförderung der Packete auf zusammen 48 bezw. 45 Nebenbahnen in den Rechnungsjahren 1899 und 1900 sich ergibt, wenn die Maiermittelungen zu Grunde gelegt werden und die Frachtvergütung in ähnlicher Weise wie für Hauptbahnen (durch Vervielfältigung mit 26), jedoch unter Berücksichtigung der für Nebenbahnen vorgeschriebenen Sätze berechnet wird. Der Unterschied beträgt hiernach für beide Jahre nur 341 *M.*, und zwar zu Gunsten der Eisenbahn. Der Staatssekretär hält demnach die Annahme für gerechtfertigt, dass aus der vereinfachten Berechnungsweise eine Einbusse für die Eisenbahnverwaltung nicht hervorgehen wird. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat verschiedenen Eisenbahndirektionen den Vorschlag des Staatssekretärs mit der Aufforderung zugehen lassen, sich über die finanzielle und wirthschaftliche Bedeutung des vorgeschlagenen vereinfachten Berechnungsverfahrens zu äussern.

— **Ermässigung der Frachtsätze für Düngemittel im Verkehr mit dem Osten Preussens.** Gegenüber dem Antrage des Bezirkseisenbahnraths für die Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg auf Herabsetzung der Tarife für künstliche Düngemittel bis auf 50 ₰ im Verkehr nach den Provinzen Posen und Westpreussen, über den wir in Nr. 48 S. 764 d. Ztg. berichteten, hat — wie die Zeitschrift „Handel und Gewerbe" mittheilt — die Handelskammer zu Posen in einer an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe Stellung genommen mit der Begründung, dass durch eine solche Maassnahme die gesammte Düngerindustrie des Ostens eine schwere Schädigung zu Gunsten der westdeutschen Düngerindustrie erleiden würde. Letztere sei den gleichartigen ostdeutschen Unternehmungen gegenüber dadurch im Vortheile,

dass sie ihre aus dem Auslande stammenden Rohstoffe billiger beziehen könne, weil einmal die Seefrachten nach den Nordseehäfen erheblich niedriger seien, als nach den entlegenen Ostseehäfen, und weil ihr ausserdem für den weiteren Transport die Wasserstrassen des Rheines, der Weser und der Elbe zu Gebote ständen, während die ostdeutschen Fabriken vielfach auf den theueren Bahnbezug angewiesen seien. Ausserdem aber könnte die westdeutsche Industrie ihren Bedarf an Schwefelsäure, die ihr als Abfallerzeugniss anderer Industrien vielfach angeboten werde, erheblich billiger decken. Der ostdeutschen Düngerindustrie, die nach den nothleidenden Bezirken Posen und Westpreussen Millionen von Centnern Düngemittel liefere, würde durch die beabsichtigte Frachtermässigung ein unberechenbarer Schaden erwachsen, der geradezu ihre Lebensfähigkeit bedrohe. Eine Anzahl Fabriken, deren Absatz sich lediglich auf die nothleidenden Provinzen erstrecke, würde gezwungen sein, ihre Betriebsstätten zu schliessen. Aber auch den Landwirthen des Ostens müsse daran gelegen sein, Düngemittelfabriken in der Nähe zu haben, die bereit sind, ihnen Kredite in einem Umfange zu gewähren, wie sie ihn von den entfernt gelegenen Fabriken des Westens kaum erhalten dürften.

— **Zur Bildung von Eisenbahngemeinschaften.** Auf die von der Stuttgarter Handelskammer erlassene Anfrage, deren wir in Nr. 50 S. 795 d. Ztg. erwähnten, hat nunmehr auch die Handelskammer zu Worms, wie „Handel und Gewerbe“ meldet, zur Antwort ertheilt, dass die Eisenbahnverhältnisse in Hessen gegen früher seit Errichtung der Eisenbahngemeinschaft in jeder Hinsicht sich ganz erheblich gebessert hätten, und dass die Vortheile aus derselben die etwaigen Nachtheile sehr beträchtlich überwögen.

Der obengenannten Zeitschrift entnehmen wir ferner, dass in Württemberg die Bewegung für einen engeren Zusammenschluss der deutschen Bahnen noch keineswegs zum Stillstand gekommen ist. So hat die Handelskammer zu Rottweil am 27. Juni d. J. folgende Erklärung abgegeben: „Die Kammer hat sich schon vor zwei Jahren für einen Zusammenschluss der deutschen Eisenbahnverwaltungen ausgesprochen. Die Verhandlungen des Landtags über diese Frage veranlassen sie, es ausdrücklich festzustellen, dass sie auch jetzt noch die Vereinigung der württembergischen Bahnen mit einem grossen Netz als einen grossen Vortheil für Industrie und Handel ansehen würde. Es erfüllt die Kammer mit Genugthuung, dass diese Erkenntniss sich in den letzten Jahren immer mehr Bahn gebrochen hat. Ob die Vereinigung auf dem Wege der Reichseisenbahnen oder durch Anschluss an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft oder auf irgend einem anderen Wege am zweckmässigsten zu bewerkstelligen ist, kann der Zukunft überlassen bleiben. Ist einmal die Ueberzeugung, dass ein grosses Netz vortheilhafter — vortheilhafter sowohl für den Eigenthümer, wie für den Verkehr — verwaltet werden kann als ein kleines, erst allgemein geworden, so wird man über kurz oder lang auch den Weg einschlagen, der am ehesten zum Ziele führt.“

Neuerdings (am 10. d. Mts.) hat die Stuttgarter Handelskammer mit allen gegen eine Stimme einen von dem Kommerzienrath F r a n c k eingebrachten Antrag angenommen, der gleichfalls beweist, dass der Gedanke des einheitlichen Betriebes der deutschen Eisenbahnen und die zu diesem Zweck nothwendige Verständigung zwischen den Staaten mit eigenem Eisenbahnbesitz in den Kreisen der Handelswelt auf einen fruchtbaren Boden gefallen ist. Der fragliche Antrag lautet: „Die Kammer wolle sich dahin aussprechen, dass eine Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens für das Reich wie namentlich für Württemberg wirthschaftlich, finanziell und politisch vortheilhaft und dringend wünschenswerth ist. Sie setzt sich deshalb, um die Bemühungen unserer (der württembergischen) Regierung in dieser Richtung zu unterstützen, mit den anderen Handelskammern Württembergs und des Reichs ins Benehmen.“

Dem Antrag war eine Druckschrift beigegeben, welche ihn nach den verschiedenen Richtungen hin erläuterte und begründete. Am Schlusse heisst es: „Das wirthschaftliche Leben spielt eine immer grössere Rolle auch im völkerrechtlichen Verkehr. Dabei entscheidet der Vortheil und die Macht. Ein Machtmittel sind aber heute die Eisenbahnen, und sie sind um so mächtiger, je grösser das Verkehrsgebiet, das sie umfassen. So wie ein deutsches Reichsheer ein viel kräftigerer Faktor ist, als die getrennten Kontingente, so ist auch eine einheitliche deutsche Eisenbahn ganz anders in der Lage, die Fragen des auswärtigen Handels und Verkehrs, die Linien, die dieser zu nehmen hat, die Anschluss- und wünschenswerthen Endpunkte zur Entscheidung zu bringen, als die jetzigen Einzelverwaltungen. Und so gut die Wirthschaftspolitik des Reichs nur von einer Centralstelle aus geleitet werden kann, ebenso ist es mit der Eisenbahnpolitik. Gegenüber dem Ausbau der neuen Alpenlinien, gegenüber der neuen Bahn Salzburg-Triest kann nicht Württemberg oder Bayern, es muss das ganze Reich Stellung nehmen. Damit wird auch so manche Klage darüber wegfallen, dass Deutschlands Ansehen gegenüber dem Ausland durch seine Uneinigkeit auf dem Verkehrsgebiet leide, und die Hoffnung der Feinde vernichtet, die aus dieser Uneinigkeit auf die geringe Festigkeit des Zusammenhalts im Deutschen Reich überhaupt zu schliessen geneigt sind. . . Mit denselben Schlagworten, die jetzt gegen die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft ins Feld geführt werden, und mit der gleichen Leidenschaftlichkeit hat man 1876 die Idee der Reichseisenbahnen und bis zum 18. Mai 1901 die einheitliche Briefpostmarke bekämpft. Was man vor 25 Jahren ausschlug, kehrt nicht mehr zurück. Ebenso wird es mit dem einzig möglichen Ausweg der Betriebsgemeinschaft gehen, wenn, wie schon für 1. April 1902 vorgesehen ist, die Main-Neckarbahn dem grossen Verwaltungsgebiet angegliedert und bei uns das Eisenbahndefizit wieder auf der Tagesordnung ist. Die Gründe, die geltend gemacht werden, sind die nämlichen, die gegen die Gründung und gegen die Erneuerung des Zollvereins ins Feld geführt wurden. Wären sie richtig, so hätte es keinen Zollverein gegeben. Es wird auch einmal eine Verkehrseinheit geben, ob in dieser oder jener Form, ist gleichgültig; wer sich nicht rechtzeitig mit dem Gedanken vertraut macht, über den wird die Entwickelung hinwegschreiten.“

— **Ausbau des thüringischen Eisenbahnnetzes.** Im g o t h a i s c h e n Landtage ist kürzlich die Behauptung aufgestellt worden, dass die preussische Eisenbahnverwaltung den Verkehrswünschen Sachsen-Coburg-Gothas nicht ausreichend Rechnung trage. Die „B. P. N.“ sehen sich infolge dessen veranlasst, daran zu erinnern, dass umgekehrt im preussischen Landtage sehr lebhafte Beschwerden darüber laut geworden sind, dass die Eisenbahnverwaltung angeblich die Verkehrsbedürfnisse der ausserpreussischen thüringischen Landestheile in ungleich weiterem Maasse befriedige als diejenigen der angrenzenden preussischen Gebietstheile. Insbesondere ist dabei betont worden, dass die Bevölkerung der an das Herzogthum Gotha angrenzenden preussischen Kreise sich gegenüber der Entwickelung der Eisenbahnen in diesem Herzogthum zurückgesetzt fühle und dass über diese angebliche Zurücksetzung preussischer Landestheile in der Bevölkerung Unzufriedenheit herrsche. In dem einen wie in dem anderen Falle, führt die vorgenannte Quelle aus, werden die erhobenen Beschwerden nicht als gerechtfertigt anerkannt werden können. Die Erweiterung des Eisenbahnnetzes kann sich eben nur in einem bestimmten Zeitmaass vollziehen, und es müssen dabei diejenigen Verkehrsbedürfnisse zuerst befriedigt werden, welche als die dringlichsten anzusehen sind. Die Beurtheilung kann natürlich mit Sicherheit nur von derjenigen Stelle erfolgen, von der aus man das ganze Eisenbahnnetz, den gesammten Verkehr und seine Bedürfnisse übersehen kann, während es natürlich ist, dass in den einzelnen Landestheilen gerade die eigenen Verkehrswünsche als die dringlichsten angesehen werden, die doch thatsächlich an Dringlichkeit hinter anderen Verkehrsunternehmungen zurückstehen können.

— **Ruchlose Anschläge auf Eisenbahnzüge.** Einer Meldung der „B. B.-Ztg.“ zufolge ist wiederum ein nichtsnutziger Anschlag auf einen Eisenbahnzug, diesmal auf den B e r l i n - K ö l n e r Nachtschnellzug, in der Nacht vom 12. zum 13. d. Mts. verübt worden, indem oberhalb D o r t m u n d die Hauptweiche derart mit Steinen und anderen Gegenständen verrammelt worden ist, dass sie sich nicht mehr umlegen liess. Streckenwärter entdeckten das Bubenstück und verhüteten dadurch grenzenloses Unglück, da wenige Minuten später der stark besetzte Berliner Schnellzug über die Weiche fuhr. Die Eisenbahnbehörde setzte eine hohe Belohnung für die Ermittelung der Thäter aus. Man glaubt, dass ausländische Arbeiter die That vollführt haben.

Einer Meldung des „B. L.-A.“ zufolge sollen die Attentäter, welche jüngst auf den Schnellzug K o b l e n z - K ö l n dadurch einen Anschlag verübten, dass sie schwere Schwellen quer über das Gleise legten, nunmehr ermittelt und vier davon bereits verhaftet sein; es sind Italiener. Auch die Buben, die kürzlich bei D ü s s e l d o r f einen Bahnzug zur Entgleisung zu bringen suchten, wurden derselben Quelle zufolge am 12. d. Mts. verhaftet.

— **Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahngesellschaft.** Der „Reichsanzeiger“ vom 12. d. Mts. veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von S a l l g a s t nach L a u c h h a m m e r (Staatsbahnhof) durch die obengenannte Eisenbahngesellschaft.

— **Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn.** Wie die „B. B.-Ztg.“ erfährt, sind die Verhandlungen über die Fortführung der elektrischen Hochbahn als Unterpflasterbahn unter der Vossstrasse usw. zum Spittelmarkt und darüber hinaus mit Untertunnelung der Spree bis zum Alexanderplatz und der Frankfurter Allee, welche seit längerer Zeit zwischen dem Magistrat, der Hochbahngesellschaft und der Firma Siemens

& Halske schweben, nunmehr so weit gediehen, dass ein baldiger erfolgreicher Abschluss zu erwarten ist. Die Verhandlungen boten besondere Schwierigkeiten wegen der Kreuzungspunkte, die durch den beabsichtigten Bau der Nord-Südlinie der Stadt Berlin, dessen Ausführung man auf einen privaten Unternehmer zu übertragen gedenkt, entstehen. Es sind an diesen Kreuzungspunkten technisch besonders schwierige Bauten herzustellen, die auch grosse Geldopfer verlangen. Die Schwierigkeiten, die dadurch für den Vertragsabschluss entstanden sind, sind aber soweit behoben, dass man im Magistrat darauf rechnet, den Vertrag mit der Hochbahngesellschaft unmittelbar nach dem Schluss der Sommerferien an die Stadtverordneten gelangen lassen zu können.

— **Zu dem Zusammenstosse der beiden Barnum'schen Sonderzüge in Beuthen O/S.** meldet der „B. L.-A." folgende Einzelheiten: Am 8. d. Mts. hatten die Vorstellungen in Gleiwitz stattgefunden. In drei Sonderzügen fuhr dann Nachts die Truppe nach Beuthen. Zwei Züge waren bereits am dortigen Güterbahnhof entladen, als der dritte mit Schnellzuggeschwindigkeit auf den zweiten, der auf einem todten Gleis stand, auffuhr. Drei Wagen wurden hierbei zertrümmert, der zweite Zug wurde in die Güterabfertigungsgebäude hineingedrückt. Getödtet wurde dabei der Oberstallmeister der Artistenpferde, William Smith, sowie der Kutscher Velton. Verletzt sind sieben Cirkusangestellte. Zehn dressirte Pferde und Ponies fielen ebenfalls dem Zusammenstosse zum Opfer. Ein Versagen der Luftbremsen an den B a r n u m w a g e n soll das Unglück verschuldet haben. Die Lokomotiven wirkten tadellos.

— **Versuchsbetrieb mit Motorwagen auf den bayerischen Staatsbahnen.** Auf der Lokalbahn Augsburg-Haunstetten wird zur Zeit ein Motorwagen mit elektrischem Antrieb für den Personenverkehr in Dienst gestellt. Den elektrischen Strom gibt eine im Wagen mitgeführte Speicherbatterie ab, die von dem Elektrizitätswerk im Bahnhof Augsburg jeweils geladen wird. Der Wagen hat 40 Sitz- und auf den beiden Plattformen zusammen 15 Stehplätze. Auf den Plattformen sind abgeschlossene Führerstände angeordnet, in denen die elektrischen Schalt- und Regulirvorrichtungen sowie die Handgriffe für die Bremse untergebracht sind. Die elektrische Ausrüstung besteht aus zwei auf die Achsen wirkenden Motoren von je 50 PS. Die Speicherbatterie hat 120 Elemente mit 176 Ampèrestunden mittlerer Kapazität. Mit den Motoren kann eine Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde erreicht werden; dabei vermag der Motorwagen noch einen Anhängewagen zu ziehen. Da mit dem Motorwagen zunächst ein grösserer Versuch beabsichtigt ist, so wurde er durch die Centralwerkstätte Nürnberg aus einem vorhandenen Personenwagen III. Klasse umgebaut.

— **Eisenbahnverein Kattowitz.** Der im Februar d. J. ins Leben gerufene, zur Zeit über 1 200 Mitglieder zählende Verein beging am 29. Juni unter Betheiligung der Frauen und Kinder sein erstes Sommerfest. Begünstigt vom prächtigsten Wetter, fuhren die Festtheilnehmer mittelst Sonderzuges nach Station Idaweiche. Von dort ging es unter Vorantritt der Musik in die nahe der Station gelegene Gartenwirthschaft „Waldschloss". Hier begrüsste Herr Eisenbahndirektionspräsident Graaf als Vereinsvorsitzender die Festtheilnehmer und hob hervor, dass der Verein es in kurzer Zeit zu einer überraschend hohen Mitgliederzahl gebracht habe. Von den schönen Zielen, die er verfolge, sei das vornehmlichste, bei den Mitgliedern das Bewusstsein zu erwecken und rege zu erhalten, dass sie sich stets als Glieder des grössten Verwaltungskörpers des Staates — der Staatseisenbahnverwaltung — fühlten. In diesem Bewusstsein müssten alle, jeder an seinem Platze, zum Gelingen der der Verwaltung zufallenden grossen Aufgaben beitragen. Durch ein verständnissvolles, einmüthiges Zusammenwirken werde die Arbeit wesentlich gefördert und erleichtert. Das dem Verein bisher entgegengebrachte allseitige Interesse und die ausserordentlich grosse Betheiligung an diesem Feste berechtige zu den besten Hoffnungen für sein weiteres Gedeihen. — In der zum Festplatz umgestalteten Gartenwirthschaft entwickelte sich bald ein ungezwungenes, geselliges Leben, welches in schönster Eintracht bis zum Ende anhielt. — Telegraphenarbeiter Goritzka dankte dem Vereinsvorstande für die Veranstaltung des schönen Festes und brachte auf ihn ein Hoch aus. In der elften Abendstunde ging es wieder mit Sonderzug zurück nach Kattowitz. Es hatten über 3 000 Personen an dem Feste theilgenommen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnen wurde an Stelle des zum Vorstande und Direktor des Oberbahnamtes Bamberg beförderten Oberinspektors Adalbert H a u c k der z. Zt. im Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern, Verkehrssparte, verwendete Generaldirektionsassessor Karl V ö l c k e r ab 1. August als Referent für Fahrplanangelegenheiten bei der Generaldirektion berufen; für diesen wurde der zum Generaldirektionsassessor ernannte Inspektor beim Oberbahnamte Würzburg, Dr. Vitus H e r t e l, zur aushilfsweisen Dienstleistung zu gedachtem Staatsministerium einberufen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monate M a i d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 16 474 076 Personen und 8 722 096 t Güter befördert; die erzielte Gesammteinnahme beträgt 51 895 796 Kr., das ist für 1 km 2 669 Kr. Im gleichen Monat des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 13 656 167 Personen und 9 308 469 t Güter 52 622 867 Kr. oder für 1 km 2 757 Kr., daher sich für den Monat Mai d. J. eine A b n a h m e der kilometrischen Einnahmen um 3,3 % ergibt.

In den ersten fünf Monaten d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 60 951 934 Personen und 41 728 492 t Güter, gegen 55 287 998 Personen und 38 868 997 t Güter im Jahre 1900, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 230 692 341 Kr., im Vorjahre auf 224 191 950 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die fünfmonatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 19 422 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 060 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km im erwähnten Zeitabschnitte 1901 auf 11 878 Kr., gegen 11 762 Kr. im Vorjahre, das ist um 116 Kr. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für das Jahr 1901 auf 28 507 Kr., gegen 28 229 Kr. im Vorjahre, das ist um 278 Kr., mithin um 1,0 % günstiger.

Die grösste Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres ergibt sich gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) (36,8 %), dann bei der Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A (22,1 %) und Linie Lit. B (19,5 %). Eine erhebliche Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten fünf Monaten d. J. weisen gegenüber dem Vorjahre die süd-norddeutsche Verbindungsbahn (6,4 %) und die österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) (10,9 %) auf.

— **Verpflichtung der Eisenbahnen zu nachträglichen Sicherheitsvorkehrungen.** Das Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 17. November 1900 der Gemeinde Wien als Konzessionärin der elektrischen Strassenbahnen die Beschlüsse der Konferenz bekannt gegeben, welche anlässlich mehrerer Unglücksfälle einberufen worden war, die durch Reissen von Drähten der Schwachstromleitungen der Fernsprechanlagen und Berührung der herabhängenden Drähte mit der Starkstromleitung entstanden waren. Die Konferenz hatte unter anderem beschlossen, die oberirdischen Telegraphen- und Fernsprechleitungen sollen in jenen Strassen, durch welche die elektrische Strassenbahn mit oberirdischer Stromzufuhr verkehrt, baldigst unter die Erde verlegt werden. Bis zur Durchführung dieser Maassregel solle sofort in solchen Strassen etwa 40 cm oberhalb der Starkstromleitung ein mit der Erde verbundener starker Draht gespannt werden, der im Falle des Reissens der Fernsprechdrähte die Berührung der herabhängenden Drähte mit der Starkstromleitung zu verhüten hätte. Strassen, in denen sich Stark- und Schwachstromleitungen kreuzen, sollen bei Nacht gut beleuchtet werden, auch sollen daselbst bessere Ausschalter angebracht werden usw. Die Gemeinde wurde vom Eisenbahnministerium als Konzessionärin der elektrischen Strassenbahnen aufgefordert, ehestens die in ihren Wirkungskreis fallenden Maassnahmen zur Durchführung dieser Beschlüsse zu treffen. Die Gemeinde erachtete durch diesen Erlass ihre Rechte als Konzessionärin verkürzt und ergriff gegen den ihr gewordenen Auftrag die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof, in welcher ausgeführt wurde, dass durch die Kundmachung der Konzession für die elektrischen Strassenbahnen in Wien vom 24. März 1899 und die Bau- und Betriebserlaubniss für die verschiedenen Linien die Gemeinde als Konzessionärin das Recht erworben habe, diese Linien gemäss der ertheilten Bewilligung zu betreiben. Weder das Eisenbahnkonzessionsgesetz, noch die Eisenbahnbetriebsordnung bieten die rechtliche Unterlage für den Auftrag zu nachträglicher Herstellung von Sicherheitseinrichtungen. Damit überschreite das Ministerium sein Verordnungsrecht. Möglich wäre nur die Enteignung und entsprechende Schadloshaltung.

Der Vertreter des Eisenbahnministeriums führte gegenüber der Beschwerde bei der mündlichen Verhandlung aus, dass das erworbene Recht zum Betriebe nur das Recht zum ordnungsmässigen Betriebe sein könne, zu einem den technischen Anforderungen und der allgemeinen Sicherheit entsprechenden Betriebe. Dieser Gesichtspunkt allein würde das Suchen nach

gesetzlichen Bestimmungen zur Stützung des vom angefochtenen Erlasse eingenommenen Standpunktes überflüssig machen; aber sowohl das Eisenbahnkonzessionsgesetz als die Eisenbahnbetriebsordnung enthalten zahlreiche gesetzliche Bestimmungen, aus denen zur Genüge hervorgeht, dass die Aufsichtsbehörde jederzeit das Recht hat, zu prüfen, ob die Fortschritte der Technik zur Sicherung des Verkehres angewendet werden. Soll der Stand der Dinge vor 40 Jahren bei Ertheilung einer Betriebsbewilligung noch heute maassgebend sein können? Die Genehmigung von Bautypen könne nichts anderes bedeuten, als dass diese Typen zulässig seien; ob sie überhaupt oder immer genügen werden, das könne erst auf Grund späterer Erfahrungen beurtheilt werden. Von einer Enteignung könne keine Rede sein, zumal es gar kein derartiges Enteignungsgesetz gegen die Eisenbahnen gebe.

Der Verwaltungsgerichtshof wies die Beschwerde der Gemeinde Wien ab, indem er dem vom Eisenbahnministerium vertretenen Standpunkt beipflichtete, dass das Eisenbahnministerium ohne Rücksicht auf eine unter bestimmten Bedingungen ertheilte Bau- und Betriebsbewilligung berechtigt sei, ein Eisenbahnunternehmen zu jeder Zeit zur Sicherung eines dem Stande der technischen Errungenschaften nach allen Richtungen entsprechenden Betriebes zu verhalten. Die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes stützt sich auf folgende Gründe: Nach § 2 der Eisenbahnbetriebsordnung müsse vor der Ertheilung der Betriebsbewilligung mit vollem Grunde ein regelmässiger, ungestörter und sicherer Betrieb zu erwarten sein, und es müsse insbesondere nachgewiesen werden, dass zur Verhütung von Unglücksfällen die nöthige Vorsorge getroffen worden sei sowie dass beim Eintreten von Unglücksfällen zweckdienliche Mittel zur Abhilfe in hinreichender Menge vorhanden seien. Dieser ganz allgemeine Wortlaut lasse keine andere Bedeutung zu, als dass der Betrieb konzessionirter Eisenbahnen nur eröffnet werden könne, wenn alle Erfordernisse erfüllt seien, um Unglücksfälle zu verhüten. Was aber von der Behörde behufs Gewährleistung der vollständigen Sicherheit des Verkehres angefordert werden könne, sei nicht darauf beschränkt, was projektgemäss ausgeführt sei, sondern nach § 2 der Betriebsordnung könne die Bewilligung nur dann ertheilt werden, wenn mit vollem Grunde ein regelmässiger, sicherer Betrieb erwartet werden könne. Die Gemeinde behaupte auch, dass dieser § 2 durch das Eisenbahnkonzessionsgesetz aufgehoben sei. Aus den von ihr angerufenen Bestimmungen könne aber nichts für diesen Standpunkt gefolgert werden; im Gegentheil, diese Bestimmungen lassen keinen Zweifel darüber aufkommen, dass das aus der Konzession oder der Baubewilligung erwachsende Recht auf Ausführung der Bahn keineswegs dem Rechte der Aufsichtsbehörde entgegenstehe, in jedem Zeitpunkte einzuschreiten, wenn die Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit besondere Vorkehrungen erfordere. Im übrigen setze die Konzession für die elektrischen Strassenbahnen im § 5 ausdrücklich dieses Recht der Aufsichtsbehörde fest.

— **Ausfertigung der Frachtbriefe in deutscher Sprache.** In czechischen Blättern wurde die Behauptung aufgestellt, dass am 5. d. Mts. ein Geheimerlass des Eisenbahnministers in Angelegenheit der Ausfertigung der Frachtbriefe in deutscher Sprache an die unterstehenden Staatsbahnorgane in Böhmen ergangen sei. Diese Nachricht entbehrt, wie amtlich gemeldet wird, jeder thatsächlichen Begründung. Es ist in der letzten Zeit keinerlei ministerielle Verfügung in obiger Angelegenheit getroffen worden.

— **Die böhmische Zuckerindustrie und die Eisenbahnverstaatlichung.** Der Verein für Zuckerindustrie in Böhmen hat an die Gesammtregierung eine Eingabe gerichtet, in welcher er die für die Zuckerindustrie maassgebenden Absatz- und Tarifverhältnisse für die Ausfuhr eingehend darlegt und darauf hinweist, dass die Linien der Staatsbahnen zwar einen Reexpeditionsverkehr eingeführt haben, dass jedoch die Privatbahnen darauf vorläufig nicht eingehen wollen und dass durch diese ablehnende Haltung der Privatbahnen der Zuckerindustrie der Absatz namentlich nach England erschwert werde. In der Eingabe wird schliesslich verlangt, dass die Verstaatlichungsaktion fortgesetzt und in erster Linie die Uebernahme der Staatseisenbahngesellschaft und der österreichischen Nordwestbahn durch den Staat ins Auge gefasst werden soll, da in diesem Falle die Tarifbildung gewiss eine den industriellen Interessen entsprechendere werden würde.

— **Deckung des Kohlenbedarfes der österreichischen Staatsbahnen.** Die Entscheidung des Eisenbahnministeriums über die aus Anlass der Ausschreibung des Kohlenbedarfes der Staatsbahnen für das Jahr 1902 eingelangten Angebote steht unmittelbar bevor. Die Angebote, welche auf die behufs Bedeckung des bekanntlich 1 100 000 t umfassenden Kohlenbedarfes der Staatsbahnen erfolgte Ausschreibung einlangten, sind sehr zahlreich und befinden sich darunter auch solche deutscher Kohlenfirmen. Die österreichischen Bewerber haben, wie verlautet, im Hinblicke auf die zum Theil niedrigeren Angebote der deutschen Firmen Nachtragserklärungen überreicht, in denen sie sich zu weiteren Preisnachlässen bereit erklären, durch welche die Unterschiede zwischen den Preisen der einheimischen und der ausländischen Bieter erheblich herabgemindert werden. Unter diesen Umständen dürfte es wohl ermöglicht werden, dem Wunsche einer Berücksichtigung der heimischen Kohlenwerke insofern Rechnung zu tragen, dass der überwiegende Theil des Bedarfes den inländischen Kohlenwerken zugewiesen wird. Auch bei früheren Kohlenvergebungen ist nur ein geringerer Theil des Bedarfes durch deutsche Kohle gedeckt worden.

— **Eisenbahnverbindungen Laun-Rakonitz und Hartberg-Friedberg.** In dem Investitionsgesetze ist die Bestimmung vorgesehen, dass die vorgenannten beiden Eisenbahnverbindungen, falls sie nicht bis zum 1. Oktober d. J. auf Grundlage der Staatsgarantie sichergestellt sein sollten, als Staatsbahnen zur Ausführung zu gelangen hätten. Die im Gange befindlichen Verhandlungen lassen erwarten, dass bis zu dem genannten Zeitpunkt die Konzessionirung der beiden Bahnen auf Grundlage der Staatsgarantie erfolgt sein dürfte. Was die Bahn Laun-Rakonitz betrifft, so hat der böhmische Landtag für diese eine Beihilfe im Betrage von rund 800 000 Kr. genehmigt. Derzeit sind die Konzessionsverhandlungen mit einer Interessentengruppe im Zuge, welche wohl in nicht ferner Zeit zum Abschlusse führen dürften. Um die Konzession der Lokalbahn Hartberg-Friedberg bewirbt sich die Gesellschaft der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg. Der steiermärkische Landtag hat sich bereit erklärt, die in seinem Besitze befindlichen Stammaktien der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg dem Staate zu übergeben und in dieser Form seinen Beitrag zu leisten. Auch die übrigen im Besitze von Stammaktien dieser Lokalbahn befindlichen Interessenten sind zur Ueberlassung ihrer Stammaktien an den Staat bereit und stehen wohl noch weitere Interessentenbeiträge in Aussicht.

— **Der Umbau des Reichenberger Bahnhofes** hat sich bisher aus dem Grunde verzögert, weil die hierfür unerlässliche Voraussetzung, die Verständigung über die Auftheilung der Kosten unter die Theilnehmer, bisher noch nicht erzielt ist. Auch eine vorläufige Bauherstellung, durch welche die Einmündung der Personenzüge der Teplitz-Reichenberger Bahn in den Reichenberger Bahnhof ermöglicht würde, konnte bisher nicht in Angriff genommen werden, weil dieser Nothbau auch einen allerdings kleinen Theil der endgültigen Anlagen in sich geschlossen hätte und eine Verständigung hierüber vor Regelung der Kostenauftheilung kaum zu erzielen gewesen wäre. Nunmehr ist in dieser Angelegenheit insofern ein Fortschritt zu verzeichnen, als die sächsische Regierung, welche vor längerer Zeit wegen des von ihr als Eigenthümerin der Zittau-Reichenberger Bahn zu bestreitenden Kostenbeitrages aufgefordert worden war, die österreichischen Forderungen jüngst mit einem Gegenvorschlag beantwortet hat, der nun den Gegenstand eingehender Prüfung bildet. Es ist wahrscheinlich, dass über diese Vorschläge, in denen die sächsische Regierung, wie verlautet, ihre Betheiligung an den Kosten an gewisse Bedingungen knüpfen soll, mündliche Verhandlungen zwischen den Vertretern der österreichischen und der sächsischen Regierung stattfinden dürften.

— **Der Verband der österreichischen Lokalbahnen** hat, wie verlautet, auf Anregung des Eisenbahnministeriums beschlossen, die Bestimmungen des Pensionsstatuts dahin zu erweitern, dass ausser den dauernd angestellten Bediensteten auch Hilfsbedienstete und im Tagelohne bei den Lokalbahnen beschäftigte Personen, insofern sie bei dem Unternehmen länger als ein Jahr in ununterbrochener Verwendung stehen, an der Alters- und Invaliditätsversicherung theilnehmen können.

Uebrige europäische Länder.

— **Kohlenvergebung für die belgischen Staatsbahnen.** Interessante Ergebnisse in Bezug auf die Preisgestaltung auf dem Kohlenmarkte ergaben die Kohlenverdingungen für die belgischen Staatsbahnen, welche dieser Tage in Lüttich und Charleroi stattgefunden haben. So wird der „B. B.-Ztg." mitgetheilt, dass die Preise für Magerkohlen etwa zwischen 8,80 und 10 Fr., für Fettkohlen zwischen 10,75 und 12 Fr., für Briketts zwischen 18 und 21 Fr., für Stückkohlen zwischen 23,50 und 28 Fr. schwankten. Das bedeutet gegen den letzten Abschluss auf Kohlenlieferung durchschnittlich einen Preisrückgang von 2,50 bis 3 Fr. Erwähnt sei noch, dass der Bedarf sich auf 40 000 Doppelwagen stellte.

— **Angriffe gegen die belgischen Staatsbahnen.** In der Abgeordnetenkammer gelangte das Eisenbahnbudget zur Verhandlung, wobei scharfe Klagen gegen das belgische Eisenbahnwesen vorgebracht wurden. Gleich der erste Redner zur Generaldebatte, Abg. Bertrand, hatte weit mehr zu tadeln als zu loben, was um deswillen grösseren Eindruck machte, weil Bertrand zur gegenwärtigen Regierung freundlich steht. Er stellte fest, dass die Aufsicht der Abgeordnetenkammer eine rein hinfällige sei. Der Bericht zeige, dass die Lage der belgischen Eisenbahnen nicht so sei, wie sie sein sollte. Redner kritisirte auch im einzelnen die Mangelhaftigkeit gewisser Bahnhöfe und Strecken. Die Kohlen würden zu theuer bezahlt; die Zechen lieferten dem belgischen Staat Brennmaterial minderer Art, während sie ihre besten Erzeugnisse nach Frankreich und anders wohin verkauften. Es seien mehrere Millionen verschleudert nur für Versuche, um eine besondere Lokomotive zum Verbrauch dieser Abfälle zu finden. Wenn der Staat selbst einige Zechen betriebe, so würde er sich diese unnützen Ausgaben ersparen. Redner beruft sich auf die Eisenbahnen des preussischen Staates, der selbst Eigenthümer von Kohlengruben sei. Dazu ist zu bemerken, dass auch die preussische Staatsbahnverwaltung den grössten Theil ihres Kohlenbedarfes von den Privatzechen kaufen muss. Abg. Bertrand führte weiter mit vielen statistischen Daten aus, wie der Betrieb der benachbarten französischen Nordbahn vernünftiger, sparsamer und für das Publikum zufriedenstellender sei, als der der belgischen Staatsbahnen. Er wünscht schliesslich verschiedene weitere Reformen in der Verwaltung. Es folgte dann eine Reihe Redner, die vornehmlich Einzelklagen und -Wünsche vorbrachten. Abg. Hubert nahm die Verwaltung gegen den Bericht des Abg. Renkin, der die Dinge gar zu schwarz geschildert habe, in Schutz. Er bestritt verschiedene Ziffern dieses Schriftstückes, das er ausführlich kritisirte. Doch auch dieser Vertheidiger betonte neben dem der Verwaltung ausgesprochenen Lob, dass sie einen zu bürokratischen Charakter trage und in dieser Beziehung Verbesserungen benöthige. Dann erst kam der Berichterstatter Renkin selbst zum Wort. An dieser Stelle ist aus seiner Anklageschrift — so muss man wohl die Kundgebung bezeichnen — schon einiges mitgetheilt. Indem er die Ausgaben mit den Einnahmen vergleicht, findet Redner, dass die belgischen Staatsbahnen kein so gutes Geschäft sind, wie man wohl glauben könnte. Der Staat müsse wenigstens auf seine Kosten kommen, und wenn dieses Ergebniss nicht erreicht werde, so sei das ein Beweis, dass unnütze Ausgaben gemacht werden. Redner verbreitet sich über die Frage der Tilgung der Eisenbahnschuld und über das Betriebssystem, das er einfach schlecht findet. Auch die jüngste Neuorganisation sei nicht imstande, Verbesserungen durchzuführen. Die wahre Lösung sei die Trennung der Staatsfinanzen von der Geschäftsführung der Eisenbahnen. (Das ist auch im preussischen Landtage in mehr oder weniger weitgehendem Umfange schon seit langer Zeit angeregt worden!); letztere müsste von rein industriellen Gesichtspunkten aus geleitet werden. Auch Renkin stellt einen Vergleich mit der französischen Nordbahn an, der sehr zum Vortheil der letzteren ausfällt. Andererseits missbilligt Redner den Vorschlag des Abg. Bertrand, wonach die belgischen Staatsbahnen ihre Kohlen selber erzeugen sollten. Weiterhin wurde u. a. der Wettbewerb, welchen sich Eisenbahnen und Kanäle gegenseitig machten, besprochen.

Zugleich werden in der belgischen Presse noch schärfere Klagen über die Eisenbahnen laut. Die „Indépendance belge" erzählt, sie habe einen Direktor der Eisenbahnverwaltung gefragt: „Welche Aenderung hat die neue Organisation in den verschiedenen Dienstzweigen gebracht?" Darauf soll dieser mit brummiger Miene geantwortet haben: „Pah! Man hat die Nummern der Büros geändert . . ." Das genannte vielverbreitete Blatt erachtet diese lakonische Bemerkung treffend und behauptet, dass jetzt, gleich nach Einführung der Neuorganisation, der Dienst noch unordentlicher, namentlich die Zugverspätungen noch schlimmer seien. Er führt Beispiele an, wo trotz verlängerter Fahrzeit die Züge fast nie rechtzeitig einträfen. So habe ein Morgenzug von Brüssel nach Charleroi, über dessen Bummelei schon unter Minister Vandenpeereboom geklagt wurde, eine Geschwindigkeit von 38 km in der Stunde, „was einen Kraftwagen erröthen machen würde". Durch die Verspätungen würden die wichtigsten Anschlüsse versäumt. Augenscheinlich sei Nachlässigkeit von Beamten an diesen Unregelmässigkeiten schuld. In einer anderen Nummer sagt dasselbe Pressorgan: „Die schlechte Organisation des Eisenbahndienstes fährt fort, das Publikum ausser sich zu bringen. Vorwürfe kommen uns von allen Seiten zu und dem Generaldirektor Ramaeckers müssen die Ohren klingen. Man klagt besonders über den schlechten Zustand des am Sonntag verwendeten rollenden Materials. Es scheint, dass die Verwaltung in den Hintergründen ihrer Schuppen die ältesten Wagen und die ältesten Lokomotiven hervorsucht. Schmutzig, holperig, scheinen die Wagen seit unvordenklicher Zeit nicht mehr gereinigt zu sein. Die Räder ächzen auf den Achsen und wiederholt sind Wagen auf den Gleisen stehen geblieben, da die Zugketten brachen. Unter den Reisenden sagt man sich: Entschieden ist es nicht mehr möglich, am Sonntag zu fahren. Entsagen wir, bleiben wir zu Hause." Die „Indép. belge" behauptet, die an der Regierung befindliche fromme Rechte wolle absichtlich die Sonntagszüge in Verruf bringen, um zum Ziele der Sonntagsruhe zu gelangen! Wenn die Vergnügungszüge zu Marterzügen geworden und das schlechte Material Unfälle hervorgerufen haben werde, dann sei die Partie gewonnen.

— **Rückkauf der schweizerischen Nordostbahn.** In der am 10. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsraths, die von mehr als 50 Mitgliedern besucht war, befürwortete Isler namens der Mehrheit der Kommission die Annahme der Verträge mit dem Bund. Dafür sprach namentlich auch Dr. Frey, Direktor der schweizerischen Kreditanstalt. Mit knapper Mehrheit wurde jedoch beschlossen, eine neue Untersuchung zu veranstalten, deren Ergebniss sich zu unterwerfen auch Dr. Curti erklärte; die Kommission hatte diese neue Untersuchung als nutzlos verworfen. Die schärfste Opposition machte Lucian Brunner. Er führte an, seit Jahren betrage die durchschnittliche Dividende 8 % oder 50 Fr. für die Aktie. Für diese 50 Fr. biete nun der Bund 17½ Fr., während er, da er nur wenig abschreiben und noch weniger erneuern werde, in wenigen Jahren 10, 12 und noch mehr Prozent erzielen werde. Durch den vorliegenden Vertrag werde die Nordostbahn über 100 000 000 Fr. verlieren. Wenn die Aktionäre zusammenhielten, würden sie so stark sein wie der Bund und den Sieg davontragen. Die Hauptfrage dreht sich darum, ob die nicht gekündigten Linien rentabel sein werden oder nicht, was Brunner behauptet, die Mehrheit aber mit guten Gründen bestreitet. Seitens des Bundesraths ist neuerdings auf das bestimmteste erklärt worden, keinenfalls mehr zahlen zu wollen; mit 82 000 000 Fr. sei die Bahn reichlich bezahlt. Der Vertreter des Bundesraths erklärte entschieden, wenn der jetzige Vertrag verworfen werde, so werde der Bundesrath auf neue Unterhandlungen unter keinen Umständen eingehen und für den Fall, dass ein Rumpfbetrieb eingerichtet werde, mit seinen Linien demselben als Wettbewerber entgegentreten. Die Generalversammlung wurde auf 30. September festgesetzt.

— **Schweizerischer Eisenbahnerverband.** Nach dem jetzt erschienenen Geschäftsbericht des Centralkomitees des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten zählt der Verband 13 017 Mitglieder. Davon gehören 7 591 dem Verband schweizerischer Eisenbahnangestellten an; ausserdem gehören dazu die Vereine des Zugpersonals, der Lokomotivführer, der Heizer, der Weichen- und Bahnwärter, des Rangirpersonals und der Wagenvisitöre. Verbandsorgan ist die „Schweizer Eisenbahnzeitung", die in deutscher und französischer Ausgabe erscheint. Der Generalsekretär theilt mit, dass er 49 Mal bei den verschiedenen Direktionen persönlich vorgesprochen und in den allermeisten Fällen freundliches Entgegenkommen gefunden habe.

— **Italienische Zufahrtslinien zum Simplon.** Die Regierungskommission zur Prüfung der geplanten Zufahrtslinien zum Simplontunnel beschloss der „B. B.-Ztg." zufolge, die Herstellung der von den Städten Mailand und Turin vorgeschlagenen Verbindungen Arona-Domodossola und Santhia-Borgomanero-Arona zu empfehlen, hat jedoch bisher ein Gutachten über zwei weitere im Interesse Turins gewünschter Strecken nicht abgegeben, da dieselben mehr Abkürzungen zum Gotthard wie zum Simplon bezwecken.

— **Türkische Eisenbahngarantien.** Die Frage der kilometrischen Garantien, welche die Pforte dem grössten Theil der im osmanischen Reich gelegenen Eisenbahnen gewährt, wird seit einigen Tagen in allen betheiligten Kreisen auf das lebhafteste erörtert. Den unmittelbaren Anlass hierzu gab der Umstand, dass ein Restbetrag von 40 000 türkischen Pfund, der unter dem Titel der kilometrischen Garantien an die Eisenbahngesellschaft Salonik-Konstantinopel für das abgelaufene Finanzjahr zu zahlen war, bisher nicht entrichtet wurde. Die Angelegenheit gelangte in einer anfangs dieses Monats in Konstantinopel abgehaltenen Versammlung der Vertreter jener Eisenbahngesellschaften, die kilometrische Garantien geniessen, zur Besprechung. Es sind dies folgende Gesellschaften: die anatolische Eisenbahn, von welcher die Strecke Haidar Pascha - Angora (über 577 km) rund eine kilometrische Garantie von 14 254 Fr. und die Strecke Eskischehir-Konia (gegen 445 km) eine solche von rund 13 823 Fr. geniesst, von welchem Betrage die türkische Regierung jedoch als Höchstbetrag rund 6 734 Fr. zu entrichten hat. Ferner haben Anspruch auf kilometrische Garantie die Linien Salonik - Konstantinopel (über 510 km) von 15 500 Fr., Salonik - Monastir (über 219 km) von 14 300 Fr., die Gesellschaft Smyrna - Cassaba (gegen 517 km in Betrieb) von etwa 18 900 Fr.

und die Bahn Damaskus-Biredjik von 12000 Fr. Die Vertreter der vorgenannten Bahnen haben nach längerer Besprechung beschlossen, von einer gemeinsamen Beschwerde bei der Pforte im Zusammenhange mit deren Nichterfüllung ihrer Verpflichtungen gegen die Linie Salonik-Konstantinopel abzusehen (ein derartiger Antrag war von dem Vertreter der Bahnen Smyrna-Cassaba und Damaskus-Biredjik gestellt worden), hingegen die in Frage kommenden diplomatischen Vertreter um deren Vermittelung bei der Pforte zu ersuchen. Es sind dies, da die Eisenbahnlinien Salonik-Konstantinopel, Smyrna-Cassaba und Damaskus-Biredjik mit französischem, die anatolische Bahn und die Linie Salonik-Monastir mit deutschem Kapital erbaut worden sind, die Botschafter Frankreichs und Deutschlands in Konstantinopel.

Wie neuerdings aus Konstantinopel gemeldet wird, scheint die oben erörterte Frage einer befriedigenden Lösung entgegen zu gehen. Die „Frankt. Ztg." weiss zu berichten, dass der Präsident der Bahnlinie Konstantinopel-Salonik, Berger, zur Regelung der rückständigen Garantiebeträge nach der Pforte eingeladen wurde und an seine Pariser Mandatare befriedigende Telegramme gesandt habe.

Fremde Welttheile.

— **Syrische Eisenbahnen.** Im Jahre 1889 erhielten der Engländer John Robert Pilling und der türkische Unterthan Yussaf Elias Effendi gemeinschaftlich die Konzession für den Bau und Betrieb einer 185 km langen Eisenbahn von Akka nach Damaskus nebst mehreren Abzweigungen von der Hauptlinie in das Innere des Landes. Im Jahre 1891 wurde das darauf bezügliche Uebereinkommen zwischen den beiden genannten Konzessionären und dem damaligen Bautenminister, dem kürzlich verstorbenen Hussein Tavfik Pascha, zustande gebracht. Nach diesem Uebereinkommen sollte nebst der Hauptlinie eine Zweiglinie nach Kaifa und zwei eventuelle Abzweigungen nach Bosrah und Hasbeiyeh gebaut werden. Die Konzessionsdauer wurde auf 99 Jahre festgesetzt. Der Bau der Bahn sollte 15 Monate nach Austausch der Urkunden über das Uebereinkommen beginnen und binnen einem Jahre beendigt sein. Für den Fall, dass die Konzessionäre, ohne dass ein höherer Abhaltungsgrund vorläge, diese Bedingungen nicht erfüllen oder die angefangenen Arbeiten unvollendet lassen, sollten sie ihrer Konzessionsrechte verlustig gehen. Seit dem Austausch der Urkunden sind fast 10 Jahre vergangen, die Bauarbeiten jedoch befinden sich noch immer im Anfang. Es sind bisher im ganzen 25 km Erdarbeiten verrichtet worden, auf 20 km liegen Gleise, auf 28 km ist die Expropriirung durchgeführt und ausserdem ist auch ein gewisser Vorrath an Schienen und Schwellen vorhanden. Wie dem „Hamb. Korresp." aus Konstantinopel berichtet wird, wurde nun Anfang Mai d. J. Pilling von der Pforte eingeladen, mit ihr in Verhandlungen wegen des Rückkaufes der Konzession einzutreten. Die türkische Regierung erklärte sich bereit, ihm die Baarauslagen für die bisher fertiggestellten Arbeiten und das vorhandene Baumaterial zu ersetzen und ihm ausserdem eine zu vereinbarende Abfertigungssumme zu geben. Pilling lehnte jedoch diese Vorschläge der Pforte mit dem Bemerken ab, dass er selbst den Bau vollenden wolle, wobei er seitens der englischen Botschaft Unterstützung gefunden haben soll. Die türkische Regierung beabsichtigt nämlich, die Strecke bis zum Tiberiasee selbst zu bauen, von dort den Anschluss an Mezerib, einer Station der geplanten Hedschasbahn nach Mekka, zu erreichen, wodurch die Kopfstation der Mekkabahn an die Meeresküste verlegt wäre. Die ganze Angelegenheit ist noch nicht endgültig entschieden. Für alle Fälle hat die Pforte die Verhandlungen behufs Rückkaufes der bereits bestehenden Eisenbahnlinie Damaskus-Mezerib, die jetzt im Besitz der Gesellschaft Beyrut-Damaskus-Biredjik ist, Verhandlungen, die wegen der Höhe des Ankaufspreises ins Stocken gerathen waren, wieder aufgenommen. Sollten diese neuerlichen Verhandlungen nunmehr zu einem befriedigenden Abschlusse führen, so würde die Nothwendigkeit der Erbauung einer Parallellinie zu der Strecke Damaskus-Mezerib entfallen, was andernfalls, wie wir bereits in Nr. 35 S. 559 d. Ztg. berichteten, unerlässlich wäre, da die Mekkabahn sowohl Damaskus (vorläufig als Kopfstation gedacht), wie auch Mezerib in sich schliessen soll.

— **Eisenbahnprojekt von Hanoi nach Yünnan.** Wie man der „Pol. Korr." aus Paris schreibt, erregen dort die Aeusserungen der britisch-indischen Presse über den Plan des Herrn Doumer, betreffend die Verbindung von Hanoi mit Yünnan durch eine Eisenbahn, lebhaftes Interesse. Die britisch-indischen Zeitungen verhehlen die Befürchtungen nicht, welche ihnen dieses Projekt einflösst, und sie verbreiten sich über die Gefahren, welche es für die Ausdehnung des englischen Einflusses in Yünnan mit sich führt. Wenn einmal diese Eisenbahn gebaut ist, sei es zweifellos, dass die Franzosen, mehr oder weniger im thatsächlichen Besitze der Provinz, alles mögliche aufwenden werden, um der Fortführung der englischen Eisenbahn nach China Schwierigkeiten zu bereiten. Gleichzeitig glaubt die britisch-indische Presse die Aufmerksamkeit der Engländer auf die neue Lage richten zu müssen, welche durch den Bau der transsibirischen Bahn mit Rücksicht auf die Verbindung Europas mit dem äussersten Osten geschaffen wird. Wenn die Bahn einmal bis nach Port Arthur geht, werde sie gewiss den ganzen Personenverkehr nach China und Japan an sich reissen. „Es ist sicher — heisst es in einem der erwähnten Blätter — dass wir am Vorabende grosser industrieller und wirthschaftlicher Kämpfe stehen, in welchen diese Eisenbahnen eine entscheidende Rolle spielen werden. Eine einzige Aussicht besteht zu Gunsten Englands, und das ist die Verbindung des mittelländischen Meeres mit dem grossen Ozean durch eine grosse transasiatische Eisenbahn, welche die einzige Antwort auf die transsibirische Bahn Russlands wäre. Diese Eisenbahn könnte sich mit der französischen Linie bei Hanoi vereinigen und würde uns den Handel mit dem ganzen südlichen China, mit Indo-China und mit Siam sichern."

— **Brückeneinsturz bei Springfield (Nordamerika).** Auf der von Newyork über Chicago nach St. Louis gehenden Bahnlinie ist nahe bei Springfield in Pennsylvanien, einer Newyorker Meldung der „B. B.-Ztg." vom 11. d. Mts. zufolge, eine Brücke eingestürzt. Neun Arbeiter wurden getödtet und acht verletzt. Die Verunglückten sind meist Italiener.

Allgemeines.

— **Eine Fahrt um das Leben.** Einer grossen Gefahr entgingen vor einigen Tagen durch die Geistesgegenwart und Energie des Lokomotivführers Uhrig die Reisenden des Morgens 5 Uhr fälligen Personenzuges Oberammergau-Murnau. Zwischen Kohlgrub und Grafen-Aschau, dem abschüssigsten Theil der ganzen Strecke, geriethen nach den „Münch. N. N." infolge Versagens einer Bremse drei schwere Güterwagen ins Rollen und schossen auf der schiefen Bahn unaufhaltsam vorwärts, dem Personenzuge nach. Die Insassen erkannten, dass bei dem starken Gefäll der Zusammenstoss unvermeidlich sein würde, und wollten schon versuchen, sich durch Abspringen zu retten. Aber da gab der brave Führer Volldampf und nun begann eine tolle Wettfahrt um das Leben. In rasender Eile jagte der Zug dahin, die nachrollenden herrenlosen Wagen immer auf den Fersen, mit wachsender Schnelligkeit, zwischen der furchtbaren Wahl, durch die ungeheure Fahrgeschwindigkeit zu entgleisen oder von den Sandwagen eingeholt und erdrückt zu werden. Niemand wagte mehr zu athmen. Immer näher kam die Gefahr, immer wilder wurde die Flucht, ein Spiel um Sekunden. So ging es durchaus an den planmässigen Haltestellen vorbei, dass der Bahndamm zitterte und eine centnerschwere Winde von der Lokomotive wegflog wie ein Kartenblatt. Die Wagen schwankten und schaukelten, dass die Insassen glaubten, sie müssten umstürzen. Aber da war auch schon Grafen-Aschau erreicht; jetzt ging es aufwärts, noch ein letzter Anlauf, die Lokomotive riss den Zug bergan, die Steigung war gewonnen, die Verfolger gewannen sie indessen nicht und blieben zurück. So kamen die Reisenden mit dem Schrecken davon, der ihnen allerdings lange nachgehen wird. Ehre aber dem pflichtgetreuen Lokomotivführer, der, statt sich durch Abspringen zu retten, wie der Kapitän auf seinem Schiff in der Gefahr aushielt und mit bewundernswerther Entschlossenheit den Zug in Sicherheit brachte. Der Mann hatte die Strecke von Kohlgrub bis Grafen-Aschau statt in der vorschriftsmässigen Zeit von einer halben Stunde in wenigen Minuten durchfahren.

— **Den höchsten Viadukt der Welt** wird binnen kurzem Frankreich besitzen. Auf der Bahn zwischen Paris und Clermont-Ferrand wird bei Fades ein Viadukt das Thal der Sioule in der Länge von 376 m übersetzen, der von der Thalsohle die Höhe von 132 m erreicht. Im Vergleich hiermit sei bemerkt, dass der bekannte steinerne Göltzschthalviadukt der sächsischen Staatsbahnen 80,37 m Höhe hat und in Chile (Mallecaviadukt) gusseiserne Viaduktpfeiler bis zu 75,7 m errichtet wurden. Die Müngstener Brücke besitzt eine Scheitelhöhe von 107 m über der Thalsohle und der berühmte Viadukt über den Viaur in Südfrankreich bei 250 m Weite eine Scheitelhöhe von 116 m.

Bücherschau.

— **Der Bergbau und die Hüttenindustrie von Oberschlesien 1884—1897.** Eine Untersuchung über die Wirkungen der staatlichen Eisenbahntarifpolitik und des Wasserverkehres. Von Dr. Joseph Ritter v. Renauld, Edler v. Kellenbach, Oberst a. D. Stuttgart 1900. J. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger. 9 *M*.

Die im Jahre 1899 durch die staatswirthschaftliche Fakultät der Universität München preisgekrönte Schrift des Obersten v. Renauld erschien im Druck als das 38. Stück der von Lujo Brentano und Walter Lotz herausgegebenen „Volkswirthschaftlichen Studien". Schon diese Art der Veröffentlichung sicherte ihr in fachmännischen Kreisen von Anfang an die verdiente Beachtung. Gegenwärtig, wo die Frage „Eisenbahn- oder Wassertransport?" durch die Verhandlungen des preussischen Abgeordnetenhauses über die Kanalvorlage für die innere Politik Preussens eine tiefgehende Bedeutung erlangt hat, sind die Renauld'schen Untersuchungen über die Absatzverhältnisse des oberschlesischen Berg- und Hüttenreviers insofern von ganz besonderem Interesse, als dort durch die in der ersten Hälfte der 90er Jahre durchgeführte Kanalisirung der oberen Oder bereits praktische Erfahrungen darüber gewonnen sind, ob die Erleichterung des Wasserverkehres die Erträgnisse des Bahnbetriebes in wesentlichem Grade beeinflusst und beeinträchtigt. Der Verfasser hat, ausgehend von den Verhältnissen des Jahres 1884 — zu welcher Zeit die schlesischen Bahnen verstaatlicht und damit in tarifarischer Beziehung einer einheitlichen Leitung unterstellt wurden —, die wirthschaftlichen Verhältnisse Oberschlesiens in eingehender und lichtvoller Weise erörtert und den verschiedenen Erzeugnissen des dortigen Bergbaus gesonderte Darlegungen gewidmet. Nach einer kurzen aber anschaulichen Schilderung der oberschlesischen Absatzwege bespricht er im zweiten Abschnitte seines Werks den Steinkohlenbergbau, im dritten die Eisen- und Stahlhütten, im vierten die Zinkhütten und im fünften die Bleihütten und gibt für jeden dieser Industriezweige umfassende Angaben. Der uns zugemessene enge Raum verbietet uns, auf die von ihm gemachten, zum Theil höchinteressanten Mittheilungen des näheren einzugehen, doch können wir uns nicht versagen, folgende für die eingangs erwähnte Frage bedeutungsvolle Thatsachen hier hervorzuheben. In dem vom Verfasser dargestellten vierzehnjährigen Zeitraume hat sich der Gesammtgüterverkehr auf der Oder in Breslau im Ein-, Aus- und Durchgang von 360 000 t auf 1 913 000 t oder um 431 % gehoben. Davon entfielen auf den Kohlenversand im Jahre 1884 im ganzen 130 000 t, im Jahre 1897 aber 1 052 000 t, also mehr als das siebenfache. Demgegenüber verhielt sich der Eisenbahnversand an oberschlesischen Steinkohlen zum Oderversand im Jahre 1884 wie 59:1, im Jahre 1897 wie 14:1. Wenngleich also der Oderversand sich in diesen Jahren um einen ganz ausserordentlich hohen Prozentsatz gesteigert hat, so ist seine Bedeutung im Verhältniss zum Eisenbahnversande immer noch eine sehr geringe geblieben. Dass der Wasserversand in jenen Jahren dem Eisenbahnversand der oberschlesischen Kohle noch keinen erheblichen Eintrag gethan hat, geht auch aus dem Umstande hervor, dass sich in der Zeit von 1884—1897 die Gesammtförderung dort um 68 %, der Absatz auf der Eisenbahn dagegen um 87 % gehoben hat.

— **Stationsverzeichniss** (Liste des stations des chemins de fer, auxquels s'applique la convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer). Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport hat sein Verzeichniss der am internationalen Uebereinkommen betheiligten Stationen nunmehr in dritter Ausgabe erscheinen lassen. Das handliche Buch, welches auf 232 dreigespaltenen Seiten die betreffenden Stationen in alphabetischer Reihenfolge aufführt, hat es durch eine sinnreiche Anordnung seines Inhalts ermöglicht, auch die für den Verkehr mit ihnen bedeutungsvollen Angaben auf diesem engen Raume unterzubringen. Nur bei den russischen Stationen sind die Angaben durchweg noch auf Namen und Eigenthumsbahn beschränkt. Auf diese Weise bildet das Werk nicht nur für den Eisenbahndienst, sondern auch für das gesammte verkehrstreibende Publikum ein höchst schätzenswerthes Hilfsmittel. Das Heft kann vom Centralamt in Bern bezogen werden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 15. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken Weidenhausen-Hartenrod (5,96 km) und Friedrichsdorf-Friedberg (Hessen) (17,02 km) der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 37,81 km lange Strecke Gr. Rominten-Stallupönen der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg, welche am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Personenhalte- und Ladestelle Kąty an der Lokalbahn Bolęcin (Pita)-Jaworzno zwischen der Station Chrzanów und der Personenhalte- und Ladestelle Byczyna bei Km. 11,286 rechts der Bahn gelegen, ist am 10. Juli d. J. für den Personen-, den beschränkten Gepäckverkehr und den Güterverkehr in vollen Wagenladungen eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. ist die an der Szigetvár-Kaposvárer Lokalbahn zwischen den Stationen Mozsgó-Szulimán und Szt. László bei Wächterhaus Nr. 4 gelegene Haltestelle Szulimán, welche bisher geschlossen gehalten wurde, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Eröffnung der Strecke Mišulinovác-Jozseftárna für den Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet gewesene Strecke Mišulinovac-Jozseftárna der Körös-Belovár-Verőcze-Barcser Lokalbahn ist am 1. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 20. Juli d. J. wird die Haltestelle Paulshof, welche bereits für den Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet ist, auch für den Stückgut- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen. Ferner wird am 1. August d. J. die Haltestelle Jamielnik, welche bereits für den Güterverkehr eingerichtet ist, auch für den vollen Viehverkehr eröffnet. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 54 — Inser.-Nr. 1737 — d. Ztg.)

Schliessung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Mit Ablauf des 31. August d. J. hört die Ladestelle Gutehoffnungshütte auf Tarifstation zu sein. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz in Nr. 54 — Inser.-Nr. 1759 — d. Ztg.)

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Strecke Budapest-Marchegg gelegenen

Station Dunakesz ist vom 1. Juni d. J. ab in Dunakeszi-Alag abgeändert worden.

Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.

Seitens der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz wird darauf aufmerksam gemacht, dass bei der Güterabfertigungsstelle Bieber bei Offenbach häufig infolge Verwechselung Sendungen eintreffen, die nach Bieber (Kreis Gelnhausen), Station der Spessartbahn (Gelnhausen-Lochborn), oder nach Bieber, Station der Bieberthalbahn (Giessen-Bieber), bestimmt sind. Handschriftliche Ergänzung des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen mit gleichlautender usw. Namensbezeichnung wird anheimgestellt.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2599 vom 1. Juli d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 10. Juli d. J.).

Nr. I 11 vom 5. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend statistische Aufzeichnungen über diejenigen Frachtbeträge, welche von den Vereinsverwaltungen in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1900 zur Erstattung angewiesen worden sind (abgesandt am 11. Juli d. J.).

Nr. II 18 vom 8. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 71 des Ausschusses für technische Angelegenheiten, Amsterdam, den 26., 27. und 28. Juni d. J. (abgesandt am 12. Juli d. J.). (Die nächste Ausschusssitzung soll am 27. November d. J. in Leipzig stattfinden.)

Nr. III 6 vom 3. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. Juli d. J.).

Nr. III 7 vom 3. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 9. Juli d. J.).

Nr. III 8 vom 3. Juli d. J. an sämmtliche am Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins betheiligten Vereinsverwaltungen, betreffend das Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr (abgesandt am 8. bis 10. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 14. Juli d. J. wird die Nebeneisenbahn Ebingen-Onstmettingen für den Gesammtverkehr eröffnet. Dieselbe schliesst auf Station Ebingen an die Linie Tübingen - Sigmaringen der württembergischen Staatseisenbahnen an und hat die Stationen Truchtelfingen, Thailfingen und Onstmettingen. Die Abfertigung von Sprengstoffen und von Fahrzeugen, welche zu ihrer Verladung einer Stirnrampe bedürfen, ist ausgeschlossen.

Der Lokaltarif, dessen Zusatzbestimmungen gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt sind, kann zum Preise von 1,00 ℳ., der Fahrplan zum Preise von 0,05 ℳ. von der unterzeichneten Direktion und den Stationen bezogen werden.

Die Rückfahrkarten haben abweichend von den Tarifbestimmungen eine Gültigkeit von 45 Tagen.

Alle Zuschriften, welche sich auf den Betrieb und die Verwaltung der Bahn beziehen, sind an die unterzeichnete Direktion zu richten.

Stuttgart, den 12. Juli 1901. (1776)

Die Direktion
der württembergischen Eisenbahn-gesellschaft.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Juli d. J. wird die normalspurige Bahnstrecke Pattburg - Sonderburg mit den Stationen Norderschmedeby, Holebüll, Törsbüll, Rinkenis, Gravenstein, Auenbüll, Satrup, Rackebüll, Sonderburg und die in Törsbüll anschliessende normalspurige Bahnstrecke Tingleff - Törsbüll mit den Stationen Behrendorf, Klipleff und Lundtoft für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist allgemein ausgeschlossen. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur an der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, ist auf den Stationen Norderschmedeby, Holebüll, Rinkenis, Auenbüll, Satrup, Rackebüll, Behrendorf und Lundtoft ausgeschlossen. Privatdepeschenverkehr wird nur in Gravenstein und Sonderburg zugelassen.

Für die neuen Bahnstrecken haben die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 Gültigkeit.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Altona in Kraft. Gleichzeitig werden die Stationen in den Gruppentarif IV, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den oldenburg-mitteldeutschen und Altonaer Gütertarif, den Nord - Ostsee - Güter- und Viehtarif und den Staatsbahnviehtarif einbezogen.

Im Staatsbahnpersonenverkehr wird zu den Preistafeln eine Ergänzung eingeführt, welche die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für den Verkehr zwischen den neuen Stationen und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Altona enthält.

Zum Gütertarif Altona, Hannover und Münster (Gruppe IV) ist am 1. Juli der Nachtrag 15 und zum Nord-Ostsee-Gütertarif an demselben Tage der Nachtrag 4 eingeführt. Beide Nachträge enthalten die im Verkehr mit den neuen Stationen der Berechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen und Frachtsätze. Soweit in die Gruppenwechseltarife für den Güterverkehr mit den preussischen Staatsbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn Frachtsätze noch nicht aufgenommen sind, werden solche mit dem Tage der Betriebseröffnung im Verfügungswege eingeführt.

Der Fahrplan für die zu eröffnende Strecke ist durch Deckblatt zum Aushangfahrplan vom 1. Mai d. J. bekannt gegeben worden.

Altona, den 6. Juli 1901. (1777)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Zuschlagsfristen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Aufhebung der Zuschlagsfrist für Eilgüter während der Verkehrsunterbrechung zwischen den Stationen Neumarkt-Tramin und Salurn.

Die mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. Juli l. J., Z. 30097/16, am 27. Juni 1901 in Kraft getretene Einführung einer Zuschlagsfrist für Eilgüter während der Verkehrsunterbrechung zwischen den Stationen Neumarkt-Tramin und Salurn tritt mit 6. Juli l. J. ausser Wirksamkeit.

Wien, am 5. Juli 1901. (1778)

Die Generaldirektion.

4. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Verkehrsunterbrechung in der Strecke Auer-San Michele ist am 5. Juli l. J. behoben und der Gesammtverkehr wieder aufgenommen worden.

Wien, am 8. Juli 1901. (1779)

Die Generaldirektion.

5. Güterverkehr.

Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen

Am 1. August d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenerzeugnisse für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. August 1899 der Nachtrag I in Kraft. Der Nachtrag enthält ausser einigen geringfügigen Aenderungen und Ergänzungen neue direkte Tarifkilometer für die Station Reichenberg S. St. B. und S. N. D. V. B.

Die auf Grund dieser neuen Entfernungen von den Stationen Erpel i. P., Gumbinnen, Harmelsdorf, Strasburg i. Westpr., Weissenhöhe und Zydowo nach der Station Reichenberg S. St. B. und S. N. D. V. B. eintretenden Tariferhöhungen von je 1 ₰ für 100 kg gelten erst vom 15. September d. J.

Druckstücke des Nachtrags können zum Preise von 0,10 ℳ. = 0,12 Kronen

bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 12. Juli 1901. (1780)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zu dem Tarife Theil II, Heft 1, erste Abtheilung vom 1. Juli 1899 wird mit Gültigkeit vom 15. Juli 1901 der 2. Nachtrag ausgegeben. Ausser Aenderungen der besonderen Bestimmungen enthält derselbe Ergänzungen und Berichtigungen der Tariftabellen, insbesondere Aenderungen der Frachtsätze für Capellen-Wevelinghoven, Grevenbroich, Rheydt-Geneiken und Osnabrück (Bremer Bhf., Eilgutabf. und Hann. Bhf.), die Aufnahme der Stationen Moers und Niederdollendorf, die Einbeziehung der Stationen Dahlhausen (Ruhr), Düsseldorf Reisholz, Isselburg-Anholt, Lintorf, Schwelm-Loh und Tonisheide in den Ausnahmetarif Nr. 6, Kalk Süd in die Ausnahmetarife Nr. 6 und 8, Bauma der Tössthalbahn und Osnabrück (Bremer Bhf.) des Direktionsbezirks Münster in den Ausnahmetarif Nr. 7, die Aufnahme neuer schweizerischer Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 12, die Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 20, die Neueinführung der Ausnahmetarife Nr. 4 für Zucker und Nr. 35 für Felle und Häute, ferner Berichtigungen der Kilometertabellen und Aenderungen von Stationsnamen.

So weit in dem Tarife Theil II, Heft 7 vom 5. April 1895 Frachtsätze für die Stationen Ameln, Bedburg, Brühl, Dormagen, Düben, Elsdorf, Euskirchen, Grevenbroich, Jülich, Uerdingen und Cöln im Verkehr mit ostschweizerischen Stationen enthalten sind, werden dieselben mit Wirkung vom 15. Oktober l. J. aufgehoben.

Karlsruhe, den 7. Juli 1901. (1781)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1901 gelangt der Nachtrag 1 zum Gütertarif für den Berlin-Stettin-nordostdeutschen Verkehr — Gruppe I/III — zur Einführung. Derselbe enthält:

a) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks
   Bromberg: Dornbrunn, Druschin, Galsburg, Gollub, Gruneberg, Hermannsruhe, Holländerdorf, Loppow, Malken, Ostrowitt-Bergheim, Schönsee Stadt, Tokaren (Holzverladestelle), Wrotzk,
   Danzig: Adlig Neudorf, Bernsdorf, Dragast, Lippusch, Lubianen, Neuschottland, Paulshof, Sonnenwalde,
   Königsberg i/Pr.: Alt-Weynothen, Böttchersdorf, Brödlauken, Cassuben, Domnau, Drozwalde, Friedland (Ostpr.), Göritten, Gr.-Rominten, Gr.-Schiemanen, Grünfliess, Jeschonowitz, Muschaken, Neu-Waldeck, Pillupönen, Puchallowen, Schakenhof, Spierau, Tollmingkehmen, Trakischken, Uderwangen, Willenberg (Ostpr.),
   Berlin: Wustermark,
   Stettin: Gellin, Liebeseele, Ostswine, Pritter;
b) sonstige Berichtigungen des Tarifs.

Soweit Erhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst vom 1. September 1901 Gültigkeit.

Die Entfernungen und Sätze für die Stationen der Neubaustrecken Gerdauen-Löwenhagen und Gr.-Rominten-Stallupönen treten erst am 1. August 1901 in Kraft.

Der Nachtrag ist durch die Fahrkarten-Ausgabestellen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 11. Juli 1901. (1782)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-hessischer Gütertarif (Gr. IV/VI).

Vom 15. Juli d. J. ab wird die Station Ringelstein als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 und Seehafen-Ausnahmetarif E aufgenommen.

Dagegen werden die Frachtsätze dieser Ausnahmetarife für die Stationen Büren und Paderborn zum 1. September d. J. aufgehoben.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 10. Juli 1901. (1783)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 2 b für Kaolin und Kaolinerde von Weiherhammer nach Alfeld von 0,99 ℳ. auf 0,98 ℳ. für 100 kg herabgesetzt.

Ferner werden mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 a für Porzellankapselerde von Wiesau nach Grossbreitenbach, Hüttensteinach, Köppelsdorf-Oberlind und Lauscha um 0,03 ℳ., nach Sonneberg (Thür.) um 0,02 ℳ. für 100 kg ermässigt.

Mit demselben Tage wird die Station Neuhaus (Kr. Sonneberg) als Versandstation für Steinkohlen, Steinkohlenkoks usw. in den Ausnahmetarif 6 aufgenommen.

Erfurt, den 10. Juli 1901. (1784)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sämmtliche während der Zeit vom 1. September bis 15. Dezember d. J. in Stuttgart eintreffenden Wagenladungen von frischem Obst werden zur Entladung auf den Nord- und Westbahnhof daselbst verwiesen.

Die Abfertigung der nach Stuttgart bestimmten Obstwagen erfolgt in der gedachten Zeit auf den Nordbahnhof, soweit nicht Stuttgart Westbahnhof in den Frachtbriefen als Empfangsstation vorgeschrieben ist. Frachtbriefvorschriften, welche die Bereitstellung der Obstwagen auf dem Hauptgüterbahnhof Stuttgart bezwecken, bleiben unberücksichtigt.

Stuttgart, den 7. Juli 1901. (1785)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Vom 1. August l. J. an wird die Bestimmung aufgehoben, dass Sendungen nach Stationen mit beschränktem Güterverkehr in der Regel nur frankirt angenommen werden. Von demselben Tage an werden auf diesen Stationen frankirte und mit Nachnahme belastete Sendungen unter besonderen Bedingungen angenommen, die durch Aushang auf jenen Stationen bekannt gegeben werden.

Dresden, den 13. Juli 1901. (1786)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr der Gruppe VI.
(Bezirke Cassel, Frankfurt a. M. und Mainz.)

Zu dem Gruppentarif VI wird mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. der Nachtrag I ausgegeben. Er enthält hauptsächlich Entfernungen für die neuen Stationen Kirchberg (Hunsrück), Unzenberg und Seulberg, sowie die seit 1. Juli d. J. gültigen neuen Ausnahmetarife für Zucker. Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Frankfurt a. M., den 9. Juli 1901. (1786a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1901 gelangt ein II. Nachtrag zum Binnengütertarif zur Ausgabe. Durch denselben werden unter anderem eingeführt: erleichternde Bestimmungen über die Berechnung der Deckenmiethe bei leichtwiegenden Gütern, ferner neue Ausnahmesätze im Verkehr von Strassburg (Wasserumschlag) nach Basel für europäisches Stammholz, für Baumwollabfälle und Baumwollgarnabfälle, für Cement und Cementwaaren, für Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff, für Spiritus und Sprit, sowie Ausnahmesätze im Verkehr von Basel nach Strassburg für Cement und Käse. Die Ausnahmesätze für Thon (Rohstofftarif) sind auf „Thon, wie im Spezialtarif III genannt" ausgedehnt worden.

Strassburg, am 8. Juli 1901. (1787)
Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ausnahmetarife vom 1. Juli 1901 für Futtermittel, Streumittel, Saatgut.

Das zur Zeit die Provinzen Posen und Westpreussen umfassende Empfangsgebiet des besonders ermässigten Ausnahmetarifs für Futter- und Streumittel sowie Saatgut vom 1. Juli d. J. wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab auf die Kreise Johannisburg, Neidenburg, Mohrungen und Preuss.-Holland der Provinz Ostpreussen und Dramburg der Provinz Pommern ausgedehnt.

Demzufolge ist auf S. 2 des Tarifs in der 8. Zeile von oben hinter „Westpreussen" zuzusetzen: „sowie den Kreisen Johannisburg, Neidenburg, Mohrungen und Preuss.-Holland der Provinz Ostpreussen und Dramburg der Provinz Pommern", während auf S. 2 des Tarifs für Futter- und Streumittel, gültig vom 1. Juli bis 30. September d. J., in der 11. Zeile von oben hinter dem Wort „Ostpreussen" einzuschalten ist „ausgenommen die Kreise Johannisburg, Neidenburg, Mohrungen und Preuss.-Holland — s. den besonders ermässigten Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel sowie Saatgut vom 1. Juli d. J. —" und hinter dem Wort „Pommern": „ausgenommen den Kreis Dramburg — s. den vorgenannten Tarif —."

Berlin, den 13. Juli 1901. (1788)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. wird in den Gütertarifen für den Verkehr der Main-Neckarbahn und der unter ihrer Verwaltung stehenden grossh. hessischen Nebenbahnen unter sich, sowie für den Verkehr mit Mannheim badische Bahn

und mit den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, den pfälzischen Eisenbahnen und der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn im Waarenverzeichniss des Rohstofftarifs unter Ziffer 2 hinter dem Wort „Thon" zugesetzt: „wie im Spezialtarif III genannt".
Darmstadt, den 10. Juli 1901. (1789)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Mit Wirkung vom 1. Juli 1901 wird die Station Padua der adriatischen Bahnen in den italienischen Ausnahmetarif Nr. 12 für Weinstein, rohen, und Weinhefe aus Italien aufgenommen. Auf Seite 120 des Theils II, Abtheilung B des deutsch-italienischen Gütertarifs sind daher folgende Schnittsätze nachgetragen worden:

	Ausn.-Tarif Nr. 12 a 5 t	b 10 t
Padova / Chiasso	1,50	1,23
Padova / Peri	0,87	0,61

Strassburg, den 9. Juli 1901. (1790)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Cöln und St. Johann-Saarbrücken.
Die Station Boenen des Direktionsbezirks Elberfeld wird mit sofortiger Gültigkeit als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für den vorgenannten Verkehr aufgenommen.
Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 9. Juli 1901. (1791)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897.
Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1901 werden die Stationen Bischofswerda der sächsischen Staatseisenbahnen und Eisleben des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a S. in den Ausnahmetarif für raffinirtes, russisches Petroleum (Leuchtöl, Kerosin) von deutsch-russischen Grenzstationen einbezogen.
Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.
Bromberg, den 8. Juli 1901. (1792)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Auf 15. d. Mts. tritt an Stelle des seitherigen Ausnahmetarifes 13 für Calcium-Carbid in Heft 3 des schweizer.-württb. Gütertarifes ein neuer Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft.
Die Frachtsätze der Stationen Brig und Langenthal, welche in den neuen Ausnahmetarif nicht mehr einbezogen sind, bleiben noch bis 15. Oktober 1901 in Kraft.
Stuttgart, den 8. Juli 1901. (1793)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. gelangt für die Beförderung von Eisenschlacken in 10 000 kg-Ladungen von Concordiahütte nach München Südbhf. ein direkter Frachtsatz von 0,53 ℳ für 100 kg zur Einführung.
München, den 14. Juli 1901. (1794)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Einführung des Nachtrages II zu dem vom 1. Januar 1901 gültigen Lokalgütertarife, Theil II, Heft 3.
Mit Gültigkeit vom 1. August 1901 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Reststrecken Neuhof a. d. Sazawa-Cercan und Rattaj-Kácow der Lokalbahn Kolin-Cercan mit der Abzweigung von Rattaj nach Kácow und schliesslich, insoweit Tariferhöhungen eintreten, gültig vom 15. September 1901, gelangt zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 3 der Nachtrag II zur Einführung.
Dieser Nachtrag enthält:
a) einen neuen Tarif der Lokalbahn Kolin-Cercan mit der Abzweigung von Rattaj nach Kácow, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Reststrecken Neuhof a. d. Sazawa-Cercan und Rattaj-Kácow;
b) Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.
Exemplare des vorgenannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern — per Stück — erhältlich.
Wien, am 10. Juli 1901. (1795)

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Süddeutschland.
Frachtberichtigung.
Auf Seite 22 des vom 1. Juni 1901 gültigen Nachtrages II zum Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. April 1900, sind die Theilfrachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 15 für Kaiserslautern-Hauptbahnhof wie folgt richtig zu stellen:

	Abtheilung A	Abtheilung B
	Centimes pro 100 kg	
bis zum Schnittpunkte I	626	847
bis zum Schnittpunkte II	—	—
bis zum Schnittpunkte III	652	884

Wien, am 9. Juli 1901. (1796)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Süddeutschland. Theil II, Heft 2.
Einführung eines neuen Tarifheftes.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1901 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 2, im vorbezeichneten Eisenbahnverbande für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten, Oelsaaten, Malz, ferner für Mais in Kraft, welcher zumeist ermässigte, theilweise erhöhte Frachtsätze enthält.
Die im Publikationswege bis 31. Juli 1901 in Wirksamkeit belassenen Frachtsätze des gleichnamigen Tarifes vom 1. Februar 1898 sammt Nachträgen I und II behalten bis zum Inkrafttreten des neuen Tarifheftes, d. i. bis 31. August 1901, Geltung.
Exemplare des neuen Tarifheftes sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 1,30 ℳ, 1,60 Kr. oder 1,60 Fr. erhältlich.
Wien, am 10. Juli 1901. (1797)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.
Für Maschinentheile und zerlegte Maschinen, andere als landwirthschaftliche, von Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen und die zur Einrichtung einer Jutespinnerei in Jaromer bestimmt sind, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
nach Josefstadt-Jaromer	103 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Josefstadt-Jaromer	98 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Josefstadt-Jaromer	143 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.
Wien, am 9. Juli 1901. (1798)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn.
Mit dem 1. September d. J. tritt der Binnentarif vom 15. Mai d. J. ausser Kraft und dagegen der bisherige Binnentarif vom 1. April 1900 mit verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen, welche in einem Tarifnachtrage zusammengefasst sind, wieder in Kraft.
Nachtragsexemplare sind bei den betheiligten Dienststellen zu erhalten.
Berlin, den 8. Juli 1901. (1799)
Die Direktion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 12. d. Mts. wird die ostpreussische Südbahn zu Königsberg i/Pr. die verlängerte Gültigkeitsdauer gewöhnlicher Rückfahrkarten auf 45 Tage im Verkehre mit den Staatsbahnen annehmen.
Königsberg, den 10. Juli 1901. (1800)
Königliche Eisenbahndirektion.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.
Die Gültigkeitsdauer der im direkten Verkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen seit dem 4. Juli d. J. gelösten Rückfahrkarten beträgt 45 Tage.
Im Binnenverkehr der Stargard-Cüstriner Eisenbahn bleibt die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten wie bisher 3 Tage und diejenige der Sonntagsfahrkarten 1 Tag.
Soldin, den 12. Juli 1901. (1801)
Die Direktion.
Reiche.

7. Verdingungen.

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft beabsichtigt, die Lieferung von

Steinkohle für Lokomotivbetrieb,

und zwar:

40 000 t Förder- oder Kleinkohle aus dem Waldenburger Reviere und
60 000 „ Förderkohle aus dem Neuroder Reviere
} mit einer Minimalverdampfungsfähigkeit von 7,4 kg,

ferner

30 000 t Staubkohle aus dem Waldenburger Reviere,

eventuell auch andere, als Ersatz für obige Sorten gut geeignete Lokomotivkohlen, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1902 im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Lieferung hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und spezielle Lieferungsbedingnisse zu erfolgen, welche bei der Abtheilung für Materialwesen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, 10/2. hintere Südbahnstrasse Nr. 1, an Werktagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben beziehungsweise gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind franko Waggon, u. zw. sowohl franko loko Grube respektive franko loko der betreffenden Abfertigungsstation, als auch franko loko der nächsten Einbruchsstation der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft zu notiren.

In den Preiskuranten ist ausser dem offerirten Quantum ferner noch anzugeben, aus welchem Schachte die betreffende Kohle gefördert und in welchem Mischungsverhältnisse dieselbe zur Beistellung gelangen wird. Desgleichen ist die Maximal-Verdampfung, sowie das Maximum der Rückstände der offerirten Kohle genau anzugeben.

Ausserdem ist im Preiskurante an der hierfür offen gelassenen Stelle beizusetzen, zu welcher Mehr- oder Minderlieferung in Prozenten des zum Abschlusse gelangenden Lieferquantums sich der Offerent im Sinne des Art. 2 der speziellen Lieferungsbedingnisse im Falle eines grösseren oder geringeren Bedarfes verpflichtet, wobei bemerkt wird, dass die Direktion eine Mehr- oder Minderlieferung von mindestens 10 % der zum Abschlusse gelangenden Liefermengen beansprucht.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kuvert versiegelt längstens bis zum 10. August 1901, 12 Uhr Mittags, beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, einzubringen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere, von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis inklusive 20. September 1901 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingeleiteten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Wien, im Juli 1901. (1802)

Die Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Die Lieferung von etwa 25 grossen Wagendecken (Strohdecken) mit grüner, wasserdichter Imprägnirung soll vergeben werden.

Eröffnung der Angebote Sonnabend, den 27. Juli, Vorm. 11 Uhr. Zuschlagfrist bis zum 15. August d. J., Abends 6 Uhr.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen postfreie Einsendung von 75 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Vorstand unseres Centralbüreaus hier zu beziehen, auch können dieselben dort eingesehen werden.

Münster, den 12. Juli 1901. (1803)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung und betriebsfähigen Aufstellung von 10 Stück Vorsignalen einschl. der zugehörigen Spannwerke und aller Zubehörtheile am 31. Juli cr., Vormittags 11 Uhr, im Zimmer Nr. 14 der unterzeichneten Betriebs-Inspektion (Rheinbahnhof), von wo auch die Verdingungsunterlagen gegen vorherige Einsendung von 1 ℳ in baar durch die Post bezogen werden können. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Wiesbaden, den 9. Juli 1901. (1804)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

Verdingung

der Lieferung von 42 750 eichenen oder buchenen und 311 000 kiefernen Bahnschwellen für die Eisenbahndirektionsbezirke Münster, Hannover, Cassel und Mainz

am Sonnabend, den 10. August 1901,
Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 1. September 1901. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 1 ℳ (ohne Bestellgeld und nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hierselbst, Thielenplatz 4, abgegeben. Bewerber aus dem Auslande haben ausserdem das Postgeld für Uebersendung der Verdingungsunterlagen vorher einzusenden.

Hannover, den 8. Juli 1901. (1805)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung der Glaserarbeiten (rd. 5 973,00 qm) an der Werkstättenerweiterung auf dem Hauptgüterbahnhof zu Frankfurt a/M. sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 4,50 ℳ (durch Postanweisung) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin

Montag, den 29. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr,

gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1106J)

Frankfurt a/M., den 13. Juli 1901.

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahnen.

Wir beabsichtigen, die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialienabfälle, als: Schweiss- und Flusseisen, Dreh- und Hobelspähne von Eisen und Stahl, Radreifen, Eisenblech, Gusseisen usw. an den Meistbietenden zu verkaufen.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können von unserem Materialienbüreau hierselbst (Karlstrasse Nr. 8) gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot, betr. Ankauf von Altmaterialien“ bis zum 1. August d. J. an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote erfolgt am 1. August, Vorm. 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Käufer.

Oldenburg, den 11. Juli 1901. (1807)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

9. Offene Stellen.

Werkstättenleiter gesucht.

Für die von uns neu erbaute Eisenbahn-Reparaturwerkstatt für einen Betriebsmittelbestand von 42 Personen-, Post- und Gepäckwagen, 600 Güterwagen, 16 Lokomotiven suchen wir einen praktisch erfahrenen Maschineningenieur als Hilfsarbeiter zur Leitung des Werkstättenbetriebes. Anfangsgehalt, Pensions- und sonstige Dienstverhältnisse sind auf Anfrage von uns zu erfahren. Bewerber, welche namentlich längere Zeit selbst praktisch gearbeitet haben und Erfahrungen in den Reparaturen von Eisenbahnwagen und Lokomotiven, oder wenigstens gute allgemeine praktische Werkstattserfahrungen besitzen, werden gebeten, die Gesuche um Uebertragung der vorstehenden Stellung unter Beifügung eines Lebenslaufes, des Bildungsganges und von Zeugnissen über die bisherige Thätigkeit bei uns einzureichen. Persönliche Vorstellung beim Unterzeichneten Anfang August erwünscht.

Direktion (1808)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.
Glanz,
herzoglich braunschweigischer Bahndirektor.

Techniker, mit der Berechnung eiserner Brücken durchaus vertraut, wird zum sofortigen Eintritt für unser technisches Büreau gesucht.

Tagesbesoldung bis zu 10 ℳ.

Der Meldung sind Beschäftigungszeugnisse mit Lebenslauf beizufügen. Für die Zureise wird freie Fahrt auf Strecken der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen bewilligt.

Frankfurt a/M., den 13. Juli 1901. (1809)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 56. | 20. Juli 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Tunnel als Bindeglieder des Weltverkehres.

Von **Georg Muschweck**, königlichem Generaldirektionssekretär in München.

Durch die Verwendung der Dampfkraft im Dienste der Menschheit hat sich das ganze wirthschaftliche Leben der Völker umgestaltet. Die bis dahin die Nationen von einander trennenden Schranken mussten fallen, als ein eiserner Schienengürtel sich über immer mehr Länder legte und als Dampfschiffe die Meere durchkreuzten. Die Arbeitstheilung wurde immer grösser. Die Industrieländer, in welchen Fabriken über Fabriken entstanden, waren nicht mehr imstande, sich selbst zu ernähren, sondern auf die Erzeugnisse der Ackerbauländer angewiesen. Diese wiederum hatten Bedarf an Industrieerzeugnissen. So entwickelte sich rasch ein immer lebhafterer Verkehr, immer mehr Völker nahmen an ihm Theil. Dadurch aber, dass der Handel immer grössere Kreise zog, wurden auch die Entfernungen immer grössere. Diese möglichst abzukürzen, entweder durch raschere Beförderung oder durch Kürzung der Wege, musste deshalb das Bestreben der Nationen sein. Da aber die Grenze der Schnelligkeit bald erreicht war, so musste man trachten, möglichst gerade Verbindungen herzustellen. Allein theils schieden Länder die Meere, theils die Meere Länder, die Berge Thäler von einander. Diese Hindernisse zu beseitigen, war die Aufgabe der Wissenschaft.

Die moderne Technik vermochte zwar nicht Berge zu versetzen, aber sie verstand, diese zu durchbohren und durch die Eingeweide der Gebirge die Schienenstränge zu legen. Sie schreckte nicht vor der riesengrossen Arbeit zurück, den Meeren neue Bahnen zu graben. Mit Luftmaschinen bohrte sie das harte Gestein an, mit Dynamit sprengte sie die Felsen, mit Lokomotiven entfernte sie das abgebrochene Material. Tausende von Pionieren schickte sie aus, um den Erdboden auszuhöhlen, Hunderte von Maschinen arbeiteten in ihrem Dienste, Bäche und Flüsse lenkte sie ab oder zu. Sie versorgte die Arbeiter in den Bergen mit frischer Luft, die Kanalarbeiter in der Wüste mit frischem Wasser. Ein Riesenwerk reihte sich an das andere, jedes für sich ein Weltwunder und jedes geschaffen, um dem Weltverkehre zu dienen, die Lücken in dem Weltstrassennetze zu schliessen, die Nationen einander zu nähern und zu einer grossen Völkerfamilie zu vereinigen. Dort, wo früher der Indianer das scheue Wild jagte, wo die Lawinen donnerten, wo die Beduinen den Karawanen auflauerten, ertönt jetzt der schrille Pfiff der Lokomotive, ertönt jetzt die Glocke des Dampfschiffes.

„Hin durch der Berge starrende Masse,
Ueber der Meere rauschende Fluth,
Fort durch der Pampas wogende Halme,
Bis an der Wüste sengende Gluth
Eilet das Dampfross."

Es bedarf wohl keiner besonderen Rechtfertigung, weshalb wir uns in den nachfolgenden Zeilen mit einzelnen hervorragenden Werken der Technik befassen wollen, sind diese doch als Bindeglieder zwischen mächtigen Handelsstrassen so recht die Pulsadern des Weltverkehres geworden, und sie näher kennen lernen, heisst gleichzeitig den modernen Weltverkehr selbst besser verstehen.

Um den der Vereinszeitung gesteckten Rahmen einzuhalten und den überreichen Stoff zu bewältigen, müssen wir von vornherein die Kanäle und Brücken von der Besprechung ausschliessen und uns darauf beschränken, selbst von den Tunneln nur die wichtigsten in kurzen Umrissen dem Leser vorzuführen. Diese scheiden sich in zwei Hauptgattungen, nämlich in Berg- und Wassertunnel. Zu den ersteren rechnen wir die grossen Alpentunnel, welche Süd- und Mitteleuropa verbinden. Lange Zeit schien es, als müssten die Eisenbahnen auf ewig an den schroffen Felswänden der schneebedeckten Bergketten Halt machen; endlich war der Bann gebrochen und ein Felsthor nach dem anderen öffnete den Trägern des Verkehres seine Pforten. Den Reigen eröffnete der Semmeringtunnel. Im Jahre 1842 war bereits die Bahn von Wien nach Gloggnitz (439 m über dem Meere), 1844 die von Graz nach Mürzzuschlag (681 m) gebaut. An den Ausbau des 55 km langen Mittelstückes wagte jedoch kaum jemand zu denken. Und doch hatte sich ein Mann die Lebensaufgabe gestellt, auch den Semmering zu bezwingen und in eiserne Fesseln zu schlagen. Und siehe da,

der Wurf gelang. Gegha — so hiess der geniale Ingeniör — führte ohne die Hilfsmittel der heutigen Technik, ohne Dynamit — dieses wurde erst 1862 von seinem Erfinder Nobel als Sprengmittel eingeführt —, ohne Bohrmaschinen — diese fanden zum ersten Male beim Bau des Montcenistunnels Anwendung — die Schienenstränge an den steilen Felswänden mit einer Steigung von 1 : 40 empor. 15 Tunnel mit einer Gesammtlänge von 4 533 m und 18 Viadukte wurden unter seiner Leitung gebaut. Von jenen ist der grösste und zugleich höchst gelegene der eigentliche Semmeringtunnel. Er ist 1 430 m lang und liegt 898 m über dem Meere, 82 m unter dem Gipfel. Die Durchfahrt dauert drei Minuten. Unter den Viadukten ragen zwei hervor: einer überschreitet in 13 Bogen mit einer Gesammtlänge von 280 m und in einer Höhe von 29 m das Schwarzathal, der andere führt über die Kalte Rinne und ist 46 m hoch und 248 m lang.

Nach sieben Jahren war das epochemachende Werk mit einem Kostenaufwande von 15 Millionen österr. Gulden vollendet und am 17. Juli 1854 rollten zum ersten Male die Wagen über die erste Gebirgsbahn Europas. Damit war die direkte Verbindung des einzigen Seehafens Oesterreichs, Triest, mit der Hauptstadt hergestellt.

Eine der ältesten und befahrensten Alpenstrassen ist unstreitig der Brennerpass. Es war also nur die Scheu vor den zu überwindenden Geländeschwierigkeiten, wenn die Südbahn nach Fertigstellung der Zufahrtslinien Kufstein-Innsbruck (1858) und Ala-Bozen (1859) den Bau einer Brennerbahn bis zum Jahre 1864 verschob. 22 Tunnel mit einer Gesammtlänge von 5 238 m mussten auf der 125,4 km langen Strecke Innsbruck-Bozen durch meist brüchiges Geschiebe gebohrt, Thalwände mussten angeschnitten, mächtige Dämme aufgemauert, zahlreiche grössere Brücken mussten erbaut werden. Der grösste Tunnel hat eine Länge von 867 m. Hier gelangte auch zum ersten Male das später bei der Schwarzwald- und Gotthardbahn noch mehr ausgebeutete System des Kehrtunnels zur Anwendung. Das Nordende der Bahn, Innsbruck, liegt 582 m, das Südende, Bozen, 262 m und der höchste Punkt der Bahn 1 367 m über dem Meere. Letzteren erreicht sie unter freiem Himmel. Die höchste Steigung beträgt 1 : 40, der kleinste Radius 285 m; waagerecht liegen nur 11,6 km, in der Geraden 51,5 km. Der Bau wurde nach den Plänen Etzel's von Thommen und Pressel mit einem Stabe meist deutscher Ingeniöre und einem Heere von 30 000 meist italienischen Arbeitern in nicht ganz drei Jahren ausgeführt. Die Baukosten beliefen sich auf 60 000 000 ℳ. Lange Zeit war die am 24. August 1867 eröffnete Bahn die einzige Vermittlerin des Handels zwischen Italien und Deutschland, und wenn die Gotthardbahn auch einen grossen Theil des Verkehrs an sich zog, so wird die Brennerbahn doch die wichtigste und kürzeste Alpenstrasse zwischen Italien und Bayern nebst Hinterland bleiben. Bei beiden Bahnen, der Semmering- wie der Brennerbahn, wurden dem damaligen Stande der Technik entsprechend grössere Tunnel ängstlich vermieden.

Einen wesentlich anderen Charakter tragen die neueren Alpenschienenwege zur Schau, die Gotthardbahn, die Simplonbahn und die Arlbergbahn. Auch an der Arlbergbahn haben die Oesterreicher gezeigt, dass sie Meister der Tunnelbaukunst sind. Bereits im Jahre 1864 nahm das Bedürfniss einer zeitgemässen Verbindung des österreichischen Rheinlandes mit den übrigen Kronländern bestimmtere Formen an. Doch erst im Jahre 1880 erhielt die österreichische Regierung die Gelder zur Erbauung einer Bahn bewilligt. Die Arlbergbahn schliesst bei Innsbruck an die 1858 fertig gestellte Südbahn, bei Bludenz an die 1872 vollendete Vorarlberger Bahn an. Sie ist 136,76 km lang. Hiervon liegen 73,4 km (Innsbruck-Landeck) im Innthale, 26,73 km (Landeck-St. Anton) im Stanzerthale, 10,25 km (St. Anton-Langen) im Innern des Arlberges, 26,38 km (Langen-Bludenz) im Klosterthale. Der höchste Punkt liegt im Arlbergtunnel 1 310,9 m über dem adriatischen Meere. Da die Endpunkte Innsbruck und Bludenz 581,7 m bezw. 558,6 m über dem Meere liegen, hat die Bahn auf der 104,24 km langen Ostseite eine Höhe von 729,2 m und auf der 32,52 km langen Westseite eine solche von 752,3 m zu erklimmen. Die höchste Steigung beträgt 1 : 33, der kleinste Radius 200 m. Von der 10 249,88 m langen Tunnelstrecke liegen 7,16 m waagerecht, 4 017 m haben eine Steigung von 2 ‰, 6 135,72 m ein Gefäll von 15 ‰. Das östliche Portal bei St. Anton liegt 1 302,7 m über dem Meere, das westliche Portal bei Langen 1 216,9 m. 10 168,12 m liegen gerade, 81,76 m haben einen Radius von 300 m. Die Durchfahrt durch den Tunnel dauert 20 Minuten.

Die Vorarbeiten nahmen an der Ostseite am 14. Juni, an der Westseite am 22. Juni 1880 ihren Anfang. Am 5. November begannen die Bohrmaschinen auf der Westseite, am 7. November auf der Ostseite zu arbeiten. Auf dieser kam das Stossbohrsystem Ferroux, auf jener das Drehbohrsystem mit hochgespannter Wassertransmission unter Benutzung von Brandt'schen Bohrmaschinen zur Anwendung. Der tägliche Stollenfortschritt betrug 1880: 3,35 m, 1881: 7,08 m, 1882: 9,85 m und 1883: 10,88 m gegenüber dem von 1 m bei dem Montcenistunnel und von 5,5 m bei dem Gotthardtunnel.

Die höchste Gesteinswärme betrug, da der Scheitelpunkt der Arlbergstrasse (bei der Ortschaft St. Christof) nur 487 m über dem höchsten Punkte des Arlbergtunnels liegt, nur 18,5 ° Celsius.

Am 19. November 1883 meldete der Telegraph den glücklich erfolgten Durchschlag des Sohlenstollens. Ende 1884 war der Tunnel fix und fertig. Eröffnet wurde die Bahn im September 1884. Der Bau des Tunnels kostete 19 082 641 fl., für das Meter 1 862 fl., der der ganzen Bahn fast 50 Millionen Gulden, 15 Millionen mehr als man ursprünglich gerechnet hatte. Die österreichische Regierung war sich im vorhinein darüber klar, dass eine Verzinsung des Anlagekapitals auf Jahre hinaus nicht erwartet werden könne. Wenn sie die Bahn gleichwohl baute, so bestimmte sie hierzu vor allem die Nothwendigkeit eines engeren Anschlusses der westlichen Kronprovinz an das Mutterland, dann aber auch die Aussicht auf Erweiterung des Absatzgebietes der österreichisch-ungarischen Landeserzeugnisse in der Schweiz und Südfrankreich und auf tarifarische Unabhängigkeit von Süddeutschland. Gleichzeitig wollte man aber auch die nachtheilige Rückwirkung des durch die Gotthardbahn sein Verkehrsgebiet erweiternden Hafens von Genua auf den mit riesigen Geldopfern umgebauten Triester Hafen abschwächen. Auch strategische Rücksichten mögen zur Erbauung der Bahn beigetragen haben. Die k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen hatte unter Annahme eines Güterverkehrs von 290 000 t Wagenladungen und 132 000 t Stückgüter die Einnahme auf 2 000 000 fl., die Ausgabe auf 1 200 000 fl., den Reinertrag somit auf 800 000 fl. veranschlagt. Diese Ziffern dürfte der Verkehr mittlerweile weit überholt haben. Wenn auch der Weg über Bayern in vielen Stationsverbindungen noch immer kürzere Entfernungen aufweist (z. B. ist dieser Weg von Budapest bezw. Wien nach Konstanz um je 98, nach Strassburg um 136 bezw. 124 km kürzer als über den Arlberg), so hat doch die österreichische Staatsbahn, die den Hauptverkehr in der Hand hat, der Arlbergbahn durch eine thatkräftige Tarifpolitik nachzuhelfen verstanden.

Auch den verwöhnten Reisenden ergreift ehrfurchtsvoller Schauer vor der Grossartigkeit der Natur, wenn ihn das Dampfross der Gotthardbahn aus der Ebene der nördlichen Schweiz hinüberträgt in die lachenden Gefilde Italiens. Lernt er so sein Haupt beugen vor der Majestät Gottes, so erfüllt ihn doch wieder Stolz beim Anblick der grossartigen Bauwerke, die Menschengeist erdacht und geschaffen hat. Die Gotthardbahn ist 277 km lang. Davon entfallen auf die Strecken

Zug-Arth-Goldau	15,80 km
Luzern-Giubiasco	172,97 „
Giubiasco-Chiasso	52,13 „
Giubiasco-Cadenazzo	5,40 „
Cadenazzo-Pino	18,20 „
Cadenazzo-Locarno	12,40 „
Summe	276,90 km

Die Bahn hat nicht weniger als 80 Tunnel und Galerien in einer Länge von 46 km.

Der grosse Gotthardtunnel ist 14 997,9 m lang, 8 m breit, 6 m hoch. Das nördliche Thor bei Göschenen liegt 1 109 m über dem Meere, das südliche bei Airolo 1 144,8 m. Der höchste Punkt der Bahn liegt im Tunnel 1 154,5 m über dem Meere. Die Höhe des über dem Tunnel lagernden Massivs des St. Gotthards beträgt 1 706,5 m. Die Arbeiten begannen bei Göschenen am 4. Juni 1872, bei Airolo am 2. Juli 1872; am 29. Februar 1880 Vormittags 11 Uhr 10 Minuten erfolgte der Durchstich. Im Dezember 1881 fuhr bereits die erste Lokomotive durch den Tunnel und am 1. Januar 1882 wurde der Betrieb in ihm eröffnet. Am Tunnelbau waren im Durchschnitt über 3 000 Arbeiter, meist Italiener, beschäftigt. Viele davon erlagen der mörderischen, zeitweise bis auf 37 ° C. gestiegenen Hitze oder wurden bei den Minenentzündungen getödtet. Nicht weniger als 246 Pioniere liegen in den Friedhöfen von Göschenen und Airolo gebettet. Hunderte hatten den Verlust von Gliedmaassen, die Einbusse der Gesundheit zu beklagen. Auch der Leiter des Tunnelunternehmens, Louis Favre, erlag am 19. Juli 1879 einem Herzschlage.

Nicht weniger als 900 000 cbm Felsen mussten aus dem Bauche des Berges herausgeholt werden. Der Dynamitverbrauch bezifferte sich auf 1 000 000 kg, der Oelverbrauch auf 1 700 000 kg. Der tägliche Stollenfortschritt betrug 5,5 m. Die Fertigstellung des zweigleisigen Tunnels kostete 60 Millionen Franken. Zur Durchfahrt durch den Tunnel brauchen die Personenzüge 20 Minuten. Die Lüftung ist vorzüglich, die Temperatur übersteigt nie 20 ° C. Der nach dem Gotthardtunnel längste Tunnel der Bahn ist der Luzerner Stadttunnel zwischen Luzern und Meggen mit 2 103 m Länge.

Da die Städte Luzern und Chiasso 438 m bezw. 240 m über dem Meere liegen, beträgt die Steigung auf der Nordseite des Tunnels 716,5 m und auf der Südseite 914,5 m. Die Höchststeigung beträgt 1 : 37. Die Steigung wird in der Hauptsache durch drei Kehrtunnel auf der Nord- und vier auf der Südseite überwunden. Der geringste Krümmungshalbmesser beträgt 300 m.

Die Baukosten beliefen sich auf 277 000 000 Fr., also auf 1 000 000 Fr. für das Kilometer. Hiervon wurden beschafft:

durch Beihilfe von Italien	55 000 000 Fr.
„ „ „ Deutschland	30 000 000 „
„ „ „ der Schweiz	28 000 000 „

und durch Aktien und Obligationen 164 000 000 Fr.

Die Verkehrsstärke wurde von der internationalen Kommission auf 200 000 Reisende und 400 000 t Güter, die Roheinnahme auf 12 000 000 Fr. und die Reineinnahme auf 6 000 000 Fr. geschätzt. Dagegen betrug die

	Zahl der beförderten Personen	Menge der Güter t	Gesammteinnahme Fr.
1883	207 055	278 677	11 568 797
1898	2 360 607	6 855 010	16 719 920

Die Aktien stehen auf 160 und werfen 6 % Dividende ab.

Das von dem Deutschen Reiche beigesteuerte Kapital hat indirekt reichlich Zinsen getragen. Mit Hilfe der Bahn ist es der deutschen Industrie gelungen, den italienischen Markt zu erobern. Die Maschinen werden ihrer Vorzüglichkeit halber mit Vorliebe aus deutschen Fabriken bezogen und auch die deutschen Manufakturwaaren finden wegen ihrer Güte und Billigkeit willige Abnehmer. Die Ausfuhr Frankreichs nach Italien ist bedeutend zurückgegangen und auch die Engländer haben einen Theil ihres Verkehres eingebüsst. Doch hat sich die englische Kohle durch unsere Saarkohle nicht verdrängen lassen.

Die grajischen Alpen bilden eine natürliche Grenze zwischen Savoyen und Piemont. Ueber sie führt in einer Höhe von 2 063 m der Montcenispass. Er bildete die Heerstrasse für die Römer auf ihren Zügen nach Gallien und für die Franzosen auf ihren Märschen nach Italien, ist aber heute öde und verlassen. Die Völkerstrasse bildet jetzt der Montcenistunnel. Am 23. Mai 1854 hatten die Italiener die Strecke Turin-Bussoleno und am 15. März 1862 die Franzosen die Strecke Chambéry-St. Michel eröffnet. Es blieb also noch die Strecke Bussoleno-St. Michel zu bauen übrig. Die Verbindung liess sich nur durch eine Durchbrechung des Gebirges bewerkstelligen. Nachdem auf italienischer Seite bereits am 31. August 1857 die erste Mine entzündet war, begann man 1863 auch auf der französischen Seite die Arbeiten und förderte sie, obwohl erst später eigens gebaute, von gepresster Luft getriebene Maschinen an Stelle des Handbetriebes traten, so, dass sich 11 Jahre vor dem Termine, am 26. Dezember 1870, die italienischen und französischen Arbeiter 1 610 m unter dem Scheitel des Gebirges siegesfroh die Hände schütteln konnten. Der tägliche Stollenfortschritt betrug 1 m. Die Tunnelwärme stieg während der Arbeiten auf $30\frac{1}{2}$ ° C., sank aber nach der Durchbohrung auf die dauernde Höhe von $19\frac{1}{2}$ ° C. Beschäftigt waren im Durchschnitt 1 500—1 800 Arbeiter. Den Erbauer des Tunnels Sommeiller raffte eine Herzkrankheit kurz vor der Beendigung des Werkes hinweg.

Die Baukosten des Tunnels waren auf 41 500 000 Fr. veranschlagt, beliefen sich aber einschliesslich der von Frankreich wegen früherer Vollendung vereinbarungsgemäss gezahlten Aufmunterungsgelder von 6 500 000 Fr. auf 75 000 000 Fr.

Der Tunnel ist zweigleisig, 12 233 m lang, 8 m breit und 6 m hoch. Das Nordportal liegt bei Modane 1 148 m, das Südportal bei Bardonecchia 1 269 m über dem Meere. Der Scheitelpunkt des Tunnels liegt 1 295 m über dem Meere. Der Montcenistunnel führt seinen Namen übrigens mit Unrecht; der durchschnittene Berg heisst Col de Fréjus, der Montcenis liegt fünf Stunden weiter östlich. Die Fahrt durch den Tunnel dauert 37—45 Minuten. Die Gebirgsbahn beginnt bei St. Michel (720 m über dem Meere) und endigt bei Bussoleno (439,5 m). Die Nordrampe ist 15 km, die Südrampe 41 km lang. Die höchste Steigung beträgt 1 : 33. Auf der ganzen 68 km langen Bahn befinden sich 48 Tunnel mit einer Gesammtlänge von 26 km. Der erste Eisenbahnzug fuhr durch den Tunnel am 17. November 1871. Durch die Eröffnung der neuen Gebirgsstrasse erfuhr der französisch-italienische Güterverkehr eine wesentliche Erstarkung, und wenn auch der französisch-orientalische Güterverkehr nach wie vor von dem Seehafen Marseille bedient wurde, so suchte doch der englisch-französisch-orientalische Post- und Personenverkehr sofort die neue Linie auf und blieb ihr bis zur Gegenwart treu.

(Schluss folgt.)

Statistik der schweizerischen Eisenbahnen.

Die alljährlich vom schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement herausgegebene statistische Zusammenstellung ist nunmehr für das Jahr 1899 erschienen und gibt auf 231 Folioseiten eine Uebersicht über das schweizerische Eisenbahnwesen einschliesslich der Drahtseil- und Trambahnen.

Im Berichtsjahre war die Gesammtzahl der mit Lokomotiven betriebenen schweizerischen Eisenbahnen 46. Die fünf grösseren Netze hatten ihre bisherige Ausdehnung behalten, indem die Verwaltung der Centralbahn 400 km, der Gotthardbahn 291 km, der Jura-Simplonbahn 1 002 km, der Nordostbahn

809 km und der Vereinigten Schweizerbahnen 286 km in Betrieb hatten. Unter den übrigen 41 Verwaltungen hatte die rhätische Bahn das grösste Netz mit 92 km, die kürzesten Linien waren die der Jungfraubahn und der Kriens-Luzernbahn, welche je 3 km Bahnlänge in Betrieb hatten. Die gesammten Lokomotivbahnen besassen eine Betriebslänge von 3 859 (3 798) km, darunter zweigleisig 502 (498). Das eingezahlte Anlagekapital betrug im ganzen 1 315 849 261 (1 285 113 589) Fr.; davon entfielen auf die Kosten der im Betriebe stehenden Linien 1 203 327 934 (1 162 829 579) Fr. Letztere setzten sich wie folgt zusammen: Bahnanlagen und feste Einrichtungen 1 039 964 551 (1 008 803 756) Franken, Rollmaterial 149 099 384 (140 274 746) Fr., Mobiliar und Geräthschaften 14 263 999 (13 751 077) Fr. Das Anlagekapital stellte sich für 1 km Bahnlänge auf 323 205 (316 879) Fr. Die Gesammtzahl der Stationen betrug 1 083 (1 054).

An Lokomotiven waren vorhanden 1 156 (1 101) oder für je 1 km Bahnlänge 0,296 (0,286). Die Zahl der Personenwagen stellte sich auf 2 789 (2 686) mit 7 337 (7 056) Achsen und 128 731 (123 463) Sitzplätzen; es kamen also auf jede Achse durchschnittlich 17,55 (17,50) Sitzplätze. An Lastwagen — gedeckten und ungedeckten Güterwagen und Gepäckwagen — waren 13 378 (12 542) mit 26 885 (25 192) Achsen und 154 462 (143 233) t Tragfähigkeit in Gebrauch. Die auf die einzelne Achse entfallende Tragfähigkeit betrug also 5,75 (5,69) t. Von eigenen und fremden Betriebsmitteln wurden auf eigener Bahn geleistet 35 536 379 (34 185 708) Lokomotivkm, 240 430 371 (227 117 808) Personenwagenachskm, 437 706 181 (417 160 288) Lastwagenachskilometer und 31 254 591 (30 278 237) Postwagenachskm. Auf 1 km Bahnlänge kamen durchschnittlich 7 478 (7 314) Zugkm, 8 011 (7 845) Nutzkm, 185 520 (179 975) Wagenachskm, und zwar von Personenwagen 62 877 (60 596), von Lastwagen 114 469 (111 301) und von Postwagen 8 174 (8 708). Nach der durchschnittlichen Zusammensetzung der Züge betrug die Zahl der Personenachsen 8,41 (8,29), der Güterwagenachsen 15,31 (15,22), der Postwagenachsen 1,09 (1,10) auf den Zug, und durchschnittlich entfielen auf 1 Lokomotive 23,16 (22,94) Achsen. An Tonnenkilometern wurden geleistet (todtes Gewicht und Nutzgewicht zusammen) 5 132 834 648 (4 851 011 622), auf je 1 Bahnkilometer 1 342 339 (1 294 276) uud auf 1 Nutzkm 167,6 (165,0). In Prozenten des Gesammtgewichtes entfielen auf todtes Gewicht 82,79 (82,57), auf Nutzgewicht 17,21 (17,43). Im Personenverkehr wurden befördert im ganzen 60 620 399 (57 002 369) Reisende, davon in I. Klasse 638 305 (533 853) oder 1,05 (0,94) %, in II. Klasse 9 954 251 (8 674 227) oder 16,42 (15,22) %, in III. Klasse 50 027 843 (47 794 289) oder 82,53 (83,84) %. Jeder Reisende durchfuhr durchschnittlich 19,35 (19,40) km. Im Güterverkehr betrug das Gesammtgewicht aller beförderten Güter einschl. Gepäck und Thiere 14 381 822 (13 302 554) t und die Gesammtleistung in Tonnenkilometern 795 438 576 (762 767 285), mithin auf je 1 Bahnkm 208 023 (203 511). Jede Tonne Gut durchfuhr durchschnittlich 55,31 (55,80) km, und die mittlere Ausnutzung der Tragkraft der Wagen stellte sich auf 31,8 (32,3) %. Von den beförderten Gütern entfielen auf Lebens- und Genussmittel 24,56 (25,76) %, auf Brennmaterialien 18,74 (19,34) %, auf Baumaterialien 19,21 (18,19) %, auf die Metallindustrie 10,42 (9,51) %, auf die Textilindustrie 3,18 (3,04) % und auf Hilfsstoffe für Landwirthschaft 9,26 (8,60) %.

Von den Betriebseinnahmen entfielen auf den Personenverkehr 56 885 541 (53 474 337) Fr., auf den Güterverkehr einschl. Gepäck und Thiere 74 400 659 (70 872 458) Fr., mithin auf Transporteinnahmen im ganzen 131 286 200 (124 318 795) Fr. Die Gesammteinnahme betrug 138 097 542 (130 675 747) Fr. Von den Transporteinnahmen entfielen auf den Personenverkehr 43,33 (43), auf den Güterverkehr 56,67 (57) %. Die Gesammteinnahme betrug für je 1 Bahnkm 36 115 (34 865) Fr., für das Nutzkilometer 4,51 (4,45) Fr. und für je 1 Achskm 0,1947 (0,1937) Fr. Die Betriebsausgaben stellten sich dagegen im ganzen auf 79 303 177 (77 256 436) Fr. oder in Prozenten der Gesammteinnahme auf 57,43 (59,12). Der erzielte Betriebskoeffizient war also um 1,69 % günstiger als im Vorjahre. Am ungünstigsten gestaltete er sich bei der 8 km langen, im Betriebe der Centralbahn stehenden Linie Wohlen-Bremgarten, wo er 177 % betrug. Von den Ausgaben entfielen auf je 1 Bahnkm 20 739 (20 612) Fr., auf je 1 Nutzkm 2,59 (2,63) Fr., auf 1 Achskm 0,1118 (0,1145) Fr. Der Gesammtüberschuss betrug 58 794 365 (53 419 311) Fr. Derselbe stellte sich also gegen das Vorjahr um 5 375 054 Fr. höher und betrug 3,74 (3,69) % des Anlagekapitals. Das Personal hatte einen Bestand von 27 722 (27 428) Köpfen und es entfielen auf je 1 Bahnkm 7,15 (7,18) beschäftigte Personen.

Ausser den mit Lokomotiven betriebenen Bahnen waren im Berichtsjahre auf schweizerischem Gebiet 25 Drahtseilbahnen und 26 Trambahnen in Betrieb.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten.** Bis zum 18. d. Mts. ist über die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten ausser dem von uns in Nr. 52 S. 830 Mitgetheilten noch folgendes bekannt geworden: Die königliche Eisenbahndirektion Berlin machte am 8. d. Mts. bekannt, dass die 45tägige Geltungsdauer fortan Platz greift im direkten Verkehr mit den sächsischen Staatsbahnen, der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franzbahn, der Main-Neckarbahn, der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Bahn, der Lübeck-Büchener und der Eutin-Lübecker Bahn (auch im Durchgangsverkehr über die beiden letztgenannten Bahnen); im direkten und Durchgangsverkehr mit den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, den bayerischen, württembergischen und badischen Staatsbahnen, der Pfalzbahn, den Nebenbahnen der Main-Neckarbahn (Eberstadt-Pfungstadt-Birkenbach-Seeheim und Weinheim-Fürth i. O. sowie Station Mannheim der badischen Staatsbahn über Friedrichsfeld), der Halberstadt-Blankenburger, Ilme-Hoyaer, Stendal-Tangermünder, Prignitzer, Wittenberge-Perleberger und Voldagsen-Duinger Eisenbahn, der oldenburgischen Staatsbahn, der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn, der Riesengebirgsbahn, der Breslau-Warschauer Bahn, der Flensburg-Kappelner Kreisbahn, der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn. der Neuhaldenslebener, Nordhausen-Wernigeroder, Vorwohle-Emmerthaler, Altdamm-Kolberger, Lausitzer und Neu-Brandenburg-Friedländer Eisenbahn. Endlich gilt die 45 tägige Rückfahrkarte auch im gesammten mitteldeutschen und preussisch-bayerischen Verbandsverkehr.

Die braunschweigische Landeseisenbahn hat jetzt gleichfalls die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf 45 Tage eingeführt und zwar sowohl im Verkehre zwischen ihren eigenen Stationen, wie in dem mit Stationen der preussischen Bahnen. Im Verkehr mit diesen haben neuerdings auch die Privatbahnen Kremmen-Wittstock und Stargard-Cüstrin der 45 tägigen Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten zugestimmt.

Ferner wurde die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen ermächtigt, vom 4. d. Mts. an die Geltungsdauer der Rückfahrkarten im Verkehr nach und von Stationen der preussisch-hessischen und der sächsischen Staatseisenbahnen sowie der Main-Neckarbahn auf 45 Tage auszudehnen, und vom 6. d. Mts. ab die Geltungsdauer aller Rückfahrkarten im inneren Verkehr der bayerischen Staatsbahnen, dann im Verkehr nach und von Stationen der pfälzischen, badischen, württembergischen und elsass-lothringischen Eisenbahnen von 10 auf 45 Tage zu verlängern; in gleicher Weise gelangen diese Maassnahmen auch im Verkehr nach und von den Stationen der bayerischen Privatlokalbahnen zur Durchführung.

Für die württembergischen Staatsbahnen einschliesslich der Bodensee-Dampfschifffahrt ist gemäss Verfügung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, mit Wirkung vom 6. d. Mts. an im Verkehr der württembergischen Staatsbahnstationen unter sich sowie im Verkehr dieser Stationen mit den übrigen deutschen Staatsbahnstationen, ferner mit Stationen der Main-Neckarbahn und der pfälzischen Eisenbahnen die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten allgemein auf 45 Tage erhöht.

Die 45 tägige Gültigkeitsdauer erstreckt sich ferner auch auf den Verkehr mit der Ermsthalbahn, der Bahn Nürtingen-Neuffen und den von der württembergischen Eisenbahngesellschaft demnächst zu eröffnenden weiteren Bahnlinien, ferner mit Trossingen (Station der Trossinger Privatbahn) mit den Stationen Füssen, Garmisch-Partenkirchen, Oberstdorf der bayerischen Lokalbahn-Aktiengesellschaft. Ebenso findet die Maassnahme Anwendung für die im inneren württembergischen Verkehr, im württembergisch-badischen und im württembergisch-bayerischen Verkehr zur Ausgabe kommenden Rundreisekarten, gleichwie für die Rückfahrkarten mit Gültigkeit zur Rückreise über verschiedene Strecken, sogenannte Gabelkarten. Für den direkten Verkehr mit den Stationen der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach gilt die Einräumung nur mit Beschränkung auf die Strecken der württembergischen Staatsbahn, während auf dieser Nebenbahn bis auf weiteres noch die 10 tägige Gültigkeit Platz greift.

In Baden ist die 45 tägige Gültigkeitsdauer der Rück-

fahrkarten auch auf den inneren badischen Verkehr und den Verkehr mit dem Reichslande, der Pfalz und Württemberg ausgedehnt worden.

Für den gesammten Bodensee-Lokalverkehr ist vom 20. d. Mts. an die Maassregel gleichfalls eingeführt. Ferner hat sich nach einer Mittheilung der „B. B.-Ztg." auch die Centralverwaltung für Sekundärbahnen (Herrmann Bachstein) in Berlin dem Vorgehen auf Ausdehnung der Gültigkeit der gewöhnlichen Rückfahrkarten auf 45 Tage für den direkten Verkehr mit Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen angeschlossen.

Ueber die Verlängerung der Rückfahrkartengültigkeit im Verkehre mit österreichisch-ungarischen Bahnen enthält das „Amtsblatt" der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen die Mittheilung, dass die vom 15. d. Mts. an gelösten gewöhnlichen Rückfahrkarten für den Verkehr zwischen sächsischen Stationen und solchen der preussischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der österreichischen Staatsbahnen, der Buschtěhrader Bahn, der Aussig-Teplitzer Bahn, der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der österreichischen Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn und der ungarischen Staatsbahnen andererseits auf der ganzen Fahrtstrecke 45 Tage gelten. Ausgenommen bleiben nur die böhmische Nordbahn und die Hermsdorf-Friedländer Bahn, auf deren Strecken die in den Tarifen vorgesehenen Benutzungsfristen unverändert gelten.

Wie wir vernehmen, hat auch die Great Eastern Railway in London sofort nach der Bekanntmachung der preussischen Staatsbahnverwaltung die nöthigen Anträge an die betheiligten festländischen Verwaltungen gestellt, betreffs entsprechender Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten zwischen London und den festländischen Eisenbahnstationen über Hoek van Holland-Harwich und Antwerpen-Harwich.

— **Die Junieinnahmen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen** beliefen sich aus dem Personenverkehr auf 35 567 000 *M*, desgleichen im Güterverkehr auf 69 325 000 *M*. Wegen des in dem laufenden Jahre bereits im Mai erledigten Pfingstverkehres hat der Personenverkehr, der im Vormonat eine Mehreinnahme von 7 013 000 *M* ergeben hatte, eine Mindereinnahme von 5 346 000 *M* gegenüber dem Juni des Vorjahres gebracht. Im Güterverkehr beträgt die Mindereinnahme 1 191 000 *M*, obwohl der Kohlenverkehr eine nicht unerfreuliche Steigerung nachweist. Die Wagengestellung für den Steinkohlen- und Koksversand war z. B. im Ruhrbezirk um 4 %, im oberschlesischen Bezirke um 5,4 %, im Aachener Bezirke um 8,4 %, bei den Braunkohlengruben der Direktionsbezirke Magdeburg, Halle und Erfurt um 4,4 % höher als im Juni des Vorjahres und hat nur im Saarbezirke und niederschlesischen Bezirke um ein geringes abgenommen.

— **Preussischer Staatsbahnwagenverband.** In der am 3. und 4. d. Mts. in Danzig abgehaltenen Sitzung wurde zunächst ein Muster fur das Wagenbestellbuch festgesetzt, welches sich von der Anlage 13 der früheren allgemeinen Abfertigungsvorschriften und durch Weglassung der Spalten 4 (Bestellt zum . . .) und 12 bis 15 (Tag und Stunde der Auflieferung und des Abganges) unterscheidet. Die Prüfung, ob das Wagenbestellbuch nicht zweckmässig durch andere Aufschreibungen, z. B. auf den Bestellkarten ersetzt werden könne, hatte zu einem praktischen Ergebniss noch nicht geführt. Um den einzelnen Verwaltungen weitere Versuche in dieser Beziehung vorzubehalten, wurde folgende preussische Zusatzbestimmung zu den allgemeinen Abfertigungsvorschriften empfohlen: „Von der Führung des Wagenbestellbuchs nach dem vorgeschriebenen Muster kann mit Zustimmung der königlichen Eisenbahndirektion auf geeigneten Stationen Abstand genommen werden, wenn die Aufzeichnungen in anderer zuverlässiger Weise erfolgen."

Mit Rücksicht darauf, dass das Wagenbestellbuch auch als Grundlage für Aufstellung der Wagenverwendungsnachweise zu dienen hat, führte die Frage zu längeren Erörterungen, bis zu welchem Zeitpunkt ein Wagen für den Bestellungstag noch als gestellt angesehen werden könne. Da die Mehrheit der Verwaltungen die Ansicht vertrat, dass Beschwerden über verspätete Gestellung nicht auf Grund der Wagenverwendungsnachweise zu erledigen seien, es hierfür vielmehr besonderer Untersuchungen im Einzelfalle bedürfe, die Wagenverwendungsnachweise also mehr den Zwecken des inneren Dienstes dienten, nämlich um der Centralvertheilungsstelle einen Anhalt für den Ausgleich von Ueberfluss und Mangel zu gewähren und die Prüfung zu erleichtern, ob der thatsächliche Wagenbestand auch dem vorhandenen Bedürfnisse genüge, so einigte man sich schliesslich auf den Vorschlag, in die Anleitung zur Aufstellung der Wagenverwendungsnachweise folgende Worte aufzunehmen: In Querspalte II „Es wurden gestellt". Hier sind die Wagen einzutragen, welche für den Nachweisungstag und zwar: a) für Wagenladungen auf Freiladegleisen, Anschlüssen, Lagerplätzen usw. noch vor Ablauf des Arbeitstages oder der Arbeitsschicht laderecht gestellt, b) für Stückgut noch so zeitig gestellt sind, dass sie mit den vorgeschriebenen oder in Aussicht genommenen Zügen abgehen konnten. Wagen, welche zwar auf der Station vorhanden sind, aber nicht laderecht gestellt werden können, gelten nur dann als gestellt, wenn die Zuführung derselben nach den Verladestellen durch Schuld des Bestellers unmöglich gemacht ist.

Zu längeren Debatten gab der Antrag auf Festsetzung von Bestimmungen über die Meldung und Benutzung der Arbeitswagen Veranlassung. Es wurde in Anschluss an bereits ergangene Anweisungen der Aufsichtsbehörde beschlossen, der Direktion Magdeburg für die Monate März bis September den Ausgleich von Ueberfluss und Mangel zwischen den einzelnen Bezirken zu übertragen, zu welchem Zwecke derselben am 28. jeden Monats Bedarf und Bestand zu melden ist. In den übrigen Monaten dürfen zur Beförderung in Güterzügen geeignete Arbeitswagen zu Transporten für die gewöhnliche Bahnunterhaltung nicht mehr verwendet werden. Diese Wagen sind vielmehr den übrigen offenen Wagen gleich zu behandeln und haben, soweit sie nicht in ihrem Heimathsbezirke zu Transporten des allgemeinen Verkehrs oder zu dringenden Transporten von Materialien für Neu- und Umbauten Verwendung finden können, nach den grossen Verbrauchsbezirken abzulaufen. Im übrigen sind in den Monaten Oktober bis Februar nach Möglichkeit Hu-Wagen (Arbeitswagen, untauglich zur Verwendung in Zügen des öffentlichen Verkehrs) zur Beförderung von Dienstgut zu gebrauchen.

Die Direktion Magdeburg hatte im März d. J. an die übrigen preussischen Staatsbahnverwaltungen das Ersuchen gestellt, zur Behebung des scharfen G-Wagenmangels auch den Stückgutverkehr heranzuziehen und deshalb die Mindestbelastung der geschlossenen Stückgutladungen bis etwa 3 000 kg zu erhöhen. Der Versuch, eine solche Maassregel durchzuführen, hatte bei einzelnen Verwaltungen so erhebliche Schwierigkeiten hervorgerufen, dass theils von jeder Mehrbelastung der Stückgutwagen sofort abgesehen, theils an die Nachbarverwaltungen das Ersuchen gestellt wurde, im Verkehr nach bestimmten Umladestationen keine höher belasteten Umladewagen abzurichten. Wenn auch infolge dieser Umstände eine günstige Einwirkung auf die Wagengestellung nicht eingetreten sein mag, so war man doch der Ansicht, dass es auch in Zukunft geboten sein wird, den Stückgutverkehr bei Eintritt eines grossen G-Wagenmangels mit heranzuziehen. Jedenfalls müsste dann aber gleichmässig seitens der einzelnen Verwaltungen verfahren und rechtzeitig dafür Sorge getragen werden, dass nicht durch Betriebsschwierigkeiten jeder Erfolg hinfällig gemacht werde. Da die Vorbereitungen und Versuche zweckmässig von einer Stelle aus zu leiten seien, wurde schliesslich der Antrag angenommen, die Direktion Magdeburg zu ersuchen, bei eintretendem Mangel an G-Wagen versuchsweise die Erhöhung des Mindestgewichtes der Stückgutladungen unter Berücksichtigung der ihr von den einzelnen Verwaltungen mitzutheilenden örtlichen und Verkehrsverhältnisse zu veranlassen und durch geeignete Aufschreibungen Ermittelungen darüber anzustellen, welche Folgen diese Erhöhungen auf den Gesammtverbrauch an Wagen ausüben. Ferner wurde ein Antrag angenommen, dass auf dem Heimwege befindliche leere Stationswagen auch von den Unterwegsstationen den Zügen entnommen und nach oder in der Richtung zu der Heimathstation beladen werden können. Den Direktionen Altona und Cassel wurde die Ermächtigung ertheilt, die Oc-Wagen der Gruppe IV (Rheinland, Westfalen) zu Kokssendungen des Rendsburger Kokswerks benutzen bezw. eine Anzahl G-Wagen als Stationswagen für Kirschen- und Beerensendungen einrichten zu dürfen. Abgelehnt wurden die Anträge, die Privatkesselwagen zur Vermeidung von Fehlleitungen mit verschliessbaren Klappen zur Aufnahme der Anschriften „leer" und „beladen" zu versehen oder dieselben, auch wenn sie leer zur Heimathstation laufen sollen, stets mit kartirtem Begleitschein zu befördern sowie die hölzerne Rungen der Gl-Rug- und Sml-Rug-Wagen mit Oesen oder Haken zur Befestigung der Ladung zu versehen.

— **Cronberger Eisenbahn.** Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht wurden im Jahre 1900 zusammen 937 867 Personen (gegen 880 297 Personen im Vorjahre) und 42 628 (34 450) t Güter befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 178 597 gegen 170 155 *M* im Vorjahre, während sich diejenigen aus dem Güterverkehr auf 33 359 gegen 28 822 *M* im Vorjahre bezifferten. Gegen das Vorjahr ergab sonach der Personenverkehr eine Mehreinnahme von 8 442 *M* und der Güterverkehr eine solche von 4 537 *M*. Die gesammten Betriebseinnahmen betrugen 254 354 (244 020) *M*. Nach Ausscheidung der dem Erneuerungsfonds und dem Bauergänzungsfonds zur Last fallenden Summen bezifferten sich die Betriebsausgaben auf 162 461 (154 764) *M* und unter Hinzurechnung der gesetzlichen, konzessions- und satzungsmässigen Leistungen auf 193 885 *M*. Von dem 60 469 *M* betragenden Ueberschusse sind 2 908 *M* dem

gesetzlichen Bilanzreservefonds zu überweisen, so dass 57 561 M zur Verfügung der Generalversammlung verbleiben. Der Verwaltungsrath bringt hiervon die Vertheilung einer Dividende von 4 % in Vorschlag.

— **Nachweis der Dienstunfähigkeit bei Pensionirungen in Bayern.** Während bis jetzt bei Pensionirung von Beamten und Bediensteten der Staatseisenbahnen, und zwar bei sämmtlichen Klassen derselben, zwei amtsärztliche Gutachten erforderlich waren, wurde mit Entschliessung des zuständigen Staatsministeriums vom 27. Juni d. J. genehmigt, dass der Nachweis der Dienstunfähigkeit in Fällen der Pensionirung nicht pragmatischer Beamten und Bediensteten gedachter Verwaltung regelmässig auf Grund der Untersuchung und der gutachtlichen Aeusserung nur eines Bahnarztes oder gegebenenfalls eines anderen Amtsarztes als erbracht angesehen werden darf, und dass die Begutachtung durch einen zweiten Amtsarzt lediglich in solchen Fällen zu erfolgen habe, in denen das Gutachten des zuerst beigezogenen amtlichen Arztes noch Zweifel über das Vorhandensein der Dienstunfähigkeit oder über deren voraussichtliche Dauer offen lässt. Dagegen bleiben zu den Pensionirungen von pragmatisch angestellten Beamten, wie bisher, zwei amtsärztliche Gutachten erforderlich.

— **Besondere Fahrgelegenheiten zu den Bühnenfestspielen in Bayreuth.** Die bayerische Staatsbahnverwaltung lässt während der diesjährigen Bühnenfestspiele nachverzeichnete Sonderzüge durchführen. I. In der Strecke Aschaffenburg-Nürnberg C. B.-Bayreuth: a) je einen Schnellzug mit I. und II. Klasse am 21., 24. und 30. Juli sowie 3., 6., 7., 10., 13. und 18. August mit Abgang in Frankfurt a/M. 2.10 und Ankunft in Bayreuth 9.35; b) je einen Schnellzug mit I. und II. Klasse am 21., 22., 23., 25., 31. Juli sowie 1., 4., 5., 7., 8., 11., 12., 14, 19. und 20. August, Abgang Nürnberg C. B. 11.05, Ankunft Bayreuth 12.48, ohne Anhalten auf Zwischenstationen; c) je einen Schnellzug mit I. und II. Klasse am 21., 22., 24., 25., 30. und 31. Juli, dann 3., 4., 6., 7., 8., 10., 11., 13., 14., 18., 19., 20. August, Nürnberg ab 12.40, Bayreuth an 2,34; d) je einen Schnellzug mit I. und II. Kl. am 21., 24. und 30. Juli sowie 3., 6., 7., 10., 13. und 18. August, Nürnberg ab 8.38, Bayreuth an 10.28. II. In gleicher Strecke in umgekehrter Richtung: a) je einen Schnellzug mit I. und II. Klasse am 24. und 29. Juli sowie 2., 6., 8., 9., 13., 18. und 21. August, Bayreuth ab 2.09, Frankfurt a/M. an 9.45 mit 5 bis 6 direkten Wagen Bayreuth-Frankfurt a/M.; b) je einen Schnellzug mit I. und II. Klasse am 24. und 29. Juli sowie 2., 6., 8., 9., 13., 18., 21. und 22. August, Bayreuth ab 11.30, Nürnberg an 1.22, ohne Anhalten auf den Zwischenstationen; c) je einen Schnellzug mit I. und II. Kl. am 22., 23., 28., 31. Juli, 1., 4., 5., 7., 8., 11., 12., 17., 19. und 20. August, Bayreuth ab 11.15, Nürnberg an 1.08. III. In der Strecke Bayreuth-Eger je einen Schnellzug mit I. und II. Klasse am 22., 23., 28., 31. Juli sowie 1., 4., 5., 7., 8., 11., 12., 17., 19. und 20. August, Bayreuth ab 11.25, Eger an 1.13. IV. In der Strecke Bayreuth-Weiden einen Schnellzug mit I., II. und III. Klasse nur am 21. August, Bayreuth ab 12.53, Weiden an 2.14 ohne Anhalten auf den Zwischenstationen. V. In der Strecke Bayreuth-Neuenmarkt-Wirsberg: a) je einen Schnellzug mit I., II. und III. Klasse am 22. und 25. Juli, dann 4., 14. und 19. August, Neuenmarkt-Wirsberg ab 3.05, Bayreuth an 3.31; b) je einen Personenzug und zwar täglich vom 22. Juli bis mit 21. August mit I., II. und III. Klasse Bayreuth ab 12.00, Neuenmarkt-Wirsberg an 12.40; c) einen Personenzug I., II. und III. Klasse nur am 21. August, Bayreuth ab 2.15, Neuenmarkt-Wirsberg an 2.46.

— **Zur Gedächtnissfeier der vor 25 Jahren am 1. Juli 1876 erfolgten Verstaatlichung der Halle-Casseler Eisenbahn** hatten sich am Abend des 29. Juni d. J. die in Frankfurt a/M. lebenden ehemaligen Beamten dieser Bahn und eine Anzahl eingeladener Amtsgenossen aus Frankfurt a/M., Höchst a/M., Giessen und Cottbus zu einer gemüthlichen Zusammenkunft vereinigt. Als Aeltester begrüsste der Rechnungsrevisor Hartmann die Anwesenden mit folgender Ansprache:

„Ein Vierteljahrhundert ist verflossen, seitdem die Halle-Casseler Bahn dem preussischen Eisenbahnnetze angeschlossen und hierdurch der Anfang zum Erwerb der Privatbahnen durch den Staat gemacht ist. Höheren Orts ist planmässig und zielbewusst fortgeschritten, so dass Herr Unterstaatssekretär Excellenz Fleck in jüngster Zeit in dem Verein zur Förderung des Gewerbefleisses zu Berlin die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft als die grösste Verkehrsanstalt der ganzen Welt bezeichnen konnte, welche ein Eisenbahnnetz von über 30 000 km umfasst und ein Heer von 132 000 Beamten und 210 000 Arbeitern beschäftigt. Wir ehemaligen Halle-Casseler Beamten glaubten, dass es bei Ablauf dieses Zeitabschnitts angezeigt sei, eine kleine Feier zu veranstalten mit Dank gegen Gott, der uns seither in unserem Berufe erhalten hat. Fast ein Jahr lang bis zum Sommer 1877, zu welchem Zeitpunkte wir erst als etatsmässige Staatsbeamte eingereiht wurden, hatten wir hier mit grossen Schwierigkeiten verschiedener Art zu kämpfen, und war uns die bittere Aufgabe gestellt, aus den uns vertrauten Verhältnissen der Stadt Magdeburg heraus uns in dem unbekannten Frankfurt a/M. einzugewöhnen und den grossen Unterschied in den Preisen für Wohnung und Unterhalt sowie in der ganzen Lebensweise kennen zu lernen. Wir halfen uns, indem wir zur Einrichtung eines beschränkten Konsumvereins, einer Spar- und Darlehnskasse und einer geselligen Vereinigung schritten. Aus meiner länger als 50 jährigen Dienstzeit in verschiedenen Stellungen gereicht es mir zu grosser Genugthuung, bekunden zu können, dass die Halle-Casseler Beamten mit ganz geringen Ausnahmen unter allen Verhältnissen in Treue und Zuverlässigkeit, ohne nach Ehren und Auszeichnungen zu streben, dem Staate gedient, das gewährte Vertrauen gerechtfertigt, in Bedrängniss einander hilfreich beigestanden und für die Standesgemeinsamkeit nach Kräften mit bestem Willen mitgewirkt haben. Ohne jegliche Missgunst ist den später verstaatlichten Privatbahnbeamten, welchen sofort grössere Vortheile zugewendet worden sind, begegnet und soweit angängig mit Rath und That beigestanden worden. Zum Austausch unserer Erlebnisse und Erfahrungen wird der heutige Abend noch Gelegenheit bieten; jetzt wollen wir nicht unterlassen, unserer inzwischen verstorbenen Amtsgenossen, insbesondere der hier beschäftigt gewesenen Herren: Badnitz, Becker, Caspritz, Derz, Döring, Fuchs, Güsfeld, Huth, Jaenecke, Modde, Richard, Richter, Sanftenberg, Schenk, Schulze I und II, Wiesner, Wolf und Wolscht zu gedenken und ersuche ich, deren Andenken durch Erheben zu ehren.“

Nachdem dies geschehen, brachte der Redner das Kaiserhoch aus. Nachdem es verklungen und „Heil dir im Siegerkranz“ gesungen war, wurde der Versammlung von den zahlreich eingelaufenen Depeschen, Briefen und Karten aus Berlin, Emden, Erfurt, Gotha, Halle a/S., Halensee, Hannover, Limburg a/L., Nordhausen, Wiesbaden usw. Kenntniss gegeben.

Das Wiedersehen Vieler nach längerer oder kürzerer Zeit und der Austausch der Erlebnisse versetzte die Gesellschaft in heitere Stimmung. Der Bürovorstand Börst ergriff das Wort, um darauf hinzuweisen, dass es in unseren Beamtenkreisen immer Sitte gewesen, bei festlichen Gelegenheiten auch der hohen Vorgesetzten zu gedenken. Er erwähnte der fortgesetzten Hebung des Verkehrs, der Erweiterung des Eisenbahnnetzes, der Sicherheitsvorrichtungen, der Verbesserung der Besoldungsverhältnisse in der Verwaltungszeit der Minister v. Achenbach und v. Maybach. Im näheren wurde der Fortschritt in allen Verwaltungszweigen in den letzten zehn Jahren unter unserem gegenwärtigen Herrn Minister beleuchtet. Zahlreiche Maassnahmen haben Erleichterungen, Vereinfachungen, Betriebssicherungen geschaffen und allgemeinen Beifall gefunden. Wir Beamten wollen nicht zurückhalten mit dem Dank für die Verbesserung unserer Verhältnisse seit der Verstaatlichung, durch Erhöhung der Gehaltsbezüge, Vermehrung der etatsmässigen Stellen, für Erbauung zahlreicher Dienstwohnungen usw. Die Rede schloss mit dem Ausdruck des Dankes an die Herren Minister und mit einem begeisterten Hochruf auf Excellenz v. Thielen.

Im weiteren wurde von dem Eisenbahnsekretär Lucas in ausführlicher Weise der Veränderungen und Erlebnisse seit der Uebernahme zur hiesigen Eisenbahndirektion gedacht. Er betonte, dass den früheren Präsidenten Redlich, Hendel, v. Guerard und Becher stets ein treues Andenken gewahrt geblieben sei. Seit zwei Jahren hätten wir uns der Verwaltung des Herrn Präsidenten Thomé zu erfreuen, der sich in dieser kurzen Zeit die Hochschätzung Aller erworben habe. Seinen Bemühungen sei es gelungen, den Gemeinsinn zwischen Vorgesetzten und Untergebenen mehr und mehr zu fördern und verschiedene Wohlfahrtseinrichtungen für Beamte und Arbeiter ins Leben zu rufen, welche grosse Anerkennung finden und segensreich wirken. Es sei der allgemeine Wunsch, sich noch recht viele Jahre seiner Leitung erfreuen zu können, und daraufhin bringe er dem Herrn Präsidenten Thomé ein kräftiges Hoch dar. Die Versammlung stimmte in dasselbe aus ganzem Herzen ein.

Hierauf wurde der launigen und heiteren Erlebnisse in erheblicher Anzahl erwähnt, was schliesslich dazu führte, dass von mehreren Seiten in Anregung gebracht wurde, in Zukunft in kürzeren Zeiträumen eine Zusammenkunft der bereits durch den Tod stark gelichteten Reihe der ehemaligen Halle-Casseler Beamten zu ermöglichen. Man fasste den Entschluss, Sorge zu tragen, dass dieser Wunsch den weitesten Kreisen zur Kenntniss gelange, um verwirklicht werden zu können, und trennte sich in der Hoffnung auf ein fröhliches Wiedersehen.

— **Der Verein der Reichseisenbahnbeamten** (Sitz Strassburg i/E.) befindet sich nach dem vom Hauptvorstand für 1900 herausgegebenen Jahresberichte in erfreulicher Entwickelung. Der Verein, welcher sich auf das gesammte elsass-lothringische Bahnnetz erstreckt und gegenwärtig aus 20 verschiedenen Ortsvereinen besteht, zählt zur Zeit etwa 1 900 Mitglieder, welche Beamte aller Dienstgrade umfassen. Nach seinen Satzungen

wird die Vereinigung sämmtlicher Beamten und Hilfsbeamten der Reichseisenbahnverwaltung bezweckt, und hat sich der Verein in erster Linie — ebenso wie die in Preussen bestehenden Eisenbahnvereine — zur Aufgabe gestellt, das Ringen der in ihm vertretenen Berufsklassen nach Ansehen, Geltung und einer geordneten Lebenslage in die richtigen Bahnen leiten zu helfen. Neben der Gewährung eines Rechtsschutzes für seine Mitglieder in Prozesssachen, welche aus dem Eisenbahndienste heraus entstehen, neben vortheilhaftesten Einrichtungen auf wirthschaftlichem Gebiet gewährt der Verein Beihilfen beim Tode von Mitgliedern (Sterbegelder) und Unterstützungen an Wittwen und Waisen. Die Gründung einer Spar- und Darlehnskasse wird als nächstes Ziel anzusehen sein; dabei ist es noch unentschieden, ob diese als eine innere Anstalt des Vereins in Aussicht zu nehmen ist oder als eine allgemeine Kasse für alle Reichseisenbahnbeamten und Arbeiter angestrebt werden soll. Als Muster in der einen oder der anderen Richtung können hierbei dienen die Spar- und Darlehnskasse von Eisenbahnbeamten in Cassel, die Spar- und Darlehnskasse für das gesammte sächsische Staatseisenbahnpersonal und auch die Postspar- und Darlehnskasse. In diesem Frühjahre wurde die nothwendig gewordene Abänderung der bestehenden Satzungen vorgenommen, wobei in Anbetracht der verhältnissmässig guten Vermögenslage eine Herabsetzung des Eintrittsgeldes und eine Erhöhung der Sterbegeldsätze erfolgte, Maassnahmen, welche dem Vereine gewiss neue Mitglieder zuführen werden. Der Verein will seine Aufgaben und Ziele immer nur auf durchaus legalem Wege verfolgen und er wird sich hierbei des Wohlwollens der vorgesetzten Behörden gewiss versichert halten dürfen.

— **Ueber die Fortschritte der Verstadtlichung der Strassenbahnen als Uebergang zum Reichsbetriebe** bringt die „Zeitschrift für Lokal- und Strassenbahnwesen“ einen Aufsatz von Professor Dr. K. Hilse (Berlin). Ausgehend von der Anschauung, dass die Neigung, die Strassenbahnen zu erwerben und demnächst auch zu betreiben (mit einem Wort, sie zu „verstadtlichen“), im Zunehmen begriffen sei, weist Herr Hilse auf die Unzuträglichkeiten hin, die ein solches Vorgehen mit sich bringen könne, wenn die Strassenbahnen über den Bereich einer Gemeinde, ja eines Landes (!) hinausgehen. Ueber die Gemeinde Berlin hinaus gehen z. B. die Siemens'schen elektrischen Bahnen Behrenstrasse-Treptow und Mittelstrasse-Pankow, welchen noch die Verlängerungspflicht bis Johannisthal und Franz. Buchholz obliegt und welche die Stadtgemeinde Berlin durch Ankauf der Aktien erworben hat. H. hält es für unnatürlich, einer Gemeinde das Recht zuzugestehen, ihr Betriebsfeld auf andere Gemeinden oder Länder auszudehnen, während es unsittlich sein soll, Privatunternehmer gegen den Willen der Gemeinde zur Benutzung von Gemeindestrassen für Bahnzwecke zuzulassen. Als einzige natürliche Lösung aus diesem Wirrsal will H. das Reich und hier wieder die Post- und Telegraphenverwaltung für die berufene Unternehmerin der Strassenbahnbetriebe erklären. „Dem Reich wird also die Zukunft der deutschen Strassenbahnen gehören.“ —

So wünschenswerth auch Einheitlichkeit und Vermeidung von Streitigkeiten im Strassenbahnbetriebe ist, so will uns doch der Abstand von der Gemeinde zum Reich etwas zu gross erscheinen, als dass es nöthig wäre, das letztere mit einer Angelegenheit zu befassen, die doch eigentlich nur eine Gemeinde (oder zwei oder drei, die sich dann einigen müssen) angeht. Auch ist wohl wenig Aussicht zu einer „Verreichlichung“ der Strassenbahnen vorhanden, nachdem die gleiche Maassregel bei den Haupteisenbahnen Deutschlands bisher nicht gelungen ist. H—e.

— **Personalnachrichten.** Bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Meilly, bisher in Hannover, nach Gandersheim zum Bau der Strecke Gandersheim-Bodenburg-Elze/Düngen versetzt, desgleichen die Regierungsassessoren: Dr. Stapff, bisher in Königsberg i/Pr., als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Essen a/Ruhr, v. Schultzendorff, bisher in Breslau, als Vorstand (auftrw.) der Verkehrsinspektion nach Tarnowitz, Dr. Schrader, bisher in Köln, als Vorstand (auftrw.) der Verkehrsinspektion nach Königsberg i/Pr., Dr. Teubner, bisher in Kattowitz, als Vorstand (auftrw.) der Verkehrsinspektion nach Stralsund. — Zur Beschäftigung sind überwiesen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Kurth, seither bei der Reichseisenbahnverwaltung — der Eisenbahndirektion in Berlin, und Wilke der Eisenbahndirektion in Essen sowie der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Haberland der Eisenbahndirektion in Breslau. — Der Gerichtsassessor Dr. Fischer in Posen ist unter Ernennung zum Regierungsassessor dauernd zur Staatseisenbahnverwaltung übernommen.

Aus Anlass der Fertigstellung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke in China ist dem technischen Mitgliede der Direktion der Schantung-Eisenbahngesellschaft, Oberingeniör Alfred Gaedertz in Berlin, und dem Betriebsleiter der genannten Gesellschaft in Tsingtau, Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Heinrich Hildebrand, der Charakter als königlich preussischer Baurath verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Vereinheitlichung der Wagenbautypen.** Das Eisenbahnministerium hat unter dem 29. Juni d. J. an die Privatbahnverwaltungen einen Erlass gerichtet, in welchem darauf hingewiesen wird, dass in Oesterreich bisher fast jede Bahnverwaltung ihre Wagen nach eigenen Mustern bauen lasse, ohne dass diese Verschiedenartigkeit, welche sich als Uebelstand fühlbar mache, durch sachliche Gründe zu rechtfertigen sei. Durch Vereinheitlichung der Wagenbaugattungen würden sowohl für die Bahnverwaltungen als auch für die Wagenindustrie wesentliche Vortheile erzielt werden, indem dann Verbilligungen in der Erzeugung der Wagen sowie nicht zu unterschätzende Erleichterungen für deren Instandhaltung und die Beschaffung von Ersatztheilen zweifellos zu gewärtigen wären.

Der Eisenbahnminister hat, wie in dem Erlasse erwähnt wird, schon im Jahre 1898 nach Fühlungnahme mit Vertretern der grösseren österreichischen Bahnverwaltungen und Wagenfabriken ein Komitee von Fachmännern bestellt und demselben die Aufgabe übertragen, zunächst für die vollspurigen Güterwagen Normaltypen auszuarbeiten, die sich für sämmtliche österreichischen Bahnen eignen.

Nach dem dem Minister vorgelegten Berichte konnte dieses Komitee die ihm gestellte Aufgabe bisher zwar nicht vollständig lösen, es hat jedoch dem dringendsten Bedürfnisse durch die Aufstellung von Normalien für die wichtigsten Bautheile der Untergestelle und Laufwerke der Wagen Rechnung getragen. (Das dem Erlass beigegebene Verzeichniss A zählt folgende Wagenbestandtheile auf, für welche einheitliche Muster aufgestellt wurden, und zwar Räderpaare mit Wellenradscheiben und mit Hartgussrädern, dann mit Faltenscheiben und schmiedeeisernen Radsternen, getheilte Achslager für Wagen mit Lenkachsen, getheilte Mittelachslager für dreiachsige Wagen mit Lenkachsen, Tragfederhängung und Achsgabel für Wagen mit Lenkachsen, allgemeine Anordnung der Wagentragfedern, Tragfederbügel für Güterwagen mit Lenkachsen, Tragfederhängungen für ebensolche Wagen, Untergestellverbindungen, Buffer für Güterwagen und zweiachsige Personenwagen, Gehäuse geschmiedet und aus Stahlguss, Zugvorrichtungen für Wagen, Volutfeder für Buffer und Zugvorrichtungen der Wagen, doppelte Kuppelungen der Wagen Fusstritte und Kupplerhandgriffe für Güterwagen, ferner Spindelbremsen für zweiachsige Güterwagen.) Nach dem Antrage des Komitees sollen diese Anordnungen für zukünftige Neubeschaffungen vollspuriger Wagen für alle österreichischen Eisenbahnen bindend sein.

Das Komitee hat weiter für gedeckte Güterwagen mit und ohne Bremse, sowohl für deren allgemeine bauliche Anordnung als auch für die hauptsächlichsten Einzeltheile dieser Wagengattung und für Bremshütten offener Güterwagen Normalblätter (Verzeichniss B) ausgearbeitet, mit dem Antrage, die Anwendung dieser Bauarten für Neubeschaffungen zu empfehlen, wobei die allgemeine bauliche Anordnung den gewählten Kastenlängen, die Ausladung der Rungenkonsolen den jeweiligen Kastenbreiten usw. angepasst und die Einzelbauart der Kastenverbindungen, der Wagendecke, Schiebethüren, Luftklappen, Bremshütten usw. thunlichst nach der auf den Musterblättern dargestellten Bauart ausgeführt werden sollen.

Da diese Anregungen des Komitees in der That geeignet erscheinen, die Beseitigung der eingangs erwähnten Uebelstände anzubahnen, hat der Eisenbahnminister folgendes verfügt: 1. Die in dem Verzeichnisse A angeführten Wagenarten haben für den Neubau von vollspurigen Güterwagen, und sofern diese Konstruktionstheile auch für Personen- und Dienstwagen geeignet sind, auch für diese als Vorbild zu gelten, mit der Maassgabe, dass die auf den Musterzeichnungen dargestellten, als „zulässige Varianten“ bezeichneten Abarten von Radreifenrädern mit Faltenradscheiben und schmiedeeisernen Radsternen nur in besonders begründeten Fällen zur Ausführung kommen sollen. 2. Die im Verzeichnisse B angeführten Normalzeichnungen werden für künftige Ausführungen von gedeckten Güterwagen im Sinne des Antrages des Wagentypenkomitees zur Anwendung empfohlen.

Bei dieser Gelegenheit hat der Eisenbahnminister allen Fachmännern, welche an dieser Arbeit mitgewirkt haben, für ihre erspriessliche Thätigkeit den Dank und die Anerkennung mit der Bitte ausgesprochen, die Aufgaben des Wagentypenkomitees in gleicher Weise wie bisher auch fernerhin fördern zu wollen.

— **Eisenbahnprojekt Kirchbach a. d. Pielach-Mariazell.** Der niederösterreichische Landtag hat die ihm vom Landesausschuss unterbreiteten Anträge wegen Herstellung einer Eisenbahn von Kirchberg a. d. Pielach nach Mariazell (Fortsetzung der Pielachthalbahn) genehmigt. (Vergl. Nr. 50 S. 797 d. Ztg.)

— **Eine neue Wienerwaldbahn.** Seit Jahren bewirbt sich eine Genossenschaft um den Bau einer Eisenbahn von Grammatneusiedl über Baden nach Rekawinkel, somit einer Verbindung der Bahnlinie Wien-Pottendorf, der Aspangbahn, der Südbahn und der Staatsbahnen (Westbahn). Der niederösterreichische Landesausschuss hat dem Landtage den Antrag vorgelegt, er wolle den Landesausschuss ermächtigen, dem Eisenbahnunternehmen Grammatneusiedl - Baden - Rekawinkel (oder Neulengbach) einen in Aktien des Unternehmens zurückzuerstattenden Beitrag von 300 000 Kr. zuzusichern, sobald von der Regierung dem genannten Unternehmen mindestens der doppelte Betrag in verfassungsmässiger Form zugesichert sein wird. Dieser Antrag wurde zum Beschluss erhoben.

— **Kotirungs- und Stempelgebühren der Südbahn.** Infolge der jüngsten Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes in den Steuerprozessen der Eisenbahnen erzielte die Südbahn eine nicht unerhebliche Steuerersparniss. Der Gerichtshof hat nämlich die Kote- und Kuponstempelgebühren als Abzugsposten bei der Erwerbsteuerbemessung anerkannt. Diese Gebühren umfassen bei der Südbahn sehr bedeutende Summen. Für das Geschäftsjahr 1900 stellen sie sich auf 1 162 308 Kr.; die Steuer sammt Zuschlägen würde rund 20 %, also 232 406 Kr. betragen haben, und die Südbahn erspart mithin für das Jahr 1900 diese Summe. Selbstverständlich werden auch die folgenden Jahre nicht mehr durch die Steuer für die Kote- und Kuponstempelgebühren belastet werden. Für die Jahre 1898 und 1899 ist die Steuer von der Gesellschaft bereits entrichtet worden. Für die letztgenannten zwei Jahre würden rund 464 000 Kr. zur Abschreibung gelangen. Rechnet man zum Betrag von 464 000 Kr. noch die früher erwähnte Summe von 232 000 Kr., die für das Geschäftsjahr 1900 nicht vorgeschrieben werden, so wird der Erfolg für das Steuerjahr 1900 in einer Verringerung der Steuerausgaben um etwa 696 000 Kr. bestehen. Die Südbahn hat im Gegensatz zu allen übrigen Bahnen in Bezug auf die Kote- und Kuponstempelgebühren keine Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshofe überreicht. Der Grund hierfür lag darin, dass die Finanz-Landesdirektion die Entscheidung über diese Beschwerdepunkte bei der Südbahn offen gelassen und sich vorbehalten hat, nach Entscheidung der einschlägigen Beschwerden anderer Bahnen seitens des Verwaltungsgerichtshofes die in dieser Angelegenheit anhängigen Rekurse der Südbahn zu erledigen. Nachdem der Verwaltungsgerichtshof die Abzugsfähigkeit der Kotirungs- und Stempelgebühren anerkannt hat, wird dem Rekurse der Südbahn wohl zweifellos stattgegeben werden.

— **Die Investitionen der österreichisch - ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** In dem Investitionsprogramm der Gesellschaft nimmt der Umbau der Bahnhöfe in Brünn und Böhmisch-Trübau eine wichtige Rolle ein. Die Ausführung des Umbaues des Brünner Bahnhofes gestaltet sich deshalb zu einer sehr schwierigen Aufgabe, weil hierbei darauf Bedacht genommen werden muss, die Abwickelung des Verkehres während des Umbaues nicht zu beeinträchtigen. Die Pläne für die neu herzustellenden Aufnahmegebäude in Brünn sind im wesentlichen vollendet und gilt das gleiche von den Plänen für die Gleisanlagen. Da die Vereinbarungen mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen der Kostenauftheilung und die Durchführung der neuen Anlagen abgeschlossen sind, wird nach Genehmigung der Pläne mit dem Bau selbst begonnen werden können. Was den Umbau des Bahnhofes in Böhmisch-Trübau anlangt, so ist für diesen gleichfalls die Baubewilligung vom Eisenbahnministerium ertheilt worden. Die Grundeinlösung ist durchgeführt und steht dem demnächstigen Baubeginn nichts im Wege.

— **Die Tunnelbauten bei den neuen Alpenbahnen** sind, wie gemeldet, bereits in Angriff genommen worden und werden zunächst mit Handbetrieb geführt. Hierbei handelt es sich selbstredend nur um eine einstweilige Maassnahme, und wird in der ersten Hälfte des nächsten Jahres voraussichtlich der Betrieb mit Maschinen aufgenommen werden. Die Wahl des Systems ist noch nicht getroffen. Es kommt hierbei vor allem die Brandt'sche Bohrmaschine (mit hydraulischem Betrieb) und der elektrische Antrieb in Frage.

— **Leoben-Vordernberger Eisenbahn.** Die Verwaltung dieser Eisenbahn hat dem Eisenbahnministerium in Ansehung der Kostendeckung für das zweite Gleis auf der gesellschaftlichen Linie neue Vorschläge unterbreitet, welche von dieser Behörde einer Prüfung unterzogen werden und über welche demnächst mündliche Verhandlungen stattfinden sollen. Falls diese Verhandlungen zu einer Verständigung führen, wäre die Legung des zweiten Gleises, dessen Ausführung zunächt in der Strecke Loeben-St. Peter-Freyenstein in Aussicht genommen ist, gesichert.

— **Kanalprojekt Fiume-Budapest.** Die Fiumaner Handels- und Gewerbekammer hat vor einigen Tagen an den ungarischen Handelsminister eine Eingabe zwecks Schaffung obenbezeichneter Kanalverbindung gerichtet. Die Kammer stellt an die Regierung das Ersuchen, diese Frage um so dringender zu erwägen, weil durch den Bau der zweiten Bahnverbindung nach Triest der Handel in Fiume schon bisher grossen Schaden erlitten und weil die wirthschaftlichen Interessen des Landes die Schaffung dieser Wasserstrassen nothwendig machen, um die Unabhängigkeit des ungarischen Handels sicherzustellen. Der Eingabe ist ein schon seit Beginn der 70er Jahre ausgearbeiteter Plan des Generals Türr beigelegt. Vom Handelsministerium sind bereits vor dem Einlangen dieser Arbeit die Vorarbeiten für diesen Kanal in Angriff genommen worden.

Uebrige europäische Länder.

— **Brüsseler Bahnhöfe.** Der belgische Eisenbahnminister hat die zuständige Dienststelle beauftragt, unverzüglich den Erwerb des nöthigen Grund und Bodens für die Errichtung des neuen Güterbahnhofs gegenüber der Birminghamstrasse vorzunehmen. Auf dem Nordbahnhof sollen mehrere grosse elektrische Ventilatoren in Betrieb gesetzt werden, um die zu langsame Entfernung des Rauches zu fördern.

— **Rückgang der schweizerischen Eisenbahneinnahmen** In den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres haben die fünf schweizerischen Hauptbahnen 43 070 058 Fr. vereinnahmt, d. i. 2 163 689 Fr. weniger als in der gleichen Vorjahrszeit. Von dem Ausfall kommen 2 054 576 Fr. auf den Güterverkehr und 109 113 Fr. auf den Personenverkehr. Die Einnahmeüberschüsse sind bei der Nordostbahn um 25,52 %, bei den vereinigten Schweizerbahnen um 19,51 %, bei der Jura-Simplonbahn um 16,7 % und bei der Gotthardbahn um 13,76 % zurückgegangen.

Fremde Welttheile.

— **Kolonialbahnen in Deutsch - Südwestafrika.** Die „Deutsche Kolonialztg." bringt nähere Mittheilungen über die Verhandlungen des Kolonialrathes in der Frage des von der Otavigesellschaft geplanten Eisenbahnbaues. Admiral Valois richtete die Aufmerksamkeit darauf, dass nach § 2 der Konzession, welche der Otavi-Minen- und -Eisenbahnbaugesellschaft ertheilt worden sei, die Regierung nur gebunden sei, eine an der Tigerbai endende Bahn zu genehmigen. Letztere komme aber nach einer dem Redner von Herrn v. Hansemann gewordenen Nachricht als gänzlich unbrauchbar überhaupt nicht mehr in Frage. Daher befände sich die Regierung nunmehr auf dem Rechtsboden, eine vollständig neue Vereinbarung mit der Gesellschaft abschliessen zu können, jedenfalls aber die Genehmigung zu verweigern, den Mündungspunkt der Eisenbahn noch weiter nördlich zu verlegen. Für die südliche Linienführung sprächen neben der nationalen Forderung, die Bahn unter allen Umständen an die deutsche Küste zu führen, auch die ungeheuren Mehrkosten der portugiesischen Bahn im Verhältniss zu der Strecke nach Swakopmund, selbst wenn ohne Benutzung der bisherigen Schmalspurbahn eine vollständig neue Bahn angelegt werden sollte. Der Unterschied zwischen beiden Strecken betrage nämlich zu Gunsten der Südlinie 300 km. Geheimerath v. Hansemann und Dr. Scharlach erwiderten, dass man nicht die Länge an sich, sondern die Aussichten auf Ertragsfähigkeit in Betracht zu ziehen habe. Ausserdem sei zur Zeit noch nichts endgültiges über die einzuschlagende Richtung festgesetzt. Der Ausschuss der deutschen Kolonialgesellschaft wird demnächst Gelegenheit haben, in der Angelegenheit Stellung zu nehmen.

Allgemeines.

— **Ueber die Verwendung von Aluminiumdraht für elektrische Leitungen,** wie solche s. Zt. als Ersatz für Kupferdraht oder Bronzedraht in Aussicht gestellt wurde, wird uns von fachmännischer Seite berichtet, dass sich eine solche nach näherer Prüfung nicht als ausführbar erwiesen hat. 100 kg Kupfer- (Bronze-) Draht kosten etwa 200 ℳ., 100 kg Aluminiumdraht dagegen 270 ℳ. Das spezifische Gewicht von Aluminium

ist 2,6, das von Kupfer 8,9; ihr Leitungsvermögen verhält sich wie 1 : 1,7. Während 2 mm starker Kupferdraht 28 kg für 1 km wiegt, hat gleich starker und gleich langer Aluminiumdraht nur ein Gewicht von 9 kg. Dieser ausserordentlichen Leichtigkeit des Aluminiums steht die geringe Bruchfestigkeit von 15 kg für 1 qmm Querschnitt entgegen, während solche bei Kupfer 54 kg beträgt.

Um gleiche Leitfähigkeit zu erhalten, muss der Querschnitt des Aluminiumdrahtes 1,7 mal so gross sein wie der Kupferquerschnitt, so dass sich im ganzen überhaupt nur eine Ersparniss von rund 18 % ergeben würde, wenn die Verwendung des Aluminiumdrahtes zu Leitungszwecken empfohlen werden könnte. Dies kann aber nicht geschehen, weil die Bruchfestigkeit zu gering ist, daher die Abstände der Leitungsstangen kaum grösser als 30 m genommen werden können, was rund 50 % Mehrkosten an Stangenmaterial verursacht, und weil ferner die Nichtlöthbarkeit des Aluminiums dazu zwingt, besondere Muffen für die Verbindungen zu verwenden, deren Zweckmässigkeit noch zu erproben wäre und deren Anwendung jedenfalls umständlicher und theurer sich gestalten würde, als die Verlöthung bei gewöhnlicher Drahtleitung.

Aluminiumbronzedraht dagegen hat eine Zugfestigkeit von 70 kg für 1 qmm, ist aber rund 4 % theurer als gewöhnlicher Bronzedraht. T.

Bücherschau.

— **Motorposten** von G. Schätzell, königlicher Postoffizial. Technik und Leistungsfähigkeit der heutigen Selbstfahrersysteme und deren Verwendbarkeit für den öffentlichen Verkehr. München, Druck und Verlag von R. Oldenbourg. 1901. Preis 2 *M.* — Auf Grund einer eingehenden Untersuchung über die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Selbstfahrersysteme — Dampf-, Explosions- und Elektromotoren – ist der Verfasser zu der Ueberzeugung gelangt, dass der Selbstfahrer schon heute, was Schnelligkeit und Sicherheit anlangt, den Anforderungen des Verkehres gewachsen ist. In allen Gegenden, wo die geringe Verkehrsdichtigkeit noch nicht die kostspielige Anlage einer Eisenbahn erlaubt, erscheint der Selbstfahrer berufen, wieder Leben auf die seit Jahrzehnten verödete Landstrasse zu bringen, da der Verkehr mit Pferden seiner Langsamkeit wegen für den Personentransport und seiner Kostspieligkeit und geringen Leistungsfähigkeit wegen für den Gütertransport den heutigen Bedürfnissen nicht mehr genügt. Unter den verschiedenen Triebkräften wird bei dem heutigen Stande der Selbstfahrertechnik dem Explosionsmotor der Vorzug zugesprochen. Dem Dampfmotor ist er überlegen, weil er billiger zu beschaffen und zu betreiben ist, vor dem Elektromotor, der beim Oberleitungsbetriebe an die Zuleitungslinie, beim Akkumulatorenbetriebe an die Nähe des Kraftwerkes räumlich gebunden ist, hat er den Vorzug einer ausgedehnteren Verwendbarkeit voraus. Zum Schlusse geht der Verfasser auf die Verkehrsverhältnisse seines Heimathlandes Bayern ein, und empfiehlt die Ersetzung der jetzt mit Pferden betriebenen Postfahrten durch Motorposten, die eine Erübrigung von 3 bis 4$^1/_3$ Millionen Mark ergeben würden. Hierbei werden die Verkehrsbedürfnisse ländlicher Gegenden in ihren Beziehungen zur nächsten Stadt in ebenso anschaulicher wie lebenswahrer Weise geschildert, und gewiss würden bei einem Vorortverkehre mit Motorwagen sich in vielen Städten günstige Ergebnisse erzielen lassen. Aus Seite 60 ff. wird uns berichtet, dass in dieser Beziehung seit 1899 in Speyer auf vier verschiedenen Linien von 7 bis 14 km Länge Versuche gemacht werden, die hoffentlich nach Ueberwindung der ersten Schwierigkeiten zu guten Erfolgen führen. Wir werden auf die Schrift und ihren Gegenstand alsbald noch ausführlicher zurückkommen.

— **Technische Thermodynamik** von Dr. Gustav Zeuner, königlich sächsischer Geheimer Rath und Professor a. D. Zweite Auflage. Zugleich vierte vollständig neu bearbeitete Auflage der „Grundzüge der mechanischen Wärmetheorie“. Zweiter Band. Die Lehre von den Dämpfen. Mit 50 in den Text gedruckten Holzschnitten. Leipzig, Verlag von Arthur Felix. 1901. Preis 14 *M.*

Die Versuche von Raoul Pictet und anderen Gelehrten, zuletzt Linde und Dewar, haben gezeigt, dass es Körper, die unter allen Umständen gasförmig sind oder bleiben, nicht gibt. In diesem Sinne hat der Unterschied zwischen Dämpfen und Gasen in dem früheren, noch vor Jahrzehnten geltenden Sinne seine Bedeutung verloren. Doch ist der Unterschied zwischen dem hoch überhitzten Dampf und dem Gase keineswegs so bestimmt, wie es auf den ersten Blick scheint, denn der hoch überhitzte Dampf erleidet bei immer weiterer Erhitzung eine chemische Aenderung: er zerfällt in seine Bestandtheile, die wiederum Dämpfe zusammengesetzter Art oder auch die elementaren Bestandtheile des zerlegten Dampfes sein können. Hiermit begründet der Verfasser die von ihm beibehaltene Trennung des Gegenstandes in die Lehre von den Gasen und die von den Dämpfen, indem er als Gas kurzweg einen überhitzten Dampf vor dem Eintritt der Zerlegung innerhalb derjenigen Strecke seiner Zustandsänderung bezeichnet, auf der er dem Mariotte- und Gay-Lussac'schen Gesetz genügt. Nur unter Annahme des Vorhandenseins von Gasen ist die Form und Bedeutung der Temperaturfunktion, die als die Carnot'sche Funktion bekannt ist, abzuleiten, die ohne Beziehung dasteht zu den sonstigen Aggregatzuständen des gasförmigen Körpers.

So sind in dem jetzt vorliegenden zweiten Bande, dem dritten Abschnitt des Gesammtwerkes, die Dämpfe gesondert behandelt, und zwar solche, die — den Erfordernissen des gewerblichen Lebens entsprechend — zu ihrer Verflüssigung nicht zu grosse Temperaturerniedrigung erfordern. In erster Linie der Wasserdampf, dann aber auch wegen ihrer Verwendung bei den Kaltdampfmaschinen die Kohlensäure, das Ammoniak, die schweflige Säure. Die verschiedenen Kapitel des vorliegenden Bandes sind gewidmet: A. dem Verhalten der gesättigten Dämpfe; B. dem Verhalten der überhitzten oder ungesättigten Dämpfe; C. der atmosphärischen Luft als Flüssigkeit und Dampf; D. dem Verhalten von Mischungen, von atmosphärischer Luft und Wasserdampf und von Dämpfen verschiedener Art. Unter C. ist das geniale Verfahren der Luftverflüssigung von Linde besprochen; auf die besonderen Eigenschaften von Ammoniak, schwefliger Säure, Kohlensäure ist unter B. Bezug genommen. Die Anwendungen des dritten Kapitels umfassen das Gebiet der Dampfmaschinen — Maschinen für gesättigte, überhitzte Dämpfe und die sogen. Kaltdampfmaschinen.

Das Zeuner'sche Werk gehört zur klassischen Litteratur auf dem Gebiete der „mechanischen Wärmetheorie“, wie es früher, so auch in den ersten Auflagen des vorliegenden Werkes — die erste erschien im Jahre 1859 — umschrieben war. Von Auflage zu Auflage hat der Verfasser an der Vervollkommnung des Werkes gearbeitet, unter Benutzung eigener Arbeiten und solcher anderer anerkannter Fachmänner. In dem vorliegenden Bande sind Veränderungen in grossem Umfange eingetreten, von denen der Verfasser im Vorwort die wichtigsten erwähnt. Beispielsweise sind die Battelli'schen Untersuchungen über den Wasserdampf in den Ergebnissen berücksichtigt worden; die Untersuchungen von Amagat und Mollier über die Kohlensäure, von Matthias über die schweflige Säure sind benutzt, während über das Ammoniak neuere Untersuchungen nicht vorliegen. Das Linde'sche Verfahren der Verflüssigung der Luft ist eingehend behandelt und in der Theorie der Kaltdampfmaschinen sind erhebliche Aenderungen und Erweiterungen vorgenommen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 8,52 km lange Strecke Masmünster-Sewen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Mainz. Der an

der Strecke Mainz-Darmstadt zwischen den Stationen Gross-Gerau und Weiterstadt gelegene Haltepunkt Klein-Gerau, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, wird vom 1. August d. J. ab für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis 100 kg eröffnet werden. Die Entfernungen betragen bis Gross-Gerau 2,38 km und bis Weiterstadt 4,63 km.

Die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen sowie der Lieferfristverkürzungen

ist neu herausgegeben und zur Vertheilung gebracht worden. Die im Dezember 1898 ausgegebene Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen usw. nebst Nachtrag I ist aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 27 vom 8. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen sowie der Lieferfristverkürzungen (abgesandt am 16. Juli d. J.).

Nr. VI 1 Z vom 8. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abonnementskosten für die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" für das II. Halbjahr 1901 (abgesandt am 12. Juli d. J. an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche zahlpflichtige Exemplare der Vereinszeitung beziehen).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Vom 1. August d. J. ab wird die an den Strecken Essen H. B.-Bismarck und Essen H. B.-Altenessen neu eingerichtete Station Stoppenberg für den Personen-, Güter- und Thierverkehr mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet.

Die Personenzüge werden wie folgt anhalten:

Entfernung	61	63	65	309	71	73	Nr.	Strecke Essen H. B.-Bismarck	Nr.	62	64	66	310	70	72
0,0	4.35	8.36	12.25	2.47	8.16	10.37	↓ ab	Essen H. B.	an ↑	7.09	10.11	2.06	5.08	8.06	10.26
3,6	4.41	8.42	12.31	2.53	8.22	10.43	„	Stoppenberg	ab	7.03	10.05	2.00	5.03	8.00	10.20
7,2	4.48	8.47	12.37	2.58	8.28	10.49	an	Caternberg Nord	„	6.57	9.59	1.54	4.57	7.54	10.14

Entfernung	31	35	39	41	75	77	79	85	87	Nr.	Strecke Essen H. B.-Altenessen	Nr.	30	36	40	42	76	78	80	86	88
0,0	12.45	5.40	6.55	8.14	11.12	12.52	1.42	7.47	9.13	↓ ab	Essen H. B.	an ↑	12.16	6.11	7.27	8.43	12.03	1.23	2.23	8.38	9.55
3,6	12.52	5.47	7.02	8.21	11.19	12.59	1.49	7.54	9.20	„	Stoppenberg	ab	12.10	6.05	7.21	8.37	11.57	1.16	2.17	8.32	9.49
5,8	12.56	5.51	7.06	8.25	11.23	1.03	1.53	7.58	9.24	an	Altenessen	„	12.05	6.00	7.16	8.33	11,52	1.11	2.12	8.27	9.44

Essen, den 15. Juli 1901. Königl. Eisenbahndirektion. (1810)

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Reststrecke der normalspurigen Teutoburger Wald-Eisenbahn Ibbenbüren-Laer mit einer Abzweigung von Brochterbeck nach dem Hafen zu Saerbeck (Dortmund-Emskanal).

Nachdem am 1. November 1900 die Nebenbahntheilstrecke Gütersloh - Laer eröffnet ist, wird am 19. Juli d. J. die oben bezeichnete Reststrecke für den allgemeinen Verkehr zur Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern dem Betriebe übergeben.

Genannte Nebeneisenbahn schliesst in Ibbenbüren, Lengerich und Gütersloh an die preussische Staatseisenbahn an.

In den direkten Verkehren kommen im Einvernehmen mit der preussischen Staatsbahnverwaltung für die Verbindungsstrecken zwischen den vorgenannten Staatsbahn-Uebergangsstationen und den diesseitigen Stationen Ibbenbüren T. W. E., Lengerich T. W. E. und Gütersloh T. W. E. bei Ibbenbüren und Lengerich je 1 km und bei Gütersloh 2 km Zuschlag zur Berechnung.

An der Hauptstrecke Ibbenbüren-Gütersloh sind folgende Stationen errichtet:

		Tarif-km
1. Ibbenbüren T. W. E.,	Bahnhof	0
2. Brochterbeck	„	7
3. Tecklenburg	„	10
4. Lengerich T. W. E., Stadtbahnhof	„	15
5. Lengerich T. W. E., Personenbahnhof	„	18
6. Lengerich T. W. E.,	Güterladestelle	20
7. Höste,	Haltestelle	23
8. Lienen,	„	27
9. Iburg,	Bahnhof	32
10. Laer T. W. E.,	„	38
11. Müschen,	Haltestelle	41
12. Versmold,	Bahnhof	46
13. Niedick,	Haltestelle	51
14. Harsewinkel,	„	57
15. Marienfeld,	„	60
16. Blankenhagen,	Haltepunkt	66
17. Gütersloh T. W. E.,	Bahnhof	71

Die Abzweigung von Brochterbeck nach dem Hafen zu Saerbeck (Dortmund-Emskanal) hat folgende Stationen:

		Tarif-km
1. Dörenthe,	Haltestelle	6
2. Saerbeck,	Haltestelle (Kanalanschluss)	8

Die letztgenannte Station stellt mittelst eines Hafengleises die Verbindung mit dem Dortmund-Emskanal her.

Der Haltepunkt Blankenhagen dient nur dem Personenverkehr, die Güterladestelle Lengerich T. W. E. nur dem Wagenladungsverkehr und der Personenbahnhof Lengerich T. W. E. nur dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr.

Die Haltestellen Dörenthe, Höste, Müschen und Niedick sind ausser dem Personenverkehr nur für den Wagenladungsverkehr bestimmt.

Die Haltestellen Dörenthe, Saerbeck, Höste und Niedick sind auch von dem Viehverkehr ausgeschlossen.

Fahrzeuge, zu deren Ver- bezw. Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, werden auf sämmtlichen Stationen nicht angenommen bezw. ausgeliefert.

Güter-Verladerampen (Seitenrampen) sind vorhanden in Brochterbeck, Güters-

loh T. W. E., Harsewinkel, Iburg, Lengerich T. W. E. (Stadtbahnhof), Tecklenburg und Versmold; diese Rampen schliessen jedoch das Ver- bezw. Entladen solcher Fahrzeuge aus, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist von und nach allen Stationen ausgeschlossen.

Der Betrieb auf der Teutoburger Wald-Eisenbahn erfolgt unter Oberleitung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter, Berlin W. 10, nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom Jahre 1892, sowie der besonderen für den Betrieb der Teutoburger Wald-Eisenbahn gültigen Bestimmungen.

Der grösste zulässige feste Radstand beträgt 5 m, der grösste Raddruck 7 t, der kleinste Bogenhalbmesser 250 m, die grösste Steigung 12,5 ‰ (1 : 80).

Bei der Beladung von offenen Güterwagen ist das Lademaass I maassgebend.

Die in den Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung haben die Genehmigung der Aufsichtsbehörde erhalten.

Der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern im Binnenverkehr ist vom Tage der Betriebseröffnung an gültig und kann von der Betriebsverwaltung in Gütersloh zum Preise von 75 ₰ bezogen werden.

Alle auf Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten bezüglichen Anfragen sind an die örtliche Betriebsverwaltung der Teutoburger Wald-Eisenbahn in Gütersloh unter der Adresse: „Betriebsverwaltung Gütersloh i/W.“ zu richten.

Tecklenburg, den 17. Juli 1901. (1811)

Die Direktion
der Teutoburger Wald-Eisenbahn.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Benennung der Stationen Calbe und Drewitz.

Den an der Bahnstrecke Wannsee-Blankenheim gelegenen, bisher verschiedenartig benannten Stationen Calbe und Drewitz ist die Benennung „Calbe a/S.“ und „Drewitz“ beigelegt worden.

Magdeburg, den 13. Juli 1901. (1812)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Zuschlagsfristen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Einführung einer Zuschlagsfrist für alle nach Italien bestimmten Frachtgüter, welche in Ala zur Grenzverzollung angewiesen werden.

Vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums wird aus Anlass der nach Behebung der Verkehrsstörung zwischen Neumarkt-Tramin und Salurn in der Station Ala eingetretenen Güterstauung für alle nach Italien bestimmten Frachtgüter, welche in der Station Ala zur Grenzverzollung angewiesen sind, zu der normalen Lieferfrist auf Grund des § 63, Absatz (3) Punkt 2 des Betriebsreglements, der Ausführungsbestimmung § 6, Absatz (3) Punkt 2 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr eine temporäre Zuschlagsfrist von

5 Tagen

festgesetzt.

Diese Zuschlagsfrist tritt mit 10. Juli 1901 in Kraft.

Wien, im Juli 1901. (1813)

Die General-Direktion.

5. Güterverkehr.

Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1901 wird die Reinickendorf-Liebenwalde-Gr.-Schönebecker Eisenbahn für den Wechselverkehr mit den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen in den Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif einbezogen.

Berlin, 16. Juli 1901. (1814)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im niederländisch-österreichisch-ungarischen Verbande, Gütertarif Th. II, Heft 1 erhöhen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 37 (Tabak) für die Station Joachimsthal K. K. St. B., deren Bezeichnung in „St. Joachimsthal“ zu ändern ist, vom 1. September d. J. an um je 0,15 ℳ für 100 kg. Die Sätze gelten nur für Sendungen an die K. K. Tabakfabrik daselbst.

Dresden, am 20. Juli 1901. (1815)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Die Bedingungen, unter welchen die nach der Bekanntmachung vom 22. Mai 1901 im Berlin-Stettin-sächsischen, Magdeburg-Halle-sächsischen, norddeutsch-sächsischen, nordostdeutsch-sächsischen, rheinisch-Frankfurt-sächsischen, schlesisch-sächsischen und thüringisch-hessisch-sächsischen Verkehr, sowie durch Nachtrag I zum Binnen-Gütertarif am 1. Juni 1901 eingeführten Ausnahmetarife für Zucker angewendet werden, haben mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 eine anderweite Fassung erhalten.

Auskunft hierüber ertheilen unsere Güterverwaltungen.

Dresden, den 18. Juli 1901. (1816)

K. Generaldir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Am 1. August d. J. treten für die Stationen Lauscha (Sachsen-Meiningen) und Sonneberg (Thüringen) der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt an Stelle der bisherigen niedrigere Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, die Auskunftsstellen und die Verkehrsbüreaus der königlichen Eisenbahndirektionen.

Breslau, den 11. Juli 1901. (1817)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. werden die Stationen Fürstenberg a/O. des Direktionsbezirks Berlin und Zehdenick i. d. M. des Direktionsbezirks Stettin als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 9 S (Schiffsbaueisen) aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 15. Juli 1901. (1818)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 10. August d. J. treten im Tarife Theil II, Heft 2 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Holz des Sp.-T. II) und Nr. 9 (Holz des Sp.-T. III) von einer Anzahl Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Station Saalfeld (Thür.) der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 13. Juli 1901. (1819)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verbandsgütertarif.

Der Wortlaut der Ausnahmetarife für Zucker erhält mit sofortiger Gültigkeit eine anderweite Fassung, durch welche insbesondere die Frist für den Nachweis der Ausfuhr auf 12 Monate verlängert wird.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen

Breslau, den 15. Juli 1901. (1820)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.

Verkehr über Elsass-Lothringen.

Am 1. August 1901 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Glaswaaren usw. zwischen Bodenbach und Tetschen (Stationen der kgl. sächsischen Staatsbahnen) und Paris (Douane) in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg in Kraft.

Derselbe kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 12. Juli 1901. (1821)

Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Im Berlin-Stettin-sächsischen Verbandsverkehre kommt vom 20. Juli 1901 ab für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (Purple ore), Puddel- und Herdfrischschlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken, eisenhaltigen Konverterschlacken sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum zollinländischen Hochofenbetriebe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg ab Stettin Centralgüterbhf. nach Zwickau in Sachsen ein Ausnahmefrachtsatz von 0,60 ℳ für 100 kg zur Anwendung. Die näheren Anwendungsbedingungen sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 18. Juli 1901. (1822)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodensee-Uferstationen

Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.
(Verschiebung des Einführungstermines vom Tarif Theil II.)

Der in diesem Blatte Nr. 31 vom 20./4. 1901 sub Pos. 980 verlautbarte Einführungstermin des neuen Tarifes für den obbezeichneten Verkehr wird auf den 1. August 1901 verschoben und bleiben daher die Frachtsätze des derzeit bestehenden Tarifes bis zu diesem Zeitpunkte in Kraft.

Wien, am 15. Juli 1901. (1823)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-thüringischer Kohlenverkehr über Lichtenfels.
Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. September 1901 tritt der Nachtrag I zu dem Tarife für den obengenannten Verkehr vom 1. April 1901 in Wirksamkeit.

Abdrücke dieses Nachtrages, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält, sind vom 15. August 1901 an bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 30 ₰ oder 36 Hellern für das Stück erhältlich.

Prag, am 13. Juli 1901. (1824)

Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.
(Einführung ermässigter Frachtsätze für Lokomotiven, auf Trucks oder Lowries der Absender verladen.)

Mit Gültigkeit vom 19. Juli 1901 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1901, gelangen für die Beförderung von Lokomotiven, auf Trucks oder Lowries der Absender verladen, bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende ermässigte Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung:

Schnitttafel A.

Bis zum Schnittpunkte von	für 100 kg in Centimes
Baden	69,4
Oerlikon	56,8
Rüti (Zürich)	66,4
Töss	44,8
Winterthur	44,2
Zürich Hptbhf.	59,8

Schnitttafel B.

Vom Schnittpunkte nach	für 100 kg in Centimes
Granica trs. bezw. Szczakowa trs., für das im Grenzverkehre Russland-Vorarlberg etc., für die Uebergangspunkte Granica und Szczakowa festgesetzte russ. Verkehrsgebiet	a) 216 b) 186

Hinsichtlich der Schnitttafel A wird das Gewicht der zur Beförderung benutzten Wagen, sowie der auf den Lokomotiven befindlichen Reservestücke im Hinweg mit in Ansatz gebracht; rücksichtlich der Schnitttafel B erfolgt die Frachtberechnung für das verladene Gewicht u. zw.:

ad a) bei Aufgabe von resp. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg,
„ b) bei Aufgabe von resp. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg.

Die Gesammtfrachtsätze werden durch Anstoss der Streckentaxen der Schnitttafel A an die entsprechenden Streckentaxen der Schnitttafel B ermittelt.

Der Rücktransport der zur Beförderung benutzten Trucks oder Lowries nach der Versandstation erfolgt auf dem Wege des Hintransportes frachtfrei.

Die näheren Bedingnisse über die Anwendung der Frachtsätze und der Liquidirung des Frachtunterschiedes sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfragen.

Wien, am 12. Juli 1901. (1825)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in der Kundmachung (3191) in der „Zeitung des V. D. E.-V.“ Nr. 99 vom 19. Dezember 1900 (Seite 1519) unter c aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 b für Koks zu Hochofenzwecken von Horst i. Westf. und Neumühl nach Kladno B. E. B. und Königshof k. k. St. B. werden mit Ende September 1901 aufgehoben.

Wien, am 12. Juli 1901. (1826)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

6. Verdingungen.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung der Verlängerung der Eisenkonstruktion des Vordaches der Versandhalle auf dem Hauptgüterbahnhof zu Frankfurt a/M. sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnung, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6 eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ. (durch Postanweisung) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin

Mittwoch, den 31. Juli d. J.,
Vormittags 11 Uhr

gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 16. Juli 1901. (1827J)

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Die Lieferung von 3 100 m Drainrohren 10 cm weit, 250 m Thonrohren 40 cm weit, 600 m Thonrohren 30 cm weit, 1 550 m Thonrohren 20 cm weit, 250 m Thonrohren 16 cm weit, 1 550 m Thonrohren 13 cm weit soll auf Grund öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 25. Juli 1901, Vormittags 10 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen hierher einzureichen, Angebotshefte daselbst einzusehen und gegen bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ zu beziehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin SO. 16, Engelufer 1 a, den 16. Juli 1901. (1828)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung 2.
Baur.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung der nachverzeichneten Oberbaumaterialien soll vergeben werden:

1. 75 000 Stück Fusslaschen H aus Flusseisen,
2. 600 000 „ Unterlagsplatten aus Flusseisen,
3. 600 000 „ Schienennägel aus Schweisseisen,
4. 600 000 „ Schraubennägel aus Schweisseisen,
5. 150 000 „ Laschenbolzen aus Schweisseisen,

} zu Schienen von 134 mm Höhe.

Lieferzeit je zur Hälfte vom März bis Juni 1902 und vom März bis Juni 1903.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau dahier zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 1,50 ℳ. abgegeben.

Angebote, per Tonne frei Waggon einer beliebigen, jedoch zu bezeichnenden pfälzischen Eisenbahnstation erstellt, wollen portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ bis spätestens 25. Juli d. J. hierher eingereicht werden. (1829)

Ludwigshafen a/Rhein, den 16. Juli 1901.

Die Direktion
der pfälzischen Eisenbahnen.
v. Lavale.

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Zwei Stück im Jahre 1886 von Henschel & Sohn in Cassel gelieferte, durchaus betriebsfähige normalspurige zweiachsige Tenderlokomotiven sollen an den Meistbietenden gegen baare Zahlung verkauft werden. Die Lokomotiven stehen auf unserem Bahnhof Dahme, woselbst sie jederzeit nach Meldung bei unserem Stationsvorsteher besichtigt werden können. Etwa gewünschte weitere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Direktion, an welche Angebote auf Uebernahme der Lokomotiven bis zum 10. August d. J. zu richten sind. (1830J)

Dahme in der Mark, den 12. Juli 1901.

Direktion
der Dahme-Uckroer Eisenbahngesellschaft.

Verkauf von 102 ausgemusterten Eisenbahnwagen und 28 Stück Bahnpostwagenachsen

am Mittwoch, den 31. Juli 1901, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer Nr. 1–4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 10. Juli 1901. (1831)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 57. 24. Juli 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 21 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Motorposten als Erschliesser des platten Landes und Zubringer der Eisenbahn.

Von W. Berdrow.

Unter dem heute noch ungewöhnlich klingenden Titel „Motorposten“ hat Herr Dr. G. Schaetzel*), königlicher Postoffizial, ein Werkchen erscheinen lassen, welches zu den erfreulichsten und gründlichsten Arbeiten der reichen Selbstfahrerlitteratur gehört. Es enthält im ersten Theil eine technische Würdigung der Selbstfahrer nach ihren Betriebsarten, eine Vergleichung ihrer Eigenschaften für verschiedene Zwecke, endlich ein reichhaltiges Tabellenmaterial über verschiedene Faktoren, die bei der Beurtheilung der Benzin-, Dampf- oder Elektrizitätsselbstfahrer in Frage kommen können. Ohne auf diese Ausführungen einzugehen, soll dieser Aufsatz sich nur mit dem zweiten Theil des Buches beschäftigen, der sich über die Verwendung des Motorwagens als allgemeinen öffentlichen Verkehrsmittels in den von der Bahn nicht berührten Landestheilen verbreitet.

Auf den Werth des Motorwagens für diesen Zweck, auch auf die bisherigen vereinzelten Linien dieser Art ist in dieser Zeitung oft hingewiesen, und insbesondere ist auf die Bedeutung, welche solchen Selbstfahrerkursen als Ergänzung, als Vertheiler und Zubringer der Eisenbahnen zukommt, mehrfach im einzelnen eingegangen. Die Bedeutung der Schaetzel'schen Studie ist es aber, dass ihr Verfasser nicht bei allgemeinen Gesichtspunkten und Vorschlägen stehen bleibt, sondern den Selbstfahrerbetrieb in einheitlicher Ausführung und Leitung für einen grossen Bezirk, ja ein ganzes Staatsgebiet sowohl technisch als ökonomisch und verkehrspolitisch ins Auge fasst. Ueber die Stellung, die dem Selbstfahrer im öffentlichen Verkehre der Gegenwart zukommt, äussert sich der Verfasser kurz dahin, dass ihm das Gebiet der Omnibuslinien und Personenposten auf dem Lande, aber vermuthlich auch ein Theil des Verkehres, der jetzt für Lokal- und Kleinbahnen in Anspruch genommen wird, zufallen dürfte. Während noch immer zahlreiche Gegenden der raschen und regelmässigen Verkehrsmittel ganz entbehren, ist man hier und da in der Anlage unökonomischer, eine hinreichende Benutzung noch nicht findender Kleinbahnen vielleicht schon zu weit gegangen. Um eine solche Anlage mit ihren Schienen, Lokomotiven, ihrer weitschichtigen Organisation zu rechtfertigen, ist schon eine Verkehrsdichtigkeit nöthig, die heute vielfach noch nicht herrscht und auch von einer solchen Bahnanlage nicht hervorgerufen werden kann. Andererseits ist der täglich ein- bis zweimalige Abgang einer Fahrpost oder eines Pferdeomnibus mit 4 bis 8 Plätzen nicht genügend, um einem auch nur mässigen Personenverkehre zu genügen oder ihn gar zu beleben. Die Verkehrsgelegenheit ist dabei zu selten, zu langsam und wird vollends unsicher, wenn öfters Fahrgäste wegen mangelnden Raumes nicht befördert werden können. Der Selbstfahrer soll mehr als das letztere System leisten, um sich doch mit weniger Theilnahme und Gewinn als das erstere begnügen zu können. Er soll „die Segnungen des Verkehres, welche dem grössten Theile des Vaterlandes seit einem Menschenalter zufliessen, gleichmässig über das ganze Land verbreiten“, er soll mithin eine bedeutungsvolle Kulturaufgabe lösen und kann dies allein in den Händen des Staates, unter dessen Leitung das deutsche Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen seine grossartige Bedeutung erlangt hat. Dem Privatbetriebe überlassen, würde das System der Motorposten sich lediglich auf Kurse mit günstigen, bereits entwickelten Verkehrsverhältnissen beschränken, während die durch ihre Lage schon benachtheiligten Gebiete ländlicher Gemeinden, denen eine Verbindung mit dem Eisenbahnnetz zur Hebung ihrer wirthschaftlichen Lage noth thut, sie nach wie vor entbehren müssten. Nur der an den heutigen Postbetrieb sich angliedernde Staatsbetrieb von Motorposten auf allen Kursen eines Landes kann die in den ärmeren Gebieten zu erwartenden Ausfälle durch die Mehreinnahmen der verkehrsreichen Gegenden ausgleichen. Er allein kann auch die

*) „Motorposten“ von Dr. G. Schaetzel. München, Verlag von R. Oldenbourg. 1901. Preis 2 ℳ. (Vergl. unsere kurze Besprechung in Nr. 56 S. 893 d. Ztg.)

grossen Vortheile ganz ausnutzen, welche der allgemein durchgeführte Betrieb von Selbstfahrern auf den Postkursen für viele Zweige des Postwesens bieten würde.

Für die Ausgestaltung einer solchen, den ländlichen Verkehr vermuthlich umwälzenden Neuerung macht der Verfasser folgende, auf die Verhältnisse des Postkursverkehres im Königreich Bayern sich stützenden Vorschläge.

Als Betriebsmittel sind Benzinselbstfahrer mittlerer Grösse, etwa zehnpferdige Omnibuswagen für 12 Personen, anzuwenden, die Verfasser als für 6400 ℳ bei deutschen Fabriken erhältlich in Aussicht stellt. Daneben würden für die Pflege des Frachtverkehres (Stückgutsammlung und -Vertheilung) auf dem Lande einfache Frachtselbstfahrer in Betracht kommen. Die Kurse wären nach den jetzt bestehenden, wohl zahlreichen, aber an Länge, Schnelligkeit und Verkehrshäufigkeit wenig leistenden Postomnibus- und Kariolkursen, in Bayern 843 mit mehr als 12000000 Jahreskm, einzurichten, wobei sich deren Zahl wesentlich verringern liesse, da vielfach mehrere Kurse zu einer grösseren Linie vereinigt werden könnten. Mit dem System der Posthaltereien ist aus naheliegenden Gründen völlig zu brechen. Der mehr ins Technische schlagende Betrieb, die aus Gründen der Wagenreparatur, des Ersatzes und Austausches, der ganzen Leitung erforderliche Centralisation legt die Einrichtung bestimmter Sammel- und Ausgangspunkte für je ein Netz von Selbstfahrerkursen nahe. Die Oberpostämter könnten vielleicht zur Angliederung solcher Centralbetriebe geeignet sein, denen ein dem zuständigen Bezirk entsprechendes Netz von Selbstfahrerkursen unterliegt. Innerhalb eines solchen, nicht zu eng bemessenen Netzes wird es dann Sache der Motorposten sein, die flotte, möglichst oft täglich herzustellende Verbindung 1. der Städte mit ihrem ländlichen Versorgungs- und Absatzgebiet, 2. der Gemeinden unter sich und 3. der von der Bahn nicht unmittelbar berührten Ortschaften mit den nächsten Haltepunkten zu verwirklichen. Der Brief- und Packetverkehr der berührten Gemeinden würde den Postselbstfahrern ohne weiteres neben dem Personentransport zufallen; aber auch zwischen ihnen und den nicht direkt berührten Dörfern von Ansiedlungen sollte er alsdann lediglich durch Selbstfahrer und zwar mit Hilfe des Motordreirades vollzogen werden, unter dessen Beistand ein Postbote die d r e i f a c h e Leistung eines heutigen Landbriefträgers mit Leichtigkeit erreichen würde. Einer der grössten Vortheile der angedeuteten Centralisirung des Betriebes der Motorposten würde es sein, dass die unvermeidliche Stellung von Ersatzwagen und Beamten sowie die sei es vorübergehende, sei es dauernde Verstärkung des Betriebes auf einzelnen Kursen sich leichter und billiger ermöglicht, wenn die zu unterhaltende Reserve sich auf eine grosse Zahl von Linien vertheilt, von denen bald die eine, bald die andere einen lebhafteren Betrieb verlangt. Für die Leitung des ganzen Betriebes darf keine starre Organisation, sondern nur eine solche in Frage kommen, die dem Betriebsleiter in den Einzelheiten volle Freiheit lässt und es ihm ermöglicht, den Schwankungen des Verkehrs in ähnlicher Weise nachzukommen, wie es bei einer Strassenbahn möglich ist. Nur so kann die für den vorliegenden Zweck wichtigste Eigenschaft des Betriebes mit Selbstfahrern, die zwanglose Ausdehnung in genauer Anpassung an die Bedürfnisse des Verkehrs, das langsame Uebergehen vom Stundenbetrieb auf den mit halbstündigen, viertelstündigen, schliesslich vielleicht gar zehnminutlichen Pausen zur Geltung kommen. Bei der Leistungsfähigkeit des Selbstfahrers ist ja auf kürzeren Kursen ein oftmaliger Verkehr schon mit sehr wenigen Wagen möglich. Nehmen wir eine Linie von 15 km Länge und Wagen von derselben Fahrgeschwindigkeit. Alsdann würde sich schon mit drei Wagen ein halbstündiger, mit sechs ein viertelstündiger Verkehr in beiden Richtungen unterhalten lassen und eine tägliche Frequenz von 1000 Personen, abgesehen von der Brief- und Packetbeförderung, bewältigt werden können. Würden diese Fahrgäste ihre Motorpost, in der sie vom Morgen bis Abend eine ununterbrochene Fahrgelegenheit haben, wohl gegen eine Kleinbahn mit vielleicht drei bis vier Zügen täglich vertauschen mögen? Und doch würde letztere in der Anlage mindestens 15 bis 20 Mal theurer werden, im Betriebe ebenfalls bedeutend mehr kosten, allerdings auch den Güterverkehr leisten können, wozu man beim Selbstfahrerbetrieb besondere Frachtwagen einstellen müsste. Aber auch letztere Einrichtung dürfte sich, so lange der Güterverkehr eine gewisse Höhe noch nicht erreicht hat, an Wirthschaftlichkeit der Kleinbahn überlegen erweisen und billigere Tarife ermöglichen. Dr. Schaetzel dürfte Recht haben mit der Aeusserung, mit welcher er die Begründung der Motorpost als einer zwingenden Folgerung aus den Verkehrsbedürfnissen der Gegenwart abschliesst:

„Aus der Frequenz der Motorposten lässt sich mit zahlenmässiger Genauigkeit bestimmen, wann sich für eine Gegend die Anlage einer Eisenbahn als nothwendig erweist."

Es ist ein eigen Ding um die Rentabilitätsberechnung von Anlagen, für die es noch keine gültigen Vorbilder gibt. Trotzdem schon in vielen Ländern und auf vielen Linien Selbstfahrer für den öffentlichen Verkehr zwischen Ortschaften thätig sind, hat ein so bedeutendes Unternehmen wie die staatliche Einführung des Motorpostbetriebes in einem ganzen Lande doch nicht seinesgleichen. Der Verfasser zieht zur Abschätzung der Kosten eines solchen Betriebes die zuverlässigsten Daten ähnlicher Selbstfahrerlinien, für die wenn auch nur ganz oberflächliche Abschätzung der zu erwartenden Benutzung die Ergebnisse des bayerischen Post- und Lokalbahnverkehrs heran. Die Ausführungen über die Selbstkosten des Motorbetriebes sind von besonderem Interesse und, was die einzelnen Posten betrifft, auch wohl ziemlich verlässlich. Bedenklich scheint nur die wohl zu niedrig gegriffene Tilgung mit 10 % des Anschaffungspreises. Auch bei sorgfältiger Pflege und stets rechtzeitiger Ausbesserung dürften schwere Selbstfahrer einem zehnjährigen Gebrauch doch nicht gewachsen sein, besonders wenn ihre Tagesleistung von 25 km der heutigen bayerischen Kariol- und Omnibusposten im Durchschnitt auf 100 km erhöht wird, wie das sehr wohl durchführbar und vom Verfasser auch angenommen ist. Ein Ersatz der Wagen binnen 5 bis 7 Jahren ist wohl bei einer Jahresleistung von 30000 km wahrscheinlicher. Sehr gerechtfertigt erscheint dagegen der in die Ausgaben eingesetzte Posten von 550 ℳ auf das Jahr und den Wagen für eine volle Gummigarnitur. Der Belag aller Räder mit Gummireifen würde nicht allein die Fahrt angenehmer und bei Schnee, Glatteis, schlüpfrigen Steigungen vermöge der erhöhten Adhäsion sicherer machen, sondern auch den ganzen Triebmechanismus ausserordentlich schonen. Der Verfasser kommt bei möglichst objektiver Abschätzung aller Ausgabeposten auf eine jährliche Pauschsumme von 2970 ℳ für den Wagen als Unterhaltungs- und Bedienungskosten, die von der täglichen Leistung unabhängig ist, und auf einen mit der Tagesleistung wachsenden Betrag für Benzin und Schmieröl, die bei einem täglichen Lauf über 25 km sich auf 620, bei 50 km auf 1240, bei 100 km auf 2480 ℳ beläuft. Daraus erhellt, dass bei einer Verdoppelung der Tagesleistung, das heisst einer zweimaligen statt einmaligen Fahrt, nur der kleinere Posten der Betriebsausgaben sich verdoppelt, die Gesammtkosten für den Wagen dagegen nur um 13 % wachsen. Eine Verdoppelung der Kurse macht sich also bezahlt, wenn sie nur eine Verkehrssteigerung von 13 % nach sich zieht. Die Vermehrung der Einnahmen über dieses Verhältniss würde als reiner Gewinn zu betrachten sein.

Die Abschätzung des zu erwartenden Verkehrs und der Einnahmen bei völliger Ablösung der jetzt in Bayern unterhaltenen 843 Fahrpostkurse durch Motorposten stützt sich auf die Einwohnerzahl der davon berührten Gebiete (mit rund 1000 Seelen für den Kurs) und auf die durchschnittliche Benutzung der Lokalbahnen, die an Leistung und Schnelligkeit den Motorposten wohl am nächsten stehen und in Bayern etwa eine Anzahl von 7,7 jährlicher Fahrten auf den Kopf der zum Verkehrsgebiet gehörenden Bevölkerung aufweisen. Bei vorsichtigster Benutzung dieser Ziffern sowie einem Tarif von nur 5 ₰ für das Kilometer, gegen 10 ₰ der Fahrposten, gelangt der Verfasser

sodann zu dem Ergebniss, dass zur Deckung der Selbstkosten des Betriebes jeder Wagen bei 25 km täglicher Leitung mit 7—8, bei 100 km aber nur noch mit 2 bis 3 Personen besetzt sein muss. Bei voller Besetzung der Wagen, allerdings ein Fall, der auf etliche bevorzugte Linien beschränkt bleiben dürfte, ergäbe jeder 100 km für den Tag laufende Wagen rund 6 ℳ täglichen Reingewinn. Bei der Anwendung dieser Grundsätze auf die thatsächlich vorhandene, zur Benutzung der Motorposten verfügbare Bevölkerung ist der Verfasser dann allerdings zu anderen, wesentlich ungünstigeren Ziffern gekommen, die aber immerhin soviel beweisen, dass der Selbstfahrerbetrieb die heutige ungünstige Bilanz der bayerischen Fahrposten mit Sicherheit verbessern, wenn nicht bald in ihr Gegentheil verwandeln würde. Alle diese Angaben können übrigens nur dann richtig beurtheilt werden, wenn man bedenkt, dass die Selbstfahrer neben dem Personenverkehr den gesammten Brief- und Packetverkehr der von ihnen berührten Gebiete bedeutend rascher und billiger als bisher besorgen, ja vielleicht alsbald einen Lokalpacketverkehr zu besonders niedrigen Tarifen ins Leben rufen können. Eine solche Einrichtung zur Pflege des Waarenumsatzes zwischen Stadt und Land, besonders zur Versorgung der Städte mit Gartenbauerzeugnissen, Geflügel, Butter, Eiern u. dergl. aus ihrer ländlichen Umgebung würde nicht allein für die Hebung der Grundrente des kleinen Besitzers beitragen, sondern vermuthlich auch ein dankbares Arbeitsfeld der Motorposten bilden und ihre Leistungsfähigkeit besser zur Ausnutzung bringen.

Der Verfasser behandelt nach dem Benzinbetrieb auf ähnliche Weise den elektrischen, und zwar sowohl den mit Sammlern als das Lombard-Gérin'sche System mit Luftleitung. Da er selbst zu dem Ergebniss kommt, dass beide Betriebsarten sowohl in der Anlage als in den laufenden Kosten theuerer als der Benzinselbstfahrer werden und zur Verzinsung einen dichteren Verkehr beanspruchen als jener, haben wir hier keine Veranlassung, auf diese Berechnungen ebenfalls einzugehen. Zunächst würde es ja stets weniger Risiko verursachen, mit dem Benzinselbstfahrer als dem billigsten seiner Art vorzugehen, und bei späterer Zunahme des Verkehrs wird man sich wohl kaum veranlasst sehen, ein System, welches sich durch einfache Vermehrung der Betriebsmittel fast beliebig kräftigen lässt, gegen etwas anderes als eine Kleinbahn zu vertauschen.

Im Interesse der Hebung des Verkehrs und Umsatzes auf dem Lande sowie der Anschliessung vieler hundert Ortschaften an den grossen Strom des Eisenbahnverkehrs würde eine Verwirklichung der Ideen Dr. Schaetzel's nur mit Freude zu begrüssen sein.

Tunnel als Bindeglieder des Weltverkehres.

(Schluss aus Nr. 56.)

Die Gotthardbahn ist naturgemäss der nördlichen Schweiz zu Gute gekommen, die Süd- und Westschweiz ist hingegen immer mehr vom italienischen Markte zurückgedrängt worden. Um den Vorsprung des Nordens wieder wett zu machen, forderte sie immer dringender einen direkten Weg nach Italien. Anfangs standen sich drei Projekte gegenüber: der Tunnel durch den Montblanc, der durch den grossen St. Bernhard und der durch den Simplon. Nach den Berechnungen Marteau's wäre die Thalstrecke von Anemasse bei Genf nach Cluse (49 km) auf 12 250 000 Franken, die Gebirgsstrecke von Cluse nach Chamounix (36 km) auf 33 671 952 Fr., der 19 190 m lange Montblanctunnel auf 70 191 440 Fr., die Gebirgsstrecke von Pré St. Didier nach Aosta (38 km) auf 35 952 616 Fr., die internationale Station Aosta auf 2 400 000 Fr., die ganze Montblancbahn also auf 153 952 008 Fr. zu stehen gekommen.

Da jedoch die Montblancbahn wegen ihrer Nähe zur Montcenisbahn keine neuen Verkehrsgebiete aufzuschliessen vermag, sondern nur als ein Parallelweg zu dieser aufgefasst werden kann (die Strecke Calais-Genua wäre nur um 25 km gekürzt worden), so hat man das Projekt bald wieder fallen lassen. Uebrigens hat der italienische Ingeniör Cedale den Plan, St. Didier mit Chamounix durch einen Tunnel zu verbinden, neuerdings wieder aufgenommen. Nach seinem Vorschlage soll der Tunnel nur 13 km lang werden und sich nur 1 000 m über das Meer erheben. Der Bahnbetrieb innerhalb des Tunnels soll durch elektrische Kraft bewerkstelligt werden, die durch Ausnutzung der Wasserkräfte zu beiden Seiten des Montblanc leicht beschafft werden könnte. Allein es ist kaum anzunehmen, dass der Plan jemals zur Ausführung kommt.

Ebenso wenig wie das Montblanctunnelprojekt hat der Vorschlag, den grossen St. Bernhard mittelst eines 9 485 km langen Tunnels zu durchbrechen und Martigny in Wallis mit Aosta in Piemont durch eine 139 km lange Bahn zu verbinden, trotz der geringen Baukosten (86 000 000 Fr.) Anklang gefunden.

So blieb also nur das Simplonprojekt übrig. Nachdem die Jura-Simplonbahn schon vorher eifrig dafür agitirt hatte, wurde am 25. November 1895 von Delegirten der Schweiz und Italiens der Bau des Simplontunnels endgültig beschlossen. In dem Vertrage übernahm Italien die Verpflichtung, die Zufahrtslinie von Domodossola bis Iselle auf eigene Kosten zu bauen und zu dem Tunnelbau einen Zuschuss von 5 500 000 Fr. zu leisten, während die Schweiz mit einer Beihilfe von 15 000 000 Fr. einzuspringen versprach. Am 15. April 1898 wurde der Bauvertrag zwischen der Simplonbahn und der Société d'entreprise du tunnel du Simplon, bestehend aus den Firmen Ch. Brandt und Brandau in Hamburg, Locher & Cie. in Zürich, Gebrüder Sulzer in Winterthur und der Bank in Winterthur unterzeichnet, am 11. August 1898 ertheilte der schweizerische Bundesrath die Ermächtigung zum Beginn der Arbeiten, am 13. August 1898 erfolgte die Uebergabe des Grund und Bodens an die Unternehmung, am 16. August 1898 begannen die Vorarbeiten und am 5. Dezember 1898 fand die feierliche Einsegnung der Tunnelarbeiten durch die Bischöfe von Sitten und Domodossola statt.

Der Simplontunnel wird 19 770 m lang. Die Lage des Nordportals (2 480 m südlich von Brig, 685,83 m über dem Meere) ist durch den Stand des Hochwassers der Rhone, die des Südportals (350 m südlich von Iselle, 633,6 m über dem Meere) ist durch die klimatischen Verhältnisse bedingt. Die Trasse wurde so tief als möglich gelegt, um den Betrieb möglichst billig zu gestalten. Der Tunnel verläuft bis auf kurze Bögen an den Eingängen (459 m) gerade; er steigt vom Norden her in einer Länge von 9 100 m mit 2 ‰, bleibt in dem Scheitel (704,2 m über dem Meere) der Kreuzungen halber 500 m waagerecht und fällt dann 10 170 m mit 7 ‰. Der Tunnel durchfährt das Massiv des Monte Leone von Nordwesten nach Südosten; das über ihn lagernde Gebirge hat eine höchste Höhe von 2 143 m. Da man auf 50 m Gebirgsüberlagerung eine Wärmezunahme von einem Grad rechnet, wird die Gesteinswärme in der Mitte des Tunnels 42 ° C. betragen. Auf der schweizer Seite wurden bei 800 m 15,9 ° C., bei 3 200 m 26,8 ° C. gezählt. Das Gebirge besteht zumeist aus Gneis und Schiefer.

Der eingleisige Tunnel hat eine lichte Breite von 4,5 m und eine lichte Höhe von 5,5 m und bekommt alle 100 m kleine Nischen von 2 m Breite und Tiefe und 2,3 m Höhe zum Unterstande für die Wächter, alle Kilometer kleine Kammern von 3 m Breite, 3,1 m Höhe und 3 m Tiefe zur Aufnahme der

Glockensignale und Lampen und alle 4 km grosse Kammern von 4 m Breite, 3,1 m Höhe, 6 m Tiefe zur Hinterlegung der Bahnerhaltungsgeräthe und zur Sicherung der Arbeiter, ferner in der Mitte ein Ausweichgleise von 400 m Länge. In einem Abstande von 17 m wird in gleicher Ebene ein Sohlenstollen durch den Berg getrieben, der alle 200 m mit dem Tunnel durch einen Querstollen verbunden ist und während des Baues zur Abführung der Bergwasser, zur Aufnahme der Druckluftleitungen und Druckwasserrohre und zur Zufuhr der Baumaterialien und Schutterwagen dient. Später, wenn der Rohertrag des Verkehres zwischen Brig und Domodossola 40 000 Fr. für das Jahr und Kilometer erreicht hat, soll der Parallelstollen als selbstständiger Tunnel ausgebaut werden.

Die Jura-Simplonbahn zahlt der Unternehmung a) für sämmtliche Installationen 7 000 000 Fr., b) für die Achsenabsteckung, die Fertigstellung des ersten Tunnels, den Bau des Richtstollens für den zweiten Tunnel und die Querschläge 47 500 000 Fr., c) für die etwaige Ausführung des zweiten Tunnels 15 000 000 Fr., im ganzen 69 500 000 Fr. Hierzu kommen noch ihre eigenen Auslagen für Grunderwerb, Oberbau usw. mit 5 500 000 Fr., so dass sich die Gesammtkosten auf 75 000 000 Fr. belaufen.

Die Baufrist läuft vom 13. November 1898 bis zum 13. Mai 1904; für jeden Tag der früheren Beendigung des Baues erhält die Unternehmung 5 000 Fr., für jeden Tag der Ueberschreitung zahlt sie die gleiche Summe.

Die Länge des Schachtes betrug:

	auf der Nordseite m	auf der Südseite m	im ganzen m
Ende März 1899	803	364	1 167
„ Juni 1899	1 293	695	1 988
„ Dezember 1899 . .	2 300	1 566	3 866
„ April 1900	2 935	2 137	5 072
„ Juli 1900	3 427	2 523	5 950
„ Dezember 1900 . .	4 119	3 148	7 267
„ April 1901	4 862	3 766	8 628

Die Arbeiterzahl stieg von 1 544 im Februar 1899 auf 2 700 im Dezember 1899, 3 881 im Juli 1900 und 3 915 im Dezember 1900, um sich auf dieser Höhe zu erhalten. Der Tagelohn betrug 3—4,5 Fr.

Leider ist der Hauptleiter des Unternehmens, Ingeniör Alfred Brandt, das Schicksal Sommeiller's und Favre's theilend, am 25. November 1899 in Brig durch einen Herzschlag mitten aus seiner Thätigkeit gerissen worden. Er hat aber durch seine Pläne und seine Maschinen dafür gesorgt, dass sein Werk nicht ins Stocken komme und der Nachwelt seinen Ruhm verkündige.

Die nördliche Zufahrtstrasse St. Maurice-Brig, 93,63 km lang, ist bereits am 1. Juli 1878 eröffnet worden. Der Anfangspunkt liegt 409 m, der Endpunkt 684 m über dem Meere; von der südlichen Zufahrtstrasse ist die 90 km lange Bahn Novara-Gozzano-Domodossola am 9. September 1888 in Betrieb gesetzt worden. Da sich diese Strecke jedoch für den internationalen Verkehr nicht eignet, soll eine Parallelbahn von Arona über Feriolo nach Domodossola (56 km) gebaut werden. Von Domodossola (271 m) bis Iselle (633,6 m) beträgt die Entfernung 19 km. Diese Strecke befindet sich bereits im Bau; die Kosten belaufen sich auf 18 000 000 L.

Dass die Simplonbahn der Gotthard- und Montcenisbahn schweren Eintrag thun wird, ist unzweifelhaft, kürzt sie doch den Weg von Lausanne nach Mailand um 151 bezw. 181 km und von Paris nach Mailand um 71 bezw. 116 km, und auch von London nach Brindisi führt in Zukunft der kürzeste Weg durch den Simplon.

Es werden ihm deshalb wohl der ganze südschweizerisch-italienische Verkehr und ein grosser Theil des französisch-schweizerisch-italienischen Verkehres zufallen. Auch die englisch-indische Ueberlandpost wird sich der neuen Verkehrsstrasse zuwenden.

Die günstige Entwickelung der Brenner- und der Gotthardbahn hat den Wunsch gezeitigt, dass zwischen den beiden Bahnen ein neuer Schienenweg über die Alpen nach Italien gelegt werde. Sind sich die Handels- und industriellen Kreise über die Nothwendigkeit einer neuen Alpenbahn einig, so spalten sie sich sofort in verschiedene Lager, sobald die Frage, welcher Weg zu wählen sei, zur Erörterung kommt. Die eine Gruppe fordert eine Bahn von Chur über Ilanz, Dissentis, den Lukmanier nach Biasca, eine andere Gruppe eine Bahn von Thusis über den Splügen nach Chiavenna, eine dritte eine Bahn von Landeck über Nauders, Schuls, St. Moritz, den Maloja nach Chiavenna und eine vierte eine Bahn von Meran über das Stilfser Joch, Bormio, Tirano nach Sondrio. Keines dieser Projekte ist jedoch über das Vorstadium hinausgekommen. Sollte sich in den maassgebenden Kreisen die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer weiteren Ueberschienung der Alpen Geltung verschaffen, so wird wohl das Splügenprojekt als das dem allgemeinen Wohle förderlichste zur Ausführung kommen.

Der zur Sommerzeit so viel befahrene Albulapass wird bald veröden. Denn in den Eingeweiden des Berges graben bereits Hunderte von Arbeitern, um einen direkten Eisenbahnweg von Thusis nach dem weltberühmten Kurorte St. Moritz herzustellen. Von Thusis (746 m) steigt die Bahn durch das Albulathal über Tiefenkasten (850 m), Bad Alveneu (965 m), Filisur (1 059 m) empor nach Bergün (1 389 m), gräbt sich bei den Hütten von Preda (1 792 m), 523 m unter dem Passe, ins Albulagebirge, kommt bei Spignas (1 818 m) wieder zu Tage und führt dann über Ponte (1 691 m) und Samaden (1 707 m) nach St. Moritz (1 856 m). Die Baukosten der 62,2 km langen Bahn sind auf 20 000 000 Fr. veranschlagt. Die Eröffnung soll im Sommer 1903 erfolgen. Es ist jedoch fraglich, ob die Frist eingehalten werden kann, da der Tunnelbau selbst nur langsam vorrückt. Von dem mit 5 866 m projektirten Tunnel waren bis Ende März 1901 erst 1 800 m durchschlagen. Die italienische Unternehmung Ronchi, Majoli & Cie., welche den Durchstich des Tunnels übernommen hatte, ist infolge ungünstiger Gesteinsverhältnisse und ungewöhnlichen Wasserandranges (214 Sekundenliter) bereits am Ende ihrer Kräfte angelangt und hat vom Vertrage zurücktreten müssen. Nach den neuesten Nachrichten sollen übrigens die Hauptschwierigkeiten überwunden sein und die Bauten wieder ihren regelmässigen Fortgang nehmen.

So wichtig die Albulabahn für das Engadin ist, so wird sie ihre volle Bedeutung doch erst erlangen, wenn sie über den Malojapass einerseits und durch das Innthal andererseits fortgesetzt wird und so einen Anschluss an die italienischen und österreichischen Bahnen findet.

Seit Jahrzehnten steht in Oesterreich die Durchbrechung der taurischen Alpen auf der Tagesordnung. Ungefähr zehn Projekte tauchten im Laufe der Zeit auf und jede Interessentengruppe verfocht ihr Projekt mit einer Leidenschaft, dass es der österreichischen Regierung schwer wurde, die dem Staatswohle am meisten zusagende Linie auszuwählen. Sie war sich jedoch von vorn herein darüber klar, dass nur solche Linien in Frage kommen konnten, die günstige Verbindungen zwischen Salzburg und Triest darstellten. Als solche kamen nur zwei Linien in Betracht. Die eine führt von Radstadt durch die Radstädter Tauern über St. Michael ins Lieser Thal und erreicht die Pusterthalbahn bei Spittal. Die andere, von der Regierung nunmehr endgültig als die entsprechendste gewählte Linie führt von Schwarzach-St. Veit, Station der Giselabahn (592 m), über Loibhorn, Hofgastein (869 m), Angerthal, Wildbad Gastein (1 046 m) nach der nördlichen Tunnelstation Böckstein (1 172 m), durchbricht die Gamskarspitze mittelst eines Tunnels, kommt bei Mallnitz wieder zu Tage und steigt über Obervellach, Benk, Kobnitz hinab zur Pusterthalbahn nach Spittal an der Drau (551 m).

Die Tariflänge der Bahn beträgt 101 km, die wirkliche Länge 76,32 km; davon liegen in der Geraden 49 km, in Bögen

bis hinab zu Radien von 250 m 27,26 km; 3,37 km liegen horizontal, 16,49 km steigen bis zu 3 ‰ und 56,46 km bis zu 25,5 ‰. Der zweigleisige Tunnel wird 8 470 m lang, 6,25 m hoch, 8,5 m breit; sein Scheitelpunkt liegt 1 225 m über dem Meere und 1 200 m unter dem Scheitelpunkte des Gamskarkogels. Den Tunnel hofft man in $4\frac{1}{2}$ Jahren fertig zu stellen. Die Linie Schwarzach-Gastein soll im Jahre 1904, die Linie Gastein-Spittal 1908 eröffnet werden. Die Baukosten der ganzen Strecke sind auf 60 000 000 Kr. veranschlagt. Die Bahn kürzt den Weg Villach - Salzburg um 176 km, die Radstädter Linie würde ihn nur um 152 km kürzen und 14 000 000 Kr. mehr kosten.

Mit dem Bau der Tauernbahn steht in Verbindung und bildet eine Ergänzung derselben der Bau einer Eisenbahn von Villach nach Triest. Die Bahn wendet sich hinter dem Bade Villach (508 m) von der Trasse der Kronprinz Rudolfbahn nach Osten ins Bärenthal, berührt die Stationen Faaker See und Mallnitzen, vereinigt sich in der Station Bärengraben (615 m) mit der neuen, direkt von Klagenfurt kommenden Linie, durchbricht die Karawankenkette unter dem Hahnkogel, kreuzt in Assling (572 m) die Rudolfbahn, wendet sich nach Veldes (501 m), verschwindet bei Feistritz unter dem Wocheiner Berge Kolba, tritt bei Podbrdo wieder zu Tage, steigt über Guda-Južna, Grabovo, St. Lucia, Auża, Canale und Plava hinunter nach Görz (86 m) und erreicht endlich über Ronziano, Prevacina, Reifenberg, St. Daniel, Kopriva, Duttoula und Opçina den Hafen Triest Andrea. Die Strecke von Villach nach Assling ist 30,6 km, von Assling nach Görz 89 km und von Görz nach Triest 55 km, die ganze Bahn also 175 km lang, um 100 km kürzer als die alte Linie über Laibach.

Der Tunnel von Bärengraben nach Assling wird 8 016 m lang und zweigleisig werden, während der Tunnel von Wocheiner Feistritz nach Podbrdo als Zwillingstunnel mit 30 m Abstand hergestellt und 6 180 m lang werden soll.

Die Eröffnung der Bahn Villach - Triest soll Ende 1905 erfolgen Die Baukosten belaufen sich für die Bärengrabenlinie (Villach-Bärengraben) auf 6 000 000 Kr., für die Karawankenbahn (Klagenfurt-Assling) auf 38 000 000 Kr., für die Wocheiner Linie (Assling-Görz) auf 59 000 000 Kr. und für die Görz-Triester Linie auf 19 000 000 Kr., im ganzen auf 122 000 000 Kr., die Rente wird mit 2 % angenommen. Es ist jedoch mit Sicherheit anzunehmen, dass der Seehafen Triest bald so erstarken und die Bahn so reichlich nähren wird, dass die jährlichen Zuschüsse des Staates immer mehr zusammenschrumpfen und schliesslich ganz verschwinden.

Spanien ist mit Frankreich nur durch die Küstenbahnen Madrid - Irun - Bordeaux und Barcelona - Portbou - Marseille verbunden. Die 430 km lange Pyrenäenkette ist immer noch nicht durchbrochen, obwohl die beiden Staaten bereits vor 15 Jahren einen Vertrag des Inhalts unterzeichneten, dass zwischen Canfrank in Aragonien und Oloron in den Niederpyrenäen sowie zwischen Lerida in Catalonien und Tarascon im Departement Ariège Schienenstränge innerhalb sechs und acht Jahren gelegt werden sollen. Es ist jedoch zu erwarten, dass, wenn sich Spanien von den verschiedenen Schicksalsschlägen einigermaassen erholt haben wird, auch diese Verkehrssperre fallen wird.

Nicht nur durch die Eingeweide der Berge schieben sich die weltverbindenden Schienenstränge, auch unter den Meeren sucht sich der Verkehr seine eisernen Strassen zu graben. Schon 1855 legte der französische Ingeniör Gamond dem Kaiser Napoleon III. einen Plan vor, der nichts geringeres als die unterseeische Eisenbahnverbindung Frankreichs mit England bezweckte. Napoleon konnte sich zwar nicht für die Sache erwärmen, allein der einmal geweckte Gedanke lebte fort und in den 70 er Jahren arbeitete der englische Ingeniör Hawkshaw ein neues Projekt aus und brachte es auch fertig, dass sich kapitalkräftige Engländer zu einer Tunnelgesellschaft vereinigten und sein Projekt mit einigen Aenderungen annahmen. Hiernach sollte der Tunnel von dem Dorfe Sangate unweit Calais nach Dover führen. Die Länge wurde zu 41 km berechnet, wovon 33,5 km auf die gerade unterseeische Linie, der Rest auf die Einfahrtsrampen im Gefälle von 1 : 80 kommen sollten. Der Tunnel sollte zweigleisig und kreisrund werden mit einem Durchmesser von 9 m und einer Tiefenlage unter dem Meeresboden von 70 m. Wie ein Versuch bewies — auf englischer Seite wurde ein Stollen 1,5 km weit vorgetrieben —, wären die geologischen Verhältnisse dem Projekt äusserst günstig gewesen. Denn der Grund des Kanals besteht aus leicht zu durchbohrender, trockener, ohne Bolzen haltbarer, grauer Kreideschicht. Es liess sich somit mit Bestimmtheit annehmen, dass der Kanal in fünf Jahren fertig und der Kostenvoranschlag von 120 000 000 ℳ nicht überschritten würde. Die Rentabilitätsberechnungen gingen zwar weit auseinander: eine Seite schätzte den Verkehr auf 1 500 000 Reisende und 200 000 t, eine andere auf 300 000 Reisende und 100 000 t. Doch konnte die Gesellschaft bestimmt darauf rechnen, dass die mehrwerthigen und an einen schnellen Transport gebundenen Güter die zeitraubende doppelte Umladung an den beiden Küsten vermeiden und auch die Reisenden in ihrer grossen Mehrzahl den wenn auch theureren, so doch weniger umständlichen Tunnelweg wählen würden. Auch liess sich während der 40—50 nebel- und stürmereichen Tage des Jahres ein bedeutender Verkehrszuwachs erwarten. Allein die Unternehmer hatten nicht mit der Aengstlichkeit der englischen Regierung gerechnet. Diese liess aus blinder Furcht, es könnte die britische Handelsflotte benachtheiligt werden und eines schönen Tages ein kontinentales Heer ihre Insel überfluthen, den begonnenen Zufahrtstunnel wieder zumauern. Die Aussichten, dass sie ihren beschränkten Standpunkt verlassen wird, sind sehr gering.

Auch ein anderes Projekt findet bei der englischen Regierung wenig Gegenliebe. Es geht dahin, die Insel Magee in der Landschaft Antrim mit Portobello in Wigtownshire in England durch einen unterseeischen Tunnel zu verbinden. Der Tunnel müsste 45 m unter dem Meeresgrunde bleiben und würde eine Länge von 54 km haben und mindestens 240 000 000 ℳ kosten.

Mit dem Gedanken, Europa mit Afrika durch einen unterseeischen Tunnel zu verbinden, beschäftigt sich zur Zeit der französische Ingeniör Berlier. Er macht sich anheischig, unter der Meerenge von Gibraltar einen 45 km langen Tunnel in sechs Jahren um die Summe von 460 000 000 ℳ herzustellen und hat seine Pläne bei den Regierungen von Spanien und Marokko bereits eingereicht. Da jedoch beide Staaten schwer in Schulden stecken und dringendere Aufgaben zu erledigen haben, wird der Plan wohl kaum zur Ausführung kommen.

Ob das Projekt, Sizilien mit dem Festlande durch eine unterseeische Eisenbahn zu verbinden, mehr Erfolg hat, muss die Zeit lehren. Bereits mit Gesetz vom 5. Juli 1882 wurden von der italienischen Regierung die Mittel für die Vorstudien zur Ausführung eines Tunnels unter der Meerenge von Messina der Societá Veneta di Costruzioni bewilligt. Der Tunnel sollte in Punta del Pizzo bei Reggio in Calabrien beginnen und in Sant' Agata bei Messina in Sizilien endigen. Die Einfahrtsrampen sollten in Spiralform mit einem Gefälle von 32 ‰ gebaut werden und eine Länge von 4 680 m und 4 300 m bekommen, während die unterseeische Linie gerade verlaufen und 4 300 m lang werden sollte. Die geringste Dicke zwischen dem Firste des Tunnels und dem Meeresboden sollte 31 m betragen. Die Kosten des 13 546 m langen Tunnels waren einschliesslich der Zufahrtslinien auf 71 115 400 L., die Bauzeit auf sechs Jahre veranschlagt. Der unterseeische Tunnel würde den Eisenbahnen von grossem Vortheil sein. Denn er würde einen ununterbrochenen Schienenstrang von der Nordsee bis zur Südspitze Siziliens herstellen und so das umständliche Geschäft der Umladung oder Trajektirung von Wagen ganz ausschalten. Er würde aber auch der italienischen Landmacht ermöglichen, ohne von den Schiffen einer übermächtigen Seemacht angegriffen zu werden, in Zeiten der Gefahr ihre Streitkräfte auf die sonst wehrlose Insel zu werfen.

Doch wir wollen unsere Skizze beschliessen. Zwar sind wir uns bewusst, dass wir dem strengen Techniker nichts neues geboten haben; das war auch nicht unsere Absicht, wir wollten vielmehr dem der eigentlichen Technik ferner stehenden Eisenbahnbeamten vor Augen führen, welche wichtigen Verbindungsglieder die Tunnel im Weltverkehre bilden, welche Summe von Wissen und Arbeitskraft sie erfordern und wie verehrungswürdig die Herren des Geistes sind, die „im Schweisse ihres Angesichts ihre hohen Gaben zu so hohen Werken gesteigert haben".

Nachrichten.

Deutschland.

— **Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Das Pariser Zusatzübereinkommen, welches unter dem 16. Juni 1898 im Anschluss an das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Russland und der Schweiz vereinbart wurde, ist nunmehr zum endgültigen Abschluss gelangt, indem die betreffenden Ratifikationsurkunden in einer am 10. Juli d. J. zu Paris zusammengetretenen Sitzung der Vertreter der gedachten Mächte geprüft und dem französischen Minister des Aeusseren behufs Niederlegung im Ministerialarchive übergeben worden sind. Diese Niederlegung tritt an die Stelle der gegenseitigen Auswechselung jener Urkunden. Das Centralamt zu Bern veröffentlicht die Niederschrift über diese Sitzung, in welcher zugleich ausgesprochen wird, dass das Zusatzübereinkommen, welches vereinbarungsgemäss drei Monate nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft treten soll, nunmehr vom 10. Oktober an für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr der betheiligten Länder zur Geltung kommt. — Einem von der Pariser Konferenz ausgesprochenen Wunsche entsprechend wird das Centralamt zu Bern eine Ausgabe des Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890 in seiner durch die Erklärung vom 20. September 1893, durch die Vereinbarung vom 16. Juli 1895 und das Pariser Zusatzübereinkommen veränderten Gestalt in kurzem erscheinen lassen.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Juni d. J. ergibt für 71 Bahnen, die schon im Juni 1900 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 952,87 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	M.	M.	M.	M.	%
für alle Bahnen im Juni 1901					
aus dem Personenverkehre	47 450 419	— 7 065 289	1 103	— 181	—14,10
aus dem Güterverkehre . .	88 637 993	— 1 576 185	2 023	— 64	- 3,07
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Juni 1901					
aus dem Personenverkehre	119 708 738	+ 2 133 287	3 261	+ 10	+ 0,31
aus dem Güterverkehre . .	237 760 410	— 1 717 968	6 353	— 149	— 2,29
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juni 1901					
aus dem Personenverkehre	35 803 863	+ 226 434	5 709	— 33	— 0,57
aus dem Güterverkehre . .	66 390 089	— 3 595 220	10 419	— 692	— 6,23

Bei den Mindereinnahmen aus dem Personenverkehr im Juni 1901 kommt in Betracht, dass das Pfingstfest im Jahre 1900 in den Monat Juni, im Jahre 1901 in den Monat Mai fiel.

— **Fahrtunterbrechung auf Rückfahrkarten.** Vor einigen Tagen wurde in den Tageszeitungen berichtet, dass auf Rückfahrkarten Berlin-München Fahrtunterbrechung beliebig oft, auf solche Berlin-Frankfurt a/M. dagegen nur einmal gestattet sei. Die Eisenbahndirektion Berlin bezeichnet in einem an verschiedene Berliner Zeitungen gerichteten Schreiben diese Darstellung als zutreffend und bemerkt zur Aufklärung: Gemäss § 25 der Eisenbahn-Verkehrsordnung hat der Reisende das Recht, bei Rückfahrkarten die Fahrt auf dem Hin- und Rückwege je einmal zu unterbrechen, sofern die Fahrkarte sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsbeamten zur Anbringung des Unterbrechungsvermerks vorgelegt wird. Diese Bestimmung ist ausser aus Kontrolrücksichten mit Rücksicht darauf getroffen, dass die Grösse der gewöhnlichen Pappfahrkarten eine mehr als zweimalige Bescheinigung der Fahrtunterbrechung nicht zulässt. Anders liegt die Sache bei Fahrtausweisen, die in Form von Fahrscheinheften hergestellt sind. Diese Form wird gewählt, wenn mehrere Verwaltungen und mehrere Transportwege betheiligt sind, zwischen denen auf Grund von Kontrolabschnitten die Verrechnung und Zutheilung der Fahrgeldantheile stattfindet, wobei in der Regel noch umfangreiche Wegevorschriften zum Abdruck gelangen. Bei diesen Fahrscheinheften ist tarifamtlich nachgelassen worden, die Fahrt beliebig oft zu unterbrechen, und zwar auf der Endstation jedes Fahrscheins und den besonders namhaft gemachten Aufenthaltsstationen ohne weiteres, auf sonstigen Stationen nach Einholung des Bestätigungsvermerks des Stationsbeamten. Dieses weitergehende Zugeständniss war deshalb möglich, weil Fahrscheinhefte für Anbringung mehrerer Vermerke den erforderlichen Raum gewähren. Im Verkehr Berlin-München sind die Rückfahrkarten wegen der Abrechnung mit den betheiligten ausserpreussischen Verwaltungen über die mehrfachen Verkehrswege in Heftform erstellt und finden deshalb auf dieselben die erweiterten Bestimmungen Anwendung, während die Rückfahrkarten Berlin-Frankfurt a/M. in der gewöhnlichen Form hergestellt sind, da nur preussische Verwaltungen in Frage kommen, zwischen denen eine Abrechnung nicht stattfindet.

— **Antritt der Fahrt auf Rückfahrkarten.** Bei der Lösung von Rückfahrkarten mit 45 tägiger Gültigkeitsdauer ist zu beachten, dass die Karten nach Orten ausserhalb der preussischen Staatsbahnverwaltung innerhalb der nächsten 24 Stunden nach der Lösung benutzt werden müssen und dass man nur mit Fahrkarten nach Orten innerhalb der preussischen Staatsbahnverwaltung die Fahrt zu beliebiger Zeit während der Geltungsdauer der Karten antreten kann.

— **Militärische Uebungen der Eisenbahnbeamten.** Nachdem wahrgenommen ist, dass in einzelnen Eisenbahndirektionsbezirken von Beamten, die zu militärischen Uebungen einberufen wurden, die Nachsuchung von Urlaub zu diesem Zwecke verlangt worden ist, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in Erinnerung gebracht, dass militärische Dienstleistungen der Beamten während ihrer Zugehörigkeit zum Militärverbande als Beurlaubungen nicht anzusehen sind. Die Beamten haben wegen ihrer Entbindung vom Dienst lediglich sofortige Anzeige von der Einberufung zu erstatten. Der Dienstbehörde verbleibt selbstverständlich das Recht und die Pflicht, sofern im einzelnen Falle dienstliche Rücksichten dies erfordern, bei der Militärverwaltung die Befreiung der Einberufenen von der Uebung nachzusuchen oder, bei freiwilligen militärischen Dienstleistungen der Beamten, deren Unabkömmlichkeit zu erklären.

— **Vorkehrungen zur Verhütung von Waldbränden.** Angesichts der anhaltenden Trockenheit hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die nachgeordneten Eisenbahndirektionen veranlasst, die Vorkehrungen, die zum Schutze der der Entzündung durch Flugfeuer der Lokomotiven besonders ausgesetzten Waldstrecken getroffen sind, auf das sorgfältigste zu prüfen und zu überwachen. Besonders ist für Wundhaltung der Schutzstreifen und Schutzgräben und für ausreichende Bewachung gefährdeter Stellen mit Nachdruck zu sorgen. Die Eisenbahnkommissare sind vom Minister ersucht, auf die ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnen in gleichem Sinne zu wirken.

— **Zum Umbau der D-Zugwagen.** Wie bereits in Nr. 52 S. 830 d. Ztg. erwähnt, fand am 10. d. Mts. auf dem Potsdamer Hauptbahnhofe zu Berlin eine Besichtigung mehrerer umgebauter D-Zugwagen durch eine Anzahl geladener Vertreter der Presse statt. Wir waren leider selbst an der Theilnahme verhindert, entnehmen aber dem Bericht der „Voss. Ztg." über das Ergebniss der Besichtigung folgendes: „Waren es auch nur umgebaute Wagen älteren Systems, an denen sich begreiflicherweise die beabsichtigten Neuerungen noch nicht in vollem Umfange haben durchführen lassen, so kann man mit dem dabei Er-

reichten zufrieden sein; wurde doch allgemein anerkannt, dass die vorgenommenen Aenderungen wesentliche Verbesserungen gegenüber den bisherigen Einrichtungen der D-Zugwagen darstellen. Die Verbesserungen beziehen sich vor allem auf die vermehrte Sicherheit der Reisenden und hierbei wiederum auf die Möglichkeit, ihnen einen Ausweg aus den Wagen zu schaffen, wenn durch einen Zusammenstoss oder dergl. die Thüren an den Enden der Wagen eingeklemmt, die Gänge verstopft sein oder sonstige Hindernisse das Verlassen der Wagen auf dem gewöhnlichen Wege unmöglich machen sollten. Die Fenster sind allenthalben so vergrössert, dass ein Mensch bequem hindurch kann. In jedem Wagen finden sich ausserdem einige besonders grosse Fenster, die selbst ungewöhnlich umfangreichen oder unbehilflichen Personen den Durchgang erlauben. Handhaben, in verschiedener Weise angebracht, erleichtern das Durchsteigen. Die Heizröhren der Dampfheizung sind so gelegt, dass sie als Auftritt dienen können, die Gardinenstangen als Griffe zum Festhalten usw. Die Fenster sind zumeist nach dem bekannten Fallsystem eingerichtet, aber so, dass sie nicht nur vollständig heruntergehen, sondern dass man sie auch beim Herunterlassen nur anzuziehen und nicht erst anzuheben braucht. Jeder Wagen enthält aber auf der Gangseite noch ein breites zweiflügeliges Fenster, dessen Flügel nach aussen schlagen. Dies Fenster darf nur im Falle der Noth geöffnet werden und ist deshalb mit einem Bleiverschlusse versehen. Die Gangthür, die das Raucherabtheil des Wagens von der Nichtraucherseite trennt, ist, damit sie unter allen Umständen leichter und sicherer als bisher geöffnet werden kann, zu einer Pendelthür umgestaltet, die aber selbstthätig einschnappt, damit sie für gewöhnlich schliesst. Durch schmale Klappfenster über den grossen Fallfenstern ist dafür gesorgt, dass eine Lüftung erfolgen kann, ohne dass die grosse Scheibe herabgelassen wird. Die Schieberlüftung im Oberlichte ist beibehalten und ausserdem die mit der Lampe verbundene Lüftung, die übrigens die wenigsten kennen und die deshalb wohl etwas deutlicher bezeichnet werden müsste. Wenn diese drei Lüftungseinrichtungen in Thätigkeit sind, wird für gewöhnlich das Fallfenster geschlossen bleiben und so eine erhebliche Belästigung durch Zug, Staub und Rauch vermieden werden können. Sehr angenehm wird die erhebliche Verbesserung der Aborte empfunden werden. Nicht nur, dass in jedem Wagen getrennte Aborte für Männer und Frauen vorhanden sind, die Einrichtung und Ausrüstung ist auch derart vervollkommnet, dass kaum noch ein Wunsch unbefriedigt bleiben dürfte. Namentlich ist die Möglichkeit vollständiger Spülung des ganzen Raumes anzuerkennen. Fussböden und die unteren Theile der Wände sind dieser Spülung wegen mit Emailfliesen ausgelegt; Holzwerk wurde so gut wie ganz vermieden. Ein Schrank mit Geräth für die Wartefrau befindet sich im Raume selbst. Diensträume für das Zugpersonal trennen die Aborte von den übrigen Wagenabtheilen. In den Abtheilen selbst stehen überall Wasserspucknäpfe. Endlich ist manches für die Bequemlichkeit der Reisenden geschehen. In der ersten Klasse fällt die Vorrichtung zum Aufklappen des Sitzes behufs Herstellung einer Schlafgelegenheit fort. Sie hat sich als entbehrlich erwiesen, und es liess sich nunmehr der früher zu hohe Gepäckträger in bequemer Höhe anordnen, ausserdem aber eine Anzahl von Kissen in Kopfhöhe anbringen, die als grosse Annehmlichkeit gelten können. In jedem Wagen ist ein Abtheil so eingerichtet, dass es je nach Bedarf als erste oder als zweite Klasse verwendet werden kann. Bequeme Tischchen dienen zum Skatspielen, zum Gebrauch beim Essen und Trinken und dergleichen. In der dritten Klasse sind die beiden nebeneinander befindlichen Fenster durch ein einziges grosses Fenster ersetzt, das nicht nur der Rettungsmöglichkeit wegen vorzuziehen ist, sondern auch die Aussicht freier macht; genug, die Verbesserungen können mit Befriedigung begrüsst werden.

Die Führung und Erläuterung bei der Besichtigung hatten die Herren Präsident Kranold, Regierungs- und Baurath Herr und Baurath Schumacher übernommen."

— **Lokomotivbestellungen.** Die am 28. Mai d. J. seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung ausgeschriebenen 305 Lokomotiven sind am 19. d. Mts. endgültig bestellt bezw. den Werken zuertheilt worden. Die Preise sind genau dieselben, wie diejenigen der im Januar zur Vergebung gelangten. Die Lieferung hat von Dezember d. J. bis Mai 1902 zu erfolgen.

— **Fürsorge für die Bediensteten der Privateisenbahnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahnkommissare zum Bericht darüber aufgefordert, ob und in welcher Weise die ihrer Aufsicht unterstellten Privateisenbahnen für ihre Beamten und deren Hinterbliebenen bei dem Eintritt der Dienstunfähigkeit und des Todes Fürsorge getroffen haben.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis einschl. 15. Juli d. J. in 13 Arbeitstagen 208 673 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 052 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 195 129 und auf den Arbeitstag 16 261 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. Juli d. J. auf den Arbeitstag 209 Doppelwagen weniger und im ganzen 13 544 Doppelwagen oder 6,9 % m e h r gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. Juli d. J. 30 813 Doppelwagen gegen 28 113, in Oberschlesien 77 443 Doppelwagen gegen 67 281 und in den drei Bezirken zusammen 316 929 Doppelwagen gegen 290 523 und war demnach im Saarbezirk 2 700 Doppelwagen oder 9,6 %, in Oberschlesien 10 162 Doppelwagen oder 15,1 % und in den drei Bezirken zusammen 26 406 Doppelwagen oder 9,1 % h ö h e r als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

— **Westfälische Landeseisenbahn.** Die Direktion theilt ihren Aktionären mit, dass die Ergebnisse der Bahn in dem Betriebsjahre 1900/1901 so ungünstig waren, dass es nicht möglich ist, für dieses Jahr eine Dividende, weder für die Stammaktien noch für die Vorrechts-Stammaktien, zu vertheilen. Die Betriebseinnahmen betragen 899 364 ℳ, die Ausgaben 779 648 ℳ, so dass sich nur ein Ueberschuss von 59 716 ℳ ergibt. Hiervon gehen ab zur Verzinsung der Vorzugsanleihe 17 320 ℳ, Rücklagen für den Erneuerungsbestand 72 758 ℳ und für die Rücklage 7 370 ℳ, zusammen 80 128 ℳ, so dass ein Fehlbetrag von 37 732 ℳ entsteht, der aus den Ueberschüssen der folgenden Jahre gedeckt werden soll.

— **Bayerischer Eisenbahnrath.** Unter dem Vorsitze des Generaldirektors v. Ebermayer fand am 18. d. Mts. die 48. Sitzung des Eisenbahnraths zu München statt. Die vorgelegte Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife blieb ohne Erinnerung. Die Gewährung der Reexpeditionsbefugniss an das genossenschaftliche Lagerhaus in Moosach bei München wurde nach kurzer Besprechung gut geheissen. Den folgenden Punkt der Tagesordnung bildete das Vorhaben der Generaldirektion, in Erledigung eines Gesuches des landwirthschaftlichen Kreisausschusses für Oberpfalz und Regensburg allen Maissendungen aus Oesterreich-Ungarn und weiterher, welche im direkten Bahnverkehr oder mit Umschlag in Wien, Passau und Deggendorf auf dem Bahnwege in einem bayerischen Lagerhause eintreffen und von dort nach bayerischen Stationen weiter versendet werden, auch für die Strecke von der Lagerhausstation bis zur endgültigen Bestimmungsstation — unter gleichzeitiger Auflassung des Mehrbetrages von Abfertigungsgebühren — den ermässigten Einheitssatz von 2,9 ₰ für das Tonnenkilometer zu gewähren. Der Eisenbahnrath stimmte diesem Vorgehen zu.

Dem Eisenbahnrath wurde sodann zur Kenntniss gebracht, dass, veranlasst durch das Vorgehen der preussisch-hessischen Staatsbahnen, die königl. bayerische Eisenbahnverwaltung im Einvernehmen mit den übrigen süddeutschen Verwaltungen die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf 45 Tage verlängert hat. In der daran anknüpfenden eingehenden Besprechung dieser Tarifmaassnahme wurde allseitig anerkannt, dass die Maassnahme nach der Sachlage gerechtfertigt und unvermeidlich war. Es wurde das Zusammengehen der süddeutschen Verwaltungen in der Sache begrüsst und der Wunsch ausgesprochen, dass durch diese Maassregel eine durchgreifende Personentarifreform nicht verzögert werde. Im Anschluss daran gelangte ein aus der Mitte des Eisenbahnraths gestellter Antrag:

„Die Generaldirektion wird ersucht, die Frage einer Tarifgemeinschaft mit den süddeutschen Eisenbahnverwaltungen in Erwägung zu ziehen und die Einführung einer Personentarifreform möglichst bald zur Lösung zu bringen" —

mit grosser Mehrheit zur Annahme.

Der von einem Mitglied des Eisenbahnraths gestellte Antrag, der Staatsregierung zu empfehlen, auch in Bayern für Gesellschaftsreisen von 30 und mehr Personen eine Fahrpreisermässigung von 50 % eintreten zu lassen, wie solche auf den preussischen Eisenbahnen seit vielen Jahren eingeräumt ist, wurde mit grosser Mehrheit abgelehnt. Sodann gelangte der Entwurf der Winterfahrordnung 1901/1902 zur Berathung und endgültigen Festsetzung.

— **Personentarifreform.** Wie aus Stuttgart gemeldet wird, wurde dort in der Tarifkommission der Abgeordnetenkammer vom Regierungstisch mitgetheilt, die Regierung betrachte die Tarifreform mit der Einführung der 45 tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten n i c h t als abgeschlossen, sondern halte die Einführung eines einheitlichen, verbilligten Tarifs unter möglichster Beseitigung von Ausnahmetarifen für erstrebenswerth.

— **Uebungen der Eisenbahntruppen.** Wie die Münchener „Allgem. Ztg." mittheilt, verlässt das bayerische Eisenbahn-bataillon am 4. August d. J. seinen Standort München, um nach Berlin befördert zu werden. Es betheiligt sich hier an den Uebungen der preussischen Eisenbahnbrigade im Feldbahnbau und zwar an der Herstellung einer Bahnstrecke, die auf Grund einer angenommenen Kriegslage in einem zwei Stunden von Berlin entfernten Gelände ausgeführt werden soll. Die Uebung dauert vier Wochen; am 19. September d. J. erfolgt der Rücktransport des Bataillons nach München.

— **Erholungsheime für Eisenbahnbeamte.** Die in den verschiedenen Vereinen ständig auf der Tagesordnung stehende Frage, betr. die Errichtung von Erholungsheimen, ist zuerst praktisch von dem Verein der Dienststellenvorsteher des Stations- und Abfertigungsdienstes der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen gelöst worden. Der genannte Verein beschloss nämlich in der am 18. d. Mts. in Berlin abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung den Erwerb des Badehotels „Silvana" in Ost-Dievenow nebst vollständiger Einrichtung. Das Grundstück hat einen Flächeninhalt von 6000 qm und eignet sich durch seine Lage zwischen der Ostsee und dem Dievenowstrome ganz besonders für die erholungsbedürftigen Beamten. Der Garantiefonds ist so hoch, dass das Grundstück fast völlig schuldenfrei übernommen werden kann. Die Inbetriebnahme soll im Mai nächsten Jahres stattfinden.

— **Personalnachrichten.** Der Präsident der Eisenbahndirektion in Stettin, Heinsius, ist in gleicher Amtseigenschaft an die Eisenbahndirektion in Danzig versetzt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Eröffnung der süddalmatinisch-hercegovinischen Eisenbahn.** Am 15. und 16. d. Mts. fand — wie bereits in Nr. 51 S. 814 d. Ztg. angekündigt — die feierliche Eröffnung der Eisenbahn von der Station Gabela der Linie Mostar-Metkovich nach Zelenika (Bocche di Cattaro) mit den Abzweigungen von Hum nach Trebinje und von Uskoplje nach Gravosa (Ragusa) statt. Die Strecke ist zum grösseren Theile über hercegovinisches Gebiet geführt. Auf dalmatinischem Gebiete liegen die Theilstrecken Uskoplje - Gravosa und Glavska - Zelenika. Bei dem Baue, welcher dritthalb Jahre währte, waren grosse Schwierigkeiten zu überwinden und ist die neue Bahn ausserordentlich reich an bedeutenden Kunstbauten (Brücken, Tunnel in der Gesammtlänge von 1,7 km, hohen Dämmen, mächtigen Einschnitten usw.). Die Bahn von Gabela über Hum nach Trebinje führt durch die äusserst unwegsame Felsenwüste des Karst. Die Technik hatte hier eine Riesenleistung zu bewältigen. Man kann sich keine Vorstellung von den ungeheuren Schwierigkeiten machen, die zu überwinden waren. In dieser pfadlosen Einöde ist weit und breit kein Tropfen Wasser zu finden, und ehe der Bahnbau in Angriff genommen wurde, musste vorerst ein System von Cisternen errichtet werden. Jeder Eimer Wasser zur Mörtelbereitung musste auf diese Weise beschafft werden. In diesen weltentlegenen Gegenden gibt es auch keine Wege. Es mussten erst Pfade für die Saumthiere in die Felsen gehauen werden, um das Material für den Bahnbau zuzuführen. Dennoch haben die Baukosten für 1 km den Betrag von 148000 Kr. nicht überschritten.

Es verdient bemerkt zu werden, dass die eben eröffnete hercegovinische Bahnstrecke gleich den bereits früher eröffneten bosnisch-hercegovinischen Bahnen aus bosnisch-hercegovinischen Landesmitteln gebaut und zu diesem Zwecke eine Anleihe in der Höhe von 22000000 Kr. aufgenommen worden ist.

Die Eröffnung der neuen Eisenbahn wurde allseitig als ein verkehrstechnisches Ereigniss von grosser wirthschaftlicher Bedeutung gefeiert. Der österreichische Eisenbahnminister Dr. v. Wittek sprach beim Festmahle in Zara seine besondere Freude darüber aus, dass ungarische Minister an der Eröffnung der auf österreichischem Boden liegenden Strecke der neuen Bahn theilgenommen haben, worauf der ungarische Handelsminister die Solidarität zwischen den beiden Reichshälften hervorhob, welche in der neuen Bahn zum Ausdrucke gekommen sei, eine Solidarität, die nicht nur in Bezug auf Patriotismus, Anhänglichkeit und Liebe zum Monarchen bestehe, sondern auch eine Solidarität auf wirthschaftlichem Gebiete sei.

Der Betrieb der gesammten Strecke wird auf Grund eines mit der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung getroffenen Abkommens von der Direktion der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen in Sarajevo geführt. In Ausübung der nach den Bestimmungen des erwähnten Uebereinkommens der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung zustehenden Einflussnahme auf die Betriebsführung dieser Staatsbahnstrecken in Dalmatien wurden dieselben der Staatsbahndirektion Triest unterstellt. Für die unmittelbare Leitung und Ueberwachung des gesammten Betriebsdienstes auf den Dalmatiner Strecken sowie in Ansehung des Zugdienstes auch auf der den bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen gehörigen Zwischenstrecke Landesgrenze bei Uskoplje-Uskoplje-Glavska-Landesgrenze bei Glavska wurde eine Betriebsleitung mit dem Sitze in Gravosa neu errichtet.

— **Eisenbahnverbindung Nixdorf - Rumburg - Schönlinde.** Die Finanzirung dieser Bahnverbindung ist gesichert und soll die Konzessionsertheilung, wie verlautet, demnächst erfolgen. Die Staatsverwaltung hat sich bereit erklärt, zur Ergänzung der Interessentenbeiträge von 810400 Kr. auf 30 % des Anlagekapitals durch Uebernahme von Stammaktien bis zum Höchstbetrage von 300000 Kr. beizutragen. Das Anlagekapital der Bahn ist mit dem Höchstbetrage von 3700000 Kr. veranschlagt. Die restlichen 70 % des Anlagekapitals werden durch ein Anlehen aufgebracht.

— **Lokalbahn Karlsbad-Merkelsgrün.** Das Projekt einer Lokalbahn von Karlsbad nach Merkelsgrün, welche Bahnverbindung schon in einem der früheren Lokalbahngesetze sichergestellt war, geht, nachdem die Buschtěhrader Eisenbahn ihren Widerstand gegen die Einmündung dieser Lokalbahn in Dallwitz aufgegeben hat, der Verwirklichung entgegen. Die seit längerer Zeit im Zuge befindlichen Konzessionsverhandlungen sind, wie gemeldet wird, zum Abschlusse gediehen und steht die Ertheilung der Konzession in nächster Zeit bevor. Der böhmische Landtag hat der genannten Lokalbahn die Landesgarantie für das Vorzugskapital zugestanden, während von Seite des Staates eine Beihilfe im Betrage von 80000 Kr. gewährt wird. Die reichen Kaolin- und Kohlenlager in dem von der herzustellenden Lokalbahn durchzogenen Gebiete sichern ihr ausgiebige Transporte.

— **Eisenbahn Görz-Cervignano.** In Görzer Handelskreisen machen sich Bestrebungen wegen Ausbaues einer vollspurigen Vollbahn von Görz nach Cervignano (im Anschluss an die Wocheiner Bahn mit der Fortsetzung nach Klagenfurt und Villach) geltend. Die Länge derselben beträgt etwa 28,5 km. Ihre Herstellungskosten werden auf 3500000 Kr. geschätzt. Durch den Bau dieser Bahn würde eine nahezu geradlinige Verbindung St. Michael - Glandorf - Klagenfurt-Assling-Görz-Cervignano-Mestre geschaffen werden, welche die kürzeste und für Oesterreich günstigste Verbindung Wien - Rom bilden würde. Die neue Verbindung würde gegenüber jener über Pontafel-Mestre eine Wegkürzung um 23 km herbeiführen. Der Landtag der Grafschaft Görz und Gradiska hat für die Herstellung der Bahnverbindung Görz - Cervignano - Aquileja bereits einen Beitrag von 100000 Kr. bewilligt und dürften auch andere Interessenten bereit sein, angemessene Beiträge zu leisten.

— **Elektrischer Probebetrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Die Versuchsstrecke Heiligenstadt - Michelbeuern ist, so weit dies für die Probefahrten erforderlich ist, hinsichtlich der elektrischen Ausrüstung fertiggestellt und wird seit etwa 14 Tagen — vorläufig jedoch nur zur Nachtzeit, während der öffentliche Verkehr ruht — mit einem aus vier Wagen (zwei Motor- und zwei Beiwagen) bestehenden Probezuge befahren. Die Probefahrten haben sich bisher ausschliesslich auf die technische Prüfung des Fahrens selbst und des Verhaltens der einzelnen Einrichtungen des Zuges unter Strom bezogen. Die hierbei gewonnenen Erfahrungen werden bei der Einrichtung des noch nicht fertiggestellten zweiten Theiles des Versuchszuges (ebenfalls vier Wagen) verwerthet werden. Erst wenn der elektrische Probezug vollständig fertiggestellt sein wird, kann an den Hauptzweck der Versuche, welcher in der Ermittelung des finanziellen Erfolges gegenüber dem Dampfbetriebe besteht, geschritten werden. Dieser kann nur auf Grund längerer Probefahrten und gründlicher Erhebungen ermittelt werden, und es wird jedenfalls Gegenstand reiflicher Erwägung sein, ob der finanzielle Erfolg die Aufwendung so hoher Kapitalien, wie sie die Umwandlung und Einrichtung der für Dampfbetrieb ausgerüsteten Stadtbahnstrecken für elektrischen Betrieb erfordert, rechtfertigen kann. Unter diesen Umständen trifft die von einzelnen Tagesblättern gebrachte Mittheilung nicht zu, wonach die Ergebnisse des elektrischen Probebetriebes derzeit schon so günstige seien, dass an eine allgemeine Einführung dieser Betriebsart auf den Stadtbahnstrecken geschritten werden könnte. Ebenso wenig sind bisher bezüglich der Stromlieferung für den elektrischen Betrieb Verhandlungen mit Elektrizitätsgesellschaften eingeleitet worden.

— **Abschluss der Kohlenlieferungen für die österreichischen Staatsbahnen.** Die von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung auf Grund des Ergebnisses einer öffentlichen

Ausschreibung eingeleiteten Verhandlungen in Betreff der Bedeckung des Kohlenbedarfes für das Jahr 1902 sind nunmehr zum endgültigen Abschlusse gelangt. Es handelt sich hierbei um die Lieferung einer Kohlenmenge von 2 226 200 t, wovon 887 300 t auf Schwarzkohle, 1 017 800 t auf böhmische Braunkohle und 321 100 t auf andere Kohlensorten entfallen. Die Beschaffungskosten für die Gesammtlieferung beziffern sich auf 21 917 497 Kr.; hierin ist der bedeutende Bezug an böhmischer Braunkohle aus den staatlichen Gruben bei Brüx, dessen die Staatseisenbahnverwaltung sich schon vor längerer Zeit versichert hat, mit enthalten. Der Bezug an ausländischer Kohle konnte so ziemlich innerhalb der bisherigen engen Grenzen gehalten werden, da die heimischen Lieferanten sich zu angemessenen Preiszugeständnissen verstanden haben. Die Dauer der abgeschlossenen Verträge beschränkt sich ausnahmslos auf das Jahr 1902.

— **Wagenbestellungen für die österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium verhandelt mit den österreichischen Wagenfabriken wegen Deckung des Wagenbedarfes für die Staatsbahnen. Bereits vor einiger Zeit wurden Vorverhandlungen gepflogen, welche die Versorgung des Bedarfes für einen fünfjährigen Zeitabschnitt sichern sollen, und es wurden damals Vorabmachungen mit einzelnen Fabriken getroffen. Nunmehr sollen die endgültigen Vereinbarungen für die im Jahre 1902 zu liefernden Wagen abgeschlossen werden. Die Bestellung bewegt sich genau im Rahmen des Investitionsgesetzes und wird auf sämmtliche Wagenfabriken Oesterreichs vertheilt.

— **Frauen im Eisenbahnbetriebsdienst.** Das Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 3. d. Mts. der Bozen-Meraner Bahn die probeweise Verwendung von Frauen im exekutiven Betriebsdienst, und zwar auch als Leiterinnen kleinerer Stationen unter der Bedingung gestattet, dass die Bewerberinnen vorerst die Prüfung aus den Betriebs- und Signalvorschriften in dem für Lokalbahnen vorgeschriebenen Umfang sowie die Telegraphenprüfung abgelegt und ihre Eignung zur selbstständigen Ausübung des Betriebsdienstes durch einen Probedienst nachgewiesen haben.

— **Die österreichischen Brückenbauanstalten.** Der vor kurzem erschienene achte Band der vom österreichischen Generalkommissariate herausgegebenen Berichte über die Weltausstellung in Paris 1900 enthält über die Lage der österreichischen Brückenbauanstalten folgende bemerkenswerthen Mittheilungen: Nicht ohne das Gefühl des Neides blickt der österreichische Ingeniör auf den grossen Absatz, den sich die deutschen Brückenbauanstalten in anderen europäischen und überseeischen Ländern erobert haben. Es fehlt in Oesterreich nicht an tüchtigen Kräften und hervorragenden Bauanstalten. Wir stellen es den österreichischen Brückenbauwerken anheim, in Erwägung zu ziehen, ob nicht durch die Ausführung leichter, für die Ausfuhr geeigneter zerlegbarer Bauten der Wettbewerb mit dem Auslande wenigstens im Osten erfolgreich aufgenommen werden könnte. Was Oesterreich aber vor allem fehlt, das ist billigeres Material, dessen Preise es diesem Reiche erschweren, die Pforten des Auslandes zu öffnen, wenn auch zugestanden werden muss, dass vielfach versucht wurde, die Ausfuhr seitens der Werke durch besondere Ermässigungen zu begünstigen. Um wieviel besser in dieser Beziehung die Lage der deutschen Bauwerkstätten ist, ist bekannt. Aber auch Frankreich weist Gestehungskosten auf, wie sie in Oesterreich wohl kaum geboten werden können. Die Alexanderbrücke, in Flussstahl erbaut, kostete 2 400 000 fl., verbrauchte 54 500 dz Material, kostete also durchschnittlich 44 fl. für den Doppelcentner. Erwägt man die hohen Herstellungskosten des Stahlgusses, die hohen Arbeitslöhne während der Ausstellung, die Schwierigkeit der Aufstellung, die ohne feste Rüstung erfolgte, die aussergewöhnlichen Vorbereitungen in den Stahlwerken, so muss man anerkennen, dass der Preis ein sehr mässiger ist.

Die österreichischen Eisenkonstruktionen bedürfen ferner, wenn sie einen stärkeren Absatz im Auslande erzielen wollen, billigerer Transportkosten. Die Wasserstrassen Deutschlands, die bereits mit den grossen Eisenwerken in inniger Verbindung stehen und bald noch näher stehen werden, begünstigen die überseeische Ausfuhr. In gleicher Weise bedarf Oesterreich dringend einer Ausgestaltung seiner Verkehrsmittel.

— **Elektrische Eisenbahn Wien-Pressburg.** Der Gemeinderath der Stadt Wien hat bezüglich des in das Gemeindegebiet von Wien fallenden Theils der geplanten Bahn die folgenden Beschlüsse gefasst: 1. Die Gemeinde Wien erwirbt die Konzession für die auf dem Wiener Gemeindegebiete liegenden Theilstrecken der geplanten elektrischen Bahn von Wien nach Pressburg. 2. Die von der Gemeinde erworbene Konzession wird an Ingeniör Tauber bezw. an die durch diesen zu bildende Aktiengesellschaft der elektrischen Bahn Wien-Pressburg auf die Dauer der Konzession übertragen. Der Gemeinde Wien ist eine Stimme im Verwaltungsrathe einzuräumen. 3. Die zum Bau und Betrieb der im Wiener Stadtgebiete liegenden Theilstrecken erforderlichen öffentlichen Strassen und Plätze und städtischen Gründe werden dem Unternehmen zur Benutzung überlassen. 4. Als Abgabe für die Uebertragung der Konzession und für die Benutzung städtischer Strassen, Plätze und Gründe wird festgesetzt: a) für die im Wiener Gemeindegebiete gelegenen Bahnstrecken, von der kilometrischen Roheinnahme der Gesammtlinie berechnet, eine Abgabe von 20 %; als Mindestabgabe wird ein Betrag von 3 500 Kr. jährlich für jedes im Wiener Gemeindegebiete gelegene Bahnkilometer festgesetzt; b) der Gemeinde Wien ist eine Betheiligung von 25 % an dem nach Verzinsung und Tilgung des gesammten Anlagekapitals verbleibenden Reingewinn einzuräumen. 5. Der für den elektrischen Betrieb der im Wiener Gemeindegebiete gelegenen Strecken erforderliche Strom ist von den Elektrizitätswerken der Stadt Wien zu beziehen.

— **Bahnhofsverhältnisse in Pressburg.** In dem jüngst erschienenen Jahresberichte der Pressburger Handels- und Gewerbekammer wird über die ungünstige Lage der Bahnhöfe von Pressburg Klage geführt, deren Unzulänglichkeit dem Aufschwunge des Pressburger Handelsverkehrs grosse Hindernisse in den Weg stellt. Pressburg hat derzeit drei Bahnhöfe, aber keiner entspricht den Anforderungen des Verkehrs. Die Magazine sind zu eng, die Rampen zu klein, um die Massengüter aufnehmen zu können, die Verladungseinrichtungen nicht entsprechend und Ver- wie Ausladungen sind mit kostspieligem Zeitverlust verbunden. Die schädlichste Folge dieser Zustände äussert sich in der wesentlichen Vertheuerung der Transportkosten. Nicht nur, dass die Staatsbahnen für die Station Pressburg-Ujvaros eine besondere Abfertigungsgebühr von 4 Kr. für jeden Wagen einheben, gesellt sich auch noch der Umstand hinzu, dass die Stadt Pressburg bei der Ausübung ihres Rechtes zur Einhebung der Pflaster- und Strassenmauth nicht nur die im Durchgangs- bezw. im Umschlagsverkehr behandelten Sendungen mit zweifacher Mauth belastet, sondern dass die Einhebung dieser Mauthgebühren infolge der ungünstigen Lage der Bahnhöfe oft ganz ungerechtfertigterweise erfolgt. Der Kammerbericht weist darauf hin, dass solche Zustände nicht geeignet erscheinen, Pressburg in Wirklichkeit dazu zu machen, wozu es vermöge seiner geographischen Lage bestimmt erscheint: zu einem hervorragenden Umschlagsplatz für den Wasser- und Bahnverkehr.

— **Verbesserung der Gehaltsverhältnisse bei den ungarischen Staatsbahnen.** In den letzten Wochen wurden in verschiedenen ungarischen Städten Versammlungen von Beamten der ungarischen Staatsbahnen behufs Berathung von Schritten zur Erlangung einer Gehaltsaufbesserung abgehalten. Eine Versammlung in Altsohl beschloss die baldige Einberufung eines Landeskongresses. Die Szegediner Eisenbahnbeamten nehmen in einem Aufruf vom 9. Juli dagegen Stellung, dass die ungarischen Staatsbeamten die Dienstpragmatik fremder Staaten studiren wollen, um Material für die Forderung nach Einführung einer entsprechenden Dienstpragmatik für Ungarn zu sammeln. Der Aufruf betont, dass die Beamten nur um die Gehaltsaufbesserung kämpfen müssen; ist diese erreicht, dann braucht nur die gegenwärtige Dienstordnung entsprechend abgeändert und ergänzt zu werden.

— **Personalnachrichten.** Am 17. d. Mts. ist Regierungsrath Borovy, Oberinspektor a. D. der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, Tarifkonsulent des österreichischen Ackerbauministeriums, in Wien gestorben. Borovy war ein bewährter Fachmann auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens und erfreute sich der grössten Werthschätzung seitens seiner Berufsgenossen. — Ferner ist in Eichwald bei Teplitz vor einigen Tagen der Verwaltungsrathspräsident der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Dr. Stradal, verschieden. Durch den Tod ihres Präsidenten erleidet die Gesellschaft einen schweren Verlust. Dr. Stradal stand seit dem Jahre 1893 an der Spitze der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, um deren Entwickelung er sich grosse Verdienste erworben hat; namentlich war es seinem Einflusse und seiner Bemühung zu danken, dass der Plan der nordböhmischen Transversalbahn von Teplitz nach Reichenberg der Verwirklichung zugeführt wurde.

Uebrige europäische Länder.

— **Einhaltung der Reihenfolge bei Gütertransporten in Russland.** Das „Allgemeine Statut für die russischen Eisenbahnen“ vom 16. Juli 1885 enthält die gesetzlich festgelegten Bestimmungen, die das Verhältniss zwischen Eisenbahn und

Publikum regeln und die als feste gesetzliche Grundlage für die Beurtheilung aller Streitfälle zu gelten haben.

Unter anderem setzt der § 51 dieses Gesetzes fest: „Die zum Transporte angenommenen Güter müssen mit Beobachtung der Reihenfolge abgefertigt werden, ohne jedwede Bevorzugung irgend welcher Versender oder irgend welcher Arten von Gütern, mit Ausnahme: a) der Güter, welche der Beförderung nach besonderen, vom Eisenbahnrathe zu bestätigenden Regeln unterliegen und b) der Güter, deren unverzügliche Beförderung im allgemeinen Staatsinteresse oder zum Zweck der Befriedigung öffentlicher Bedürfnisse oder aber durch allgemeine Regierungsanordnungen gefordert wird. Anmerkung. Die Bezeichnung der Güter, deren unverzügliche Beförderung im allgemeinen Staatsinteresse oder zum Zweck der Befriedigung öffentlicher Bedürfnisse erforderlich ist, erfolgt durch den Eisenbahnrath.“

Das sind die klaren Bestimmungen des Gesetzes, die auch den Anforderungen der Billigkeit und Gerechtigkeit vollkommen entsprechen. Eben gerade die Klarheit, die die Bewegungsfreiheit einengt, ist den Eisenbahnverwaltungen in Russland offenbar unbequem und sie suchen auf gesetzgeberischem Wege Abänderungen des vorangeführten Artikels des allgemeinen Statutes, der die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für die Nichteinhaltung der Reihenfolge beim Waarenversand festsetzt, zu erwirken. In ihren Eingaben weisen die Eisenbahnen darauf hin, wie die Residenzblätter zu berichten wissen, dass viele Versender wegen Nichteinhaltung der Reihenfolge an sie Forderungen auf Entschädigungen gestellt haben, die über Beträge lauteten, welche nicht nur die Frachtzahlungen, sondern auch den Werth der Waaren bedeutend überstiegen, so dass es für die Eisenbahnen vortheilhafter gewesen wäre, die Waare als verloren anzuerkennen und ihren Werth zu bezahlen, als dem Absender eine Vergütung zu zahlen, die weder dem Verluste des Absenders noch der Schuld der Eisenbahn entspricht. Da die Frage zweifellos von grosser Bedeutung ist, namentlich für das handeltreibende Publikum, das gegenwärtig durch die Bestimmung jenes Paragraphen vor der Willkür der Eisenbahnverwaltung geschützt wird, so hat das Ministerium der Verkehrsanstalten beschlossen, unter dem Vorsitze des Verwaltenden der Angelegenheiten der allgemeinen Konferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen eine Kommission aus Rechtsanwälten mehrerer Eisenbahnen zu bilden, zwecks Klarstellung der Ursachen der Ungleichmässigkeit der von den verschiedenen Eisenbahnen zu bezahlenden Summen für Forderungen auf Entschädigung für die Nichteinhaltung der Reihenfolge beim Waarenversand; ferner hat das Ministerium beschlossen, Nachrichten darüber zu sammeln, wie derartige Entschädigungsforderungen von den Gerichten entschieden worden sind.

Ob damit sehr viel erreicht werden wird, darf noch bezweifelt werden, denn dass die Entschädigungszahlungen verschiedener Verwaltungen in verschiedenen Streitfällen verschieden gross sind, wird wohl ohne grosse Schwierigkeiten durch die Art der erlittenen Schädigung zu erklären sein. Sehr zu bedauern wäre es, wenn den Eisenbahnverwaltungen nach dieser Richtung hin freie Hand gelassen werden sollte, weil dann der Willkür der unteren Organe Thür und Thor geöffnet wäre und die schlimmsten Missbräuche zu den schon vorhandenen sich hinzugesellen könnten.

— **Der Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahngesellschaft** ist mit Allerhöchster Genehmigung die Frist für die Fertigstellung der Bauarbeiten der Eisenbahnlinie Moskau-Windau nebst der Zweigbahn Dno-Nowo-Ssokolniki sowie zur Fertigstellung verschiedener Silospeicher, Lagerräume und der Kais in Windau bis zum 1. August d. J. erstreckt worden.

Gleichzeitig soll der Minister der Verkehrsanstalten das Projekt der Verwaltung der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn, betreffend die Errichtung zweier örtlichen Verwaltungen: einer Moskauer, der die Linie Moskau-Kreutzburg-Tuckum-Windau (1 030 Werst = 1 099 km lang), und einer Petersburger, der die Linie Petersburg-Witebsk, die Rybinsk-Pskow und Nowgoroder Linie (von 1 307 Werst = 1 408 km Länge) unterstellt sein soll, gut geheissen haben.

Fremde Welttheile.

— Kongo-Eisenbahn. Dem „Messager de Bruxelles“ zufolge verlautet in Kongokreisen, dass gleichzeitig mit dem Grundgesetz für die künftige Kolonie eine besondere Gesetzesvorlage eingebracht werden solle, welche sich auf die Uebernahme der Kongobahn durch den Staat bezieht und die Frist der Uebernahme beschränkt. In denselben Kreisen werde die Frage erörtert, ob die von der Bahn durchschnittenen Gebiete dem Staate gehören oder der Bahngesellschaft verbleiben würden.

— **Vollendung des Ausbaues der Sanyobahn in Japan.** Am 27. Mai d. J. ist die seit längerer Zeit im Bau befindliche südwestliche Reststrecke der Sanyo-Eisenbahn von Mitajiri bis Bakan (Shimonoseki), 72,6 km, in ganzer Ausdehnung dem Verkehr übergeben worden. Damit hat die Sanyobahn ihre programmmässige Linie von Kobe über Hiro-Shima bis zur Südwestspitze von Hondo, nach Bakan, gegenüber Moji, vollendet, und man kann nun die Hauptinsel Hondo des japanischen Reiches von Nordost bis Südwest, von Aomori bis Bakan, mit der Eisenbahn ohne Unterbrechung bereisen, eine Gesammtlänge von rund 1 856 km. Die Eröffnung des Betriebes auf der letzten Baustrecke der Sanyobahn bedeutet schon jetzt eine wesentliche Verbesserung für den durchgehenden Reiseverkehr, insbesondere für den Schnellzugdienst, dessen Pflege sich gerade die Sanyobahn von jeher hat besonders angelegen sein lassen. Während früher der schnellste Zug allein von Kobe bis Mitajiri 11 Stunden 11 Minuten Fahrzeit brauchte, wird jetzt von dem in den Fahrplananzeigern der Eisenbahngesellschaft als „Spezial-Express“ bezeichneten Tagesschnellzuge die ganze Strecke von Kobe bis Bakan, 514,6 km, in 12 Stunden 35 Minuten zurückgelegt, vom entsprechenden Gegenzuge in 12 Stunden 41 Minuten. Die übrigen sogen. Express-, richtiger durchgehenden Züge, von denen drei Zugpaare täglich gefahren werden, brauchen allerdings sämmtlich eine Fahrzeit zwischen $15\frac{1}{2}$ und $16\frac{1}{2}$ Stunden. Die seitherige Reisegeschwindigkeit für die beste Zugverbindung der Sanyobahn von 40 km für die Stunde auf der Strecke Kobe-Tokuyama ist damit auf die ganze Linie von Kobe bis Bakan ausgedehnt. Da man auch auf der Tokaido-Staatsbahn für die Fahrt zwischen Tokio und Kobe neuerdings eine Abzweigung der Fahrzeit — jetzt über 16 Stunden — um etwa zwei Stunden plant, und da mit der Zeit auch die Kiushiubahn ihre noch immer recht geringe Fahrgeschwindigkeit voraussichtlich steigern wird, so darf in Zukunft auf eine wesentliche Abkürzung für die Eisenbahnreise zwischen Tokio und Nagasaki gerechnet werden.

Früher ging der durchgehende Verkehr zwischen den Inseln Hondo und Kiushiu in Tokuyama vom Landwege auf den Seeweg durch die Binnensee über und umgekehrt; seit Eröffnung der Bahn bis Bakan fällt dieser für die Reisenden und das Gepäck ziemlich unbequeme Uebergang fort und die Reisenden haben jetzt in Bakan eines der beiden neuen von der Sanyobahn erbauten Fährboote von 325 t Wasserverdrängung zu benutzen, um nach Moji überzusetzen und umgekehrt. Da die frühere, vier- bis fünfstündige Fahrt durch die Binnensee oft recht stürmisch sein konnte, so ist für die Bequemlichkeit und Regelmässigkeit des Durchgangsverkehrs viel gewonnen; die Fahrt mit dem Fährboot zwischen Bakan und Moji dauert nur etwa eine Viertelstunde und ist auch bei ziemlich schlechtem Wetter noch möglich.

— **Bau von elektrischen Bahnen auf den kanarischen Inseln.** Nach einem Bericht des Konsuls der Vereinigten Staaten von Amerika in Teneriffa soll dort zwischen dem Hafen von Santa Cruz und der Stadt La Laguna eine elektrische Bahnverbindung hergestellt werden. Man erwartet, dass sich neben der Personenbeförderung ein beträchtlicher Güterverkehr entwickeln wird, bei welchem als Hauptausfuhrartikel der Insel besonders Früchte in Betracht kommen. Die Bahn soll eingleisig und mit Oberleitung nach dem Trolleysystem eingerichtet werden. Die Konzession für die Linie umfasst die ganze Strecke zwischen Santa Cruz und Oratava; vorläufig wird von der gegenwärtigen Endstation bis zur Fertigstellung der ganzen Strecke nach der Stadt Oratava ein regelmässiger Automobilverkehr eingerichtet. Die Gesammtlänge der Linie beträgt 27 Meilen. Die Bauausführung hat die Compania Electrica de Tramvia de Teneriffe, welche mit einem Kapital von 61 760 £ arbeitet, übernommen. Eine andere, belgische Gesellschaft hat eine Konzession für eine doppelgleisige Bahn zwischen den Häfen von Luz und Las Palmas auf der Insel Gran Canaria erhalten. Diese Bahn, welche 4 bis 5 Meilen weit an der Seeküste entlang gehen soll, wird von den beiden geplanten Linien die wichtigste werden, da Las Palmas die eigentliche Hauptstadt auf den kanarischen Inseln und der Handelsverkehr hier beträchtlich grösser als auf Teneriffa ist.

— **Bau neuer Eisenbahnen in Argentinien.** Nach einem Bericht des englischen Konsuls in Rosario ist dieser Hafen die Endstation von sechs Eisenbahnen, welche zum Theil mit anderen Linien im Innern Verbindung haben. Fünf von diesen Bahnen, nämlich die argentinische Centralbahn, die Linien Buenos Aires-Rosario, Cordoba-Rosario, die grosse Südbahn von Santa Fé nach Cordoba und die Westbahn in Santa Fé sind britische Unternehmungen, die eine übrigbleibende ist in französischen Händen. Die argentinische Centralbahn und die Buenos Aires-Rosario-Eisenbahngesellschaft haben kürzlich, erstere durch Uebernahme der Westbahn Santa Fé, letztere durch Erwerbung der grossen Südbahn Santa Fé-Cordoba, ihren Besitz um 125 und 82 englische Meilen vergrössert. Durch die

fortschreitende Ausdehnung dieser beiden Bahnen wird für die Landwirthschaft und Viehzucht neues, fruchtbares Land erschlossen.

Ferner hat man kürzlich mit dem Bau einer neuen schmalspurigen Bahn zwischen Buenos Aires und Rosario begonnen. Hierdurch entsteht die dritte Bahnverbindung zwischen den beiden Städten. Nach deren Vollendung wird eine Verbindung zwischen den Eisenbahnen im Innern mit der Hauptstadt der Republik hergestellt sein, welche es ermöglicht, von Buenos Aires bis Salta, ungefähr 900 englische Meilen, mit der Bahn zu fahren.

Der Verkehr und die Einnahmen auf allen diesen Bahnen sind im laufenden Jahre gestiegen und die Zukunft bietet für die Eisenbahnen Argentiniens gute Aussichten. Rosario verdankt einen grossen Theil seiner guten Hafenanlagen, Kais, Getreideelevatoren usw. der Wirksamkeit der Eisenbahngesellschaften.

Allgemeines.

— **Ozeandampfer und Eisenbahnwagen mit Gefriereinrichtungen.** Die Verfahren zur Haltbarmachung von Nahrungsmitteln durch Anwendung von Kälte haben in neuester Zeit eine solche Entwickelung genommen, dass leicht verderbliche Waaren ohne Verluste von einem Erdtheil zum anderen verschifft werden können. Wie die „Oesterr. Eisenbahn-Zeitung" berichtet, sind für diese Zwecke besondere Dampfer erbaut worden, die einen grossen Gefrierraum besitzen. Von den grossen amerikanischen Seen gelangen nun ungeheuere Mengen von frischen Nahrungsmitteln, besonders Fleisch, auf diese Weise in die europäischen Häfen. Von Australien wieder werden grosse Massen von geschlachteten Kaninchen auf gleiche Weise nach Europa verschifft. Die Erhaltung ist eine so vollkommene, dass nur erfahrene Sachverständige den Unterschied zwischen einem frisch geschlachteten Thier und einem im geschlachteten Zustande bereits mehrere hundert Meilen übers Meer versendeten herausfinden können.

Es sind nun in den Vereinigten Staaten von Nordamerika auch Wagen mit Gefriereinrichtungen erbaut worden, und zwar zunächst auf Anregung der Blumenkohlzüchter in Long-Island für den weiten Versand von frischem Gemüse. Hierdurch wurde die Möglichkeit geboten, das Gemüse von der Ostküste Amerikas bis nach den Städten im äussersten Westen im frischen Zustande zu transportiren. Vor drei Jahren bereits ist ein erster Versuch gemacht worden.

Im Jahre 1900 bezifferten sich die mit Gefriereinrichtungen versehenen Güterwagen in Amerika bereits auf 130, von denen jeder etwa 44 000 Pfund Blumenkohl aufzunehmen vermag. Bei den niedrigen Tarifsätzen haben die Blumenkohlzüchter trotz des so weiten Versandes einen sehr bedeutenden Gewinn zu verzeichnen.

— **Die Wohnungsfrage im Handelskammerbezirk Ruhrort.** Der für die ersten drei Monate des laufenden Jahres von dieser Handelskammer herausgegebene Bericht theilt mit, dass diese über die rein wirthschaftlichen Angelegenheiten hinaus ihre Aufmerksamkeit auch den sozialen Verhältnissen zuwendet und namentlich die so wichtige Wohnungsfrage in den Kreis ihrer Erörterungen gezogen hat. Die Handelskammer begrüsst mit Dank die ministeriellen Erlasse vom 9. März d. J., die wir in Nr. 43 S. 684 d. Ztg. besprochen haben, und gibt sodann eine Uebersicht desjenigen, was von Arbeitgebern ihres Bezirks auf diesem Gebiete bisher bereits geschehen ist. Danach hat das Steinkohlenbergwerk „Rheinpreussen" zu Homberg a/Rhein 172 Arbeiterwohnhäuser mit 606 Familienwohnungen, das Steinkohlenbergwerk „Deutscher Kaiser" zu Hamborn 337 Arbeiterwohnhäuser mit 1 507 Familienwohnungen, das Steinkohlenbergwerk „Westende" zu Meiderich 44 Arbeiterwohnhäuser mit 186 Familienwohnungen, das Steinkohlenbergwerk „Neumühl" zu Neumühl-Hamborn 160 Arbeiterwohnhäuser mit 627 Familienwohnungen, die Aktiengesellschaft für Zinkindustrie, vormals Wilh. Grillo, Abtheilung Hamborn 12 Arbeiterwohnhäuser mit 43 Familienwohnungen, das Hüttenwerk der Aktiengesellschaft „Phönix" in Laar 70 Arbeiterwohnhäuser mit 275 Familienwohnungen, das Hüttenwerk der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser" zu Bruckhausen 68 Arbeiterwohnhäuser mit 277 Familienwohnungen, das Hüttenwerk „Rheinische Stahlwerke" zu Meiderich 95 Arbeiterwohnhäuser mit 234 Familienwohnungen und die „Gutehoffnungshütte" Abtheilung Sterkrade 49 Arbeiterwohnhäuser mit 67 Familienwohnungen, im ganzen also 995 Arbeiterwohnhäuser mit 3 779 Familienwohnungen errichtet. Von diesen Wohnhäusern wurden 149 im Berichtsjahre erbaut. Den Wohnungen war regelmässig ein Stück Gartengrund in der Grösse von 1 bis 5 a sowie der nöthige Stallraum zugetheilt. An Miethe war durchweg eine Entschädigung von 60 bis 160 *M.* zu zahlen, welche in monatlichen Theilbeträgen vom Arbeitslohn einbehalten wurde. Ausserdem war auf den sämmtlichen obengenannten Werken für die unverheiratheten Arbeiter durch Unterkunftshäuser und Speiseanstalten in ausgiebiger Weise gesorgt.

Kontrole der Geltungsdauer der Rückfahrkarten auf den deutschen Eisenbahnen.

Die jüngst erfolgte Gültigkeitsverlängerung der Rückfahrkarten im Bereich der deutschen Bahnverwaltungen macht es erforderlich, eine Einrichtung zu treffen, die es dem Kontrolpersonal (Zug- und Bahnsteigschaffner) ermöglicht, den letzten (45.) Tag der Gültigkeit bei jeder vorgezeigten Fahrkarte sofort zu erkennen. Die Nothwendigkeit hierzu tritt um so mehr hervor, wenn berücksichtigt wird, dass nicht immer ältere Beamte, sondern oft — und zwar gerade zu Zeiten stärkeren Personenverkehres — Hilfsbedienstete den Kontroldienst auszuüben haben. Die bisherigen Fahrkarten von längerer Gültigkeitsdauer, die Rundreisehefte, werden auf der Vorderseite des Umschlages mit einem handschriftlichen Vermerk versehen, der den letzten Gültigkeitstag angibt. Zweifellos würde es am einfachsten sein, auf den Rückfahrkarten gleichfalls den ersten und letzten Tag der Gültigkeit zu kennzeichnen. Nicht allein das Dienstpersonal, auch der Reisende könnte daraus ohne weiteres ersehen, wann die Karte ihre Gültigkeit verliert. Natürlich kann ein Beschreiben wie bei den Rundreiseheften bei der grossen Zahl der auszugebenden Rückfahrkarten nicht erfolgen; es gilt daher, eine Einrichtung zu treffen, die so einfach sein muss, dass mit einem Handgriff eine Stempelung mit den beiden in Frage kommenden Tagen stattfindet, die nicht mehr Zeit erfordert wie bisher und durch die auch die schon mit Aufdruck versehene Fahrkarte nicht etwa unleserlich wird.

Eine uns aus offenbar sachverständigem Kreise zugehende, mit — a — unterzeichnete Zuschrift schlägt zu diesem Zwecke vor, die Aufprägung der Tagesstunde allgemein zu beseitigen und für die Folge nur noch den ersten und letzten Gültigkeitstag der Fahrkarten bei der Verausgabung aufzuprägen. Der Wegfall der Stunde ist unbedenklich; bei den meisten deutschen Staatsbahnverwaltungen wird sie schon seit längerer Zeit nicht mehr aufgedruckt. Unter Beibehaltung der jetzigen Stempelapparate und Typen würde die Prägung wie in Abb. 1 auszuführen sein.

1. 8. — 14. 9. 01.

Abb. 1.

Bei dem Wechsel von einem Jahre zum anderen genügt es natürlich, das Jahr nur bei dem letzten Tage einzuprägen, da sich das Jahr des ersten Tages hieraus von selbst ergibt. Die Stempelsetzung ist für die Fahrkartenausgabestelle sehr einfach, da täglich nur einmal eine Umsetzung der Typen auf die nachfolgenden Tage zu erfolgen hat. Der Strich zwischen beiden Tagen erhöht die Uebersichtlichkeit; die Beschaffung einiger Strichtypen für jeden Schalter bereitet nur eine nicht nennenswerthe Ausgabe.

Da gegenwärtig die meisten Fahrkartenschalter der Bahnen nur mit einem Stempelapparat ausgerüstet sind, so müsste, wenn die Kosten für einen zweiten Apparat vermieden werden sollen, derselbe Stempel für einfache und für Rückfahrkarten zur Verwendung kommen. Nach der Ansicht des Einsenders der Zuschrift könnte das unbedenklich geschehen, da der § 25 der Verkehrsordnung vorschreibt, inwieweit die Gültigkeit einer einfachen Fahrkarte verlängert werden kann. Um aber auch der irrigen Meinung bei den Reisenden zu begegnen, dass durch den Aufdruck der Reiseantritt für die Zeitdauer von 45 Tagen frei gestellt sei, könnten nach der Meinung des Einsenders die einfachen Fahrkarten mit einem Aufdruck versehen werden, etwa wie folgt:

(Vorderseite.)

s. Rückseite.

Abb. 2.

(Rückseite.)

Für diese Fahrkarte gilt nur die durch Unterstreichung gekennzeichnete erste Tagesangabe.

Abb. 3.

1. 8. — 14. 9. 01.

s. Rückseite.

Abb. 4.

Die Vorderseite der Fahrkarte (Abb. 2) würde alsdann nach der Abstempelung wie in Abb. 4 dargestellt aussehen.

Vielleicht könnte der Zweck noch einfacher erreicht werden, wenn man unter das zweite nur für Rückfahrkarten

geltende Datum statt der oben vorgeschlagenen Worte „siehe Rückseite" die Worte setzte: Gültigkeitsdauer bei Rückfahrkarten.

Dass man übrigens auch in den Kreisen der Eisenbahnverwaltungen auf eine Erleichterung der Kontrole der verlängerten Geltungsdauer bedacht ist, davon zeugen bereits Anordnungen verschiedener Verwaltungen, welche zu dem genannten Zweck Tabellen haben anfertigen lassen, aus denen der erste und letzte Tag der Gültigkeit der Rückfahrkarten ersichtlich ist.

Mit diesen Tabellen ist das Stations- und Fahrpersonal ausgerüstet worden, auch hängen solche an den Fahrkartenschaltern aus.

Berichtigung.

In dem in Nr. 51 d. Ztg. abgedruckten Theil des Aufsatzes: „**Zwei französische Rangirbahnhöfe mit Umladehallen**" befindet sich auf Seite 811, in der 2. Spalte, Zeile 27 von oben ein sinnentstellender Druckfehler. Es muss daselbst statt „Wagenwechsel" heissen: „Wagenmangel".

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K ö n i g l i c h   u n g a r i s c h e   S t a a t s e i s e n b a h n e n. Am 10. Juli d. J. ist die an der Linie Budapest-Czegléd gelegene Station S z e n t   L ö r i n c z   n y a r a l ó, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eingerichtet war, auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

E i s e n b a h n d i r e k t i o n s b e z i r k   S t e t t i n. Die an der Strecke Stralsund-Rostock gelegene Haltestelle Horst i/Vorp. hat die Bezeichnung K ö n i g l i c h   H o r s t erhalten.

Vereinsbetriebsreglement.

Der Nachtrag XI zum Vereinsbetriebsreglement ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 35 vom 13. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 57 des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, Luzern, am 30. Mai/1. Juni d. J. (Die nächste Sitzung soll am 23. Oktober d. J. in Wien stattfinden) (abgesandt am 19. Juli d. J.).

Nr. I 36 vom 13. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und an die königlichen Eisenbahndirektionen in Frankfurt a/M. und Cöln, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. Juli d. J.).

Nr. I 70 vom 16. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den XI. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 19. Juli d. J.).

Nr. II 40 vom 16. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Frage der Herstellung von Beklebetafeln an den Wagen zur Aufnahme von Uebergangszetteln (abgesandt am 22. Juli d. J.).

Nr. II 42 vom 16. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Festsetzung der Ersatzkosten für eintheilige Wagenlager (abgesandt am 19. Juli d. J.).

Nr. II 44 vom 16. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Aufstellung und Beantwortung wichtiger technischer Fragen (abgesandt am 22. Juli d. J.).

Nr. II 45 vom 16. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und an die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend das Verzeichniss der ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 19. Juli d. J.).

Nr. VI 4 vom 16. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr April/Juni d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 20. Juli d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche im II. Vierteljahr d. J. Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Vom 1. August d. J. ab wird die an den Strecken Essen H. B.-Bismarck und Essen H. B.-Altenessen neu eingerichtete Station Stoppenberg für den Personen-, Güter- und Thierverkehr mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet.

Die Personenzüge werden wie folgt anhalten:

Entfernung	61	63	65	309	71	73	Nr.	Strecke Essen H. B.-Bismarck	Nr.	62	64	66	310	70	72
0,0	4.35	8.36	12.25	2.47	8.16	10.37	↓ ab	Essen H. B. . . . . an	↑	7.09	10.11	2.06	5.08	8.06	10.26
3,6	4.41	8.42	12.31	2.53	8.22	10.43	„	Stoppenberg . . . . . . ab		7.03	10.05	2.00	5.03	8.00	10.20
7,2	4.48	8.47	12.37	2.58	8.28	10.49	an	Caternberg Nord . . . . . „		6.57	9.59	1.54	4.57	7.54	10.14

Entfernung	31	35	39	41	75	77	79	85	87	Nr.	Strecke Essen H. B.-Altenessen	Nr.	30	36	40	42	76	78	80	86	88
0,0	12.45	5.40	6.55	8.14	11.12	12.52	1.42	7.47	9.13	↓ ab	Essen H. B. . . an	↑	12.16	6.11	7.27	8.43	12.03	1.23	2.23	8.38	9.55
3,6	12.52	5.47	7.02	8.21	11.19	12.59	1.49	7.54	9.20	„	Stoppenberg . . ab		12.10	6.05	7.21	8.37	11.57	1.16	2.17	8.32	9.49
5,8	12.56	5.51	7.06	8.25	11.23	1.03	1.53	7.58	9.24	an	Altenessen . . . „		12.05	6.00	7.16	8.33	11.52	1.11	2.12	8.27	9.44

Essen, den 15. Juli 1901. Königl. Eisenbahndirektion. (1832)

Am 21. Juli d. J. wird der an der Bahnstrecke Wongrowitz-Rogasen 4,1 km von Wongrowitz und 1,1 km von Wiatrowo neu eingerichtete Personenhaltepunkt Eichwald bei Wongrowitz für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit Wongrowitz eröffnet. Gepäckstücke werden von Eichwald bei Wongrowitz unabgefertigt mitgenommen und wird die Fracht hierfür in Wongrowitz erhoben.

An den Sonn- und Festtagen während der Monate Mai bis einschliesslich September jeden Jahres werden in Eichwald bei Wongrowitz folgende Züge halten:

a) Richtung von Wongrowitz:
Zug 544 Ankunft in Eichwald bei Wongrowitz 7.56 Vorm.,
Zug 548 Ankunft in Eichwald bei Wongrowitz 4.37 Nachm.
Diese Züge halten nur zum Aussteigen.

b) Richtung nach Wongrowitz:
Zug 545 Abfahrt von Eichwald bei Wongrowitz 1.42 Nachm.,
Zug 547 Abfahrt von Eichwald bei Wongrowitz 7.09 Nachm.
Diese Züge halten nur zum Einsteigen.

An den übrigen Tagen und während der Monate Oktober bis einschliesslich April jeden Jahres halten keine Züge in Eichwald bei Wongrowitz.

Bromberg, den 19. Juli 1901. (1833)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897; Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900; Tarif Theil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899; Tarif Theil II, Heft 3B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 15. August 1901 haben die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 33 (für Düngemittel) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief Anwendung zu finden.

München, den 16. Juli 1901. (1834)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898.

(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird der Ausnahmetarif Nr. 13 (Rohstofftarif) auf „Holzkohle, auch gemahlen oder pulverisirt, und Holzkohlenbriketts unverpackt“ ausgedehnt.

München, 16. Juli 1901. (1835)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 7 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Für die Beförderung von Leinkuchen ab Lobositz nach Nagold bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief ist ein direkter Frachtsatz zur Einführung gelangt.

München, den 16. Juli 1901. (1836)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-hessischer Verkehr.

Infolge Eröffnung der Nebenbahn Bernsdorf-Bütow, Reststrecke der Nebenbahn Berent-Bütow, werden die Entfernungen für die Stationen Berent, Bernsdorf, Gladau, Gr. Liniewo, Klinsch, Lippusch, Lubianen und Sonnenwalde mit Wirkung vom 15. Juli d. J. ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 10. Juli 1901. (1837)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Die in den am 1. Juli d. J. herausgegebenen Nachträgen zu den Tarifheften 1 und 2 enthaltenen Frachtsätze treten am 19. Juli d. J. in Kraft.

Münster, den 18. Juli 1901. (1838)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 20. Juli d. J. treten die auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen bestehenden Ausnahmetarife 14, 14a und L für Zucker auch im bezeichneten Verbande in Kraft, und zwar:

1. der Ausnahmetarif 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 t zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze in den Tarifheften 1—4 der Abtheilungen A (Baden), B (Elsass-Lothringen), C (Pfalz), E (Württemberg) und G (Basel),
2. der Ausnahmetarif 14a für Rohzucker jeder Art in Ladungen von mindestens 10 t an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen in den Tarifheften 1—4 der Abtheilungen A, C, E und G,
3. der Ausnahmetarif L für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 t zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern (einschl. der deutschen überseeischen Kolonien) in den Tarifheften 4 der Abtheilungen A, C und E.

Cöln, den 18. Juli 1901. (1839)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-belgischer Gütertarif Theil II, Hefte 1 und 2.

In dem Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifs 16 für besondere Artikel im Verkehre mit den belgischen Seehafenstationen und Terneuzen transit wird der durch Nachtrag XX zum Heft 1 und Nachtrag XIX zum Heft 2 aufgenommene Artikel „Rohmargarine“ mit Gültigkeit vom 1. September d. J. gestrichen.

Ueber die hiernach für „Rohmargarine“ eintretenden Frachterhöhungen geben die betheiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Cöln, den 17. Juli 1901. (1840)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von:

a) Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies, Kupfererzabbränden, Puddel- und Herdfrisch - Schlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken sowie eisenhaltigen Konverterschlacken zum zollinländischen Hochofenbetrieb im Verkehre zwischen Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken sowie der Dortmund - Gronau - Enscheder und Eisern - Siegener Bahn andererseits,
b) von Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb im Verkehre der Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen und St. Johann-Saarbrücken sowie der Dortmund-Gronau - Enscheder Bahn nach den Stationen Differdingen, Rodingen und Steinfort der Prinz Heinrichbahn und
c) von Eisenerz etc. von Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz nach der Station Athus der Prinz Heinrichbahn

tritt am 22. Juli d. J. ein ermässigter Ausnahmetarif in Kraft. Preis 0,20 ℳ.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben der Ausnahmetarif Nr. 11 für die Beförderung von Eisenerz etc. vom 10. Juli 1898 nebst Nachträgen sowie die in den Heften 5 und 16 der Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn enthaltenen Sätze des Ausnahmetarifs 11.

Essen, den 20. Juli 1901. (1841)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburg-hessischer Gütertarif.

Mit dem 1. August d. J. gelangt der Ausnahmetarif Nr. 9 für Eisen und Stahl nach Binnenstationen zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von verschiedenen Stationen der königlichen Eisenbahndirektionen Frankfurt a/M., Cassel und der königl. preuss. und grossh. hess. Eisenbahndirektion Mainz nach der Station Huchtingen der grossh. Eisenbahndirektion Oldenburg.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 17. Juli 1901. (1842)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird die Station Güsten als Versandstation in den im obengenannten Verkehre bestehenden Ausnahmetarif 5b für Pflastersteine einbezogen.

Auskunft über die Höhe der fraglichen Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 18. Juli 1901. (1843)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten in Kraft:

1. Aenderungen in den Anwendungsbedingungen der im Verkehr mit der Alt-Damm - Kolberger Eisenbahn bestehenden Ausnahmetarife 14, 14a und L für Zucker,
2. Ausnahmefrachtsätze des Ausnahmetarifs L für Zucker zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern von Station Friedrichsthal i. Pm. und Klützow der Stargard-Cüstriner Eisenbahn nach Station Stettin Centralgüterbahnhof.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Stettin, den 20. Juli 1901. (1844)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr.
Am 1. August 1901 kommt für den vorbezeichneten Güterverkehr ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen der Gütertarif vom 1. April 1895 nebst Nachträgen aufgehoben wird.
Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Neuenkirchen (Kr. Sulingen) und Schwaförden des Direktionsbezirks Münster, sowie für die Station Lütjenbrode der Kreis Oldenburger Eisenbahn treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung derselben für den Güterverkehr in Kraft.
Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze herbeigeführt werden, bleiben die letzteren noch bis zum 16. September 1901 in Kraft.
Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.
Druckstücke des neuen Tarifs sind vom Einführungstage ab von den betheiligten Dienststellen zu beziehen. Bis dahin ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung auf Befragen Auskunft.
Hannover, den 17. Juli 1901. (1845)
Königliche Eisenbahndirektion.

Umkartirungstarif der preussischen Staatsbahnen.
Ziffer 3 des Umkartirungstarifs erhält mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. folgende Fassung:
In Verbindung mit Ausnahmetarifen zwischen den in direktem Verkehr stehenden Stationen wird der Umkartirungstarif allgemein angewendet bei der Ausfuhr aus Deutschland, bei der Einfuhr nach Deutschland dagegen nur dann, wenn die Ausnahmetarife in den direkten Tarifen für den Umkartirungstarif ausdrücklich zugelassen sind. Die Fracht von oder nach der Umkartirungsstation wird in solchen Fällen zu den Sätzen der dem Ausnahmetarif entsprechenden ordentlichen Tarifklasse berechnet; als ordentliche Tarifklasse gilt hierbei auch der allgemeine Ausnahmetarif 1 für Holz des Spezialtarifs II.
Berlin, den 15. Juli 1901. (1846)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.
Der Ausnahmetarif für Steinschrotten (Steinschotter) wird mit sofortiger Gültigkeit auf weitere Verkehrsbeziehungen ausgedehnt.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.
München, den 16. Juli 1901. (1847)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.
An Stelle des badisch-bayerischen Gütertarifs vom 1. Juni 1891 sammt den dazu erschienenen Nachträgen tritt am Tage der voraussichtlich am 1. Oktober l. J. stattfindenden Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Ueberlingen-Friedrichshafen ein neuer Tarif in Kraft, welcher neben vielfachen Frachtermässigungen auch einige unwesentliche Frachterhöhungen enthalten wird. Das Tarifbüreau der unterfertigten Stelle sowie das Gütertarifbüreau der grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe ertheilen weitere Auskunft.
Der bestimmte Einführungstag wird noch besonders bekannt gegeben werden.
München, den 16. Juli 1901. (1848)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.
Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. wird die an der Strecke Gnesen-Elsenau-Nakel zwischen Janowitz und Elsenau gelegene Haltestelle Dornbrunn des Direktionsbezirks Bromberg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.
Kattowitz, den 13. Juli 1901. (1849)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. Juli d. J. tritt eine Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für Eisen und Stahl im deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarif, Heft 1 und 6, ein. Auch werden neue Stationen der Prinz Heinrichbahn in den Ausnahmetarif einbezogen. Nähere Auskunft ertheilt unsere Güterabfertigung in Basel.
Strassburg, den 15. Juli 1901. (1850)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Auf der Haltestelle Bröns, an der Bahnstrecke Tondern-Hvidding, kommt zum 1. September d. J. die feste Kopframpe in Wegfall. Fahrzeuge, welche über feste Kopframpen ver- und entladen werden müssen, sind von diesem Tage ab von der Annahme und Auslieferung in Bröns ausgeschlossen.
Altona, den 18. Juli 1901. (1851)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.
Mit dem Tage der Einführung des neuen badisch-bayerischen Gütertarifs, welche voraussichtlich am 1. Oktober d. J. erfolgen wird, treten für den Verkehr mit einigen badisch-württembergischen Gemeinschaftsstationen sowohl geringe Frachtermässigungen, als auch unwesentliche Frachterhöhungen ein.
München, den 16. Juli 1901. (1852)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.
Am 1. August d. J. wird die Station Stoppenberg des Direktionsbezirks Essen in den Tarif für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.
Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 18. Juli 1901. (1853)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.
Am 20. d. Mts. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 der Nachtrag VII, welcher u. a. Frachtsätze von Station Osterfeld Süd, sowie neue oder anderweite, theils ermässigte Frachtsätze nach den Stationen der Teutoburger Wald-Eisenbahn enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist. Die Frachtsätze nach der genannten Privatbahn gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung auf der Gesammtstrecke dieser Bahn.
Essen, den 18. Juli 1901. (1854)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.
2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Heilbronn Hauptbahnhof in den Ausnahmetarif Nr. 23 für Schiffsbaueisen aufgenommen.
Stuttgart, den 18. Juli 1901. (1855)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.
Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. gelangen für alle Arten von Saatgetreide, Sämereien, Saatpflanzen, Setzlingen usw. im Rückvergütungswege zu gewährende Frachtermässigungen zur Einführung.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.
München, den 19. Juli 1901. (1856)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher und oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. August 1901 an treten für den Ausnahmetarif O (thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren) für den Verkehr von den Stationen Blechhammer, Hüttensteinach, Lauscha (Sachsen-Meiningen), Neustadt b/Coburg, Oeslau, Sonneberg (Thüringen) und Steinach a. d. Werrab. anderweite ermässigte Tarifsätze in Kraft, über deren Höhe das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft ertheilt.
Hannover, den 20. Juli 1901. (1857)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ermässigung der Frachtsätze im direkten Güterverkehr mit der Ruhlaer Eisenbahn.
Mit dem 1. August d. J. treten für die Stationen Ruhla und Thal (Thür.) anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.
Erfurt, den 19. Juli 1901. (1858)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 23. Juli l. J. an wird der von der königl. Eisenbahndirektion Berlin als geschäftsführende Verwaltung unterm 29. Juni d. J. ausgegebene Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel, gültig bis einschliesslich den 30. September d. J., sowohl auf den Versand von badischen Stationen nach den im Tarif angegebenen Nothstandsbezirken (Provinzen Ostpreussen, Pommern und Schlesien; Regierungsbezirk Frankfurt a. O., Kreise Zauch-Belzig, Jüterbog-Luckenwalde, Beeskow-Storkow, Nieder- und Oberbarnim des Regierungsbezirks Potsdam; Kreise Jerichow I und II des Re-

gierungsbezirks Magdeburg, Bitterfeld, Delitzsch, Torgau, Liebenwerda, Herzberg, Wittenberg des Regierungsbezirks Merseburg, Worbis des Regierungsbezirks Erfurt, Kreise Saarbrücken, Saarlouis und Merzig des Regierungsbezirks Trier; Elsass-Lothringen und Empfangsbereich der Wilhelm Luxemburg - Eisenbahn) als auch auf den Empfang von den dem Ausnahmetarif beigetretenen Bahnen (vorläufig den preussisch - hessischen Staatsbahnen, der Militäreisenbahn, den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, den oldenburgischen Staatsbahnen und von Station Kempen der Breslau-Warschauer Bahn) nach badischen Stationen sowie auf den Verkehr der badischen Stationen unter sich ausgedehnt.

Die nach Ziffer II, 2b des Tarifs erforderlichen Bescheinigungen sind, soweit es sich um den Empfang badischer Stationen handelt, von dem Gemeinderath desjenigen Ortes auszustellen, auf dessen Gemarkung der Empfänger wohnt.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterstationen.

Exemplare des neuen Tarifs können von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 20. Juli 1901. (1859)
Grossh. Generaldirektion.

Die in den Nachträgen XI und XII des Hefts 1 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs enthaltenen Frachtsätze für die der Prinz Heinrichbahn angehörenden Stationen der Strecke Luxemburg-Petingen einschliesslich der Station Luxemburg-Hollerich und für den Durchgang über diese Strecke kommen am 22. Juli 1901 zur Einführung.

Gleichzeitig tritt ein neues Heft 1 für den Thierverkehr zwischen unseren Stationen und Stationen der Prinz Heinrichbahn in Geltung.

(Preis 15 ₰.)

Strassburg, den 18. Juli 1901. (1860)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. August 1901 wird für den Berlin-Stettin-sächsischen Güterverkehr ein neuer Tarif herausgegeben, durch den der seit 1. August 1896 gültige Tarif für den gleichen Verkehr nebst Nachträgen aufgehoben wird. Der Inhalt des neuen Tarifs deckt sich im allgemeinen mit dem des gegenwärtig bestehenden Tarifs. Neben verschiedenen Frachtermässigungen treten durch den neuen Tarif auch einige geringfügige Frachterhöhungen ein, die indessen erst am 16. September 1901 in Kraft treten. Am gleichen Tage kommen die im jetzt gültigen Tarife enthaltenen Ausnahmetarife 4a für Staubkalk, 4b für Mergel und 4c für Rübenerde zum Düngen in Wegfall. Abdrücke des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Dresden, den 20. Juli 1901. (1861)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August 1901 tritt zum norddeutsch - sächsischen Verbands-Thiertarif der Nachtrag II in Kraft. Er enthält die seit Herausgabe des Nachtrags I im Bekanntmachungswege eingeführten Neuerungen, sowie direkte Entfernungen und Frachtsätze für die Station Berga a. d. Elster. Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 22. Juli 1901. (1862)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Oktober d. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 B für Margarin für den Verkehr nach Oesterreich des Tarifs Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1901 ohne Ersatz aufgehoben. Frachterhöhungen treten nicht ein, da die nach dem 1. Oktober d. J. vorkommenden Sendungen zu den gleich hohen Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 1 für Güter aller Art abgefertigt werden können.

Cöln, den 20. Juli 1901. (1863)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Am 1. August d. J. wird Schottwitz als Versandstation in die Ausnahmetarife E und E 1 (für E 2) für Eisen und Stahl einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 17. Juli 1901. (1864)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif IV (Altona, Hannover, Münster), nordwestdeutsch-mitteldeutscher, hessischer, rechtsrheinischer, linksrheinischer Güterverkehr, Oldenburg-nordwestdeutscher, westdeutscher Privatbahn- und mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Vom 1. August d. J. ab werden im Uebergangsverkehr mit den Kleinbahnen: Hümmlinger Kreisbahn, Wittlager Kreisbahn, Kreisbahn Wittmund-Aurich-Leer, Wallücke-Bahn, Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf die Frachtsätze für die Uebergangsstationen: Lathen (Uebergang zur Hümmlinger Kreisbahn), Bohmte und Holzhausen-Heddinghausen (Uebergang zur Wittlager Kreisbahn), Wittmund, Aurich und Leer (Uebergang zur Kreisbahn Wittmund-Aurich-Leer), Kirchlengern (Uebergang zur Wallücke-Bahn) und Syke (Uebergang zur Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf) für folgende, in den Ausnahmetarifen 1—6 der Gütertarife genannten Artikel: Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben, Brennstoffe (ausgenommen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw. im rheinisch-westfälisch - nordwestdeutschen Kohlenverkehr für die Uebergangsstationen Lathen, Wittmund, Aurich und Leer), Holz und Wegebaumaterialien, für Sendungen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg, die mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der genannten Kleinbahnen oder umgekehrt versandt werden, um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt.

Münster i/W., 18. Juli 1901. (1865)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag 10 zum Tarif, Theil II, in Kraft. Derselbe enthält neben den seit Herausgabe des Tarifnachtrags 9 im Verfügungswege zur Einführung gekommenen und veröffentlichten Tarifmaassnahmen Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Aenderung von Stationsnamen, Einbeziehung einiger Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen sowie der Stationen Schönwalde des Direktionsbezirks Halle a/S. und — vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr ab — Domnitz des Direktionsbezirks Magdeburg, Ermässigung einiger Tarifentfernungen für den Verkehr mit Station Wieren, anderweite, um 4 bis 5 km erhöhte Tarifentfernungen für den Verkehr mit Station Nürnberg-Rangirbahnhof, Einführung der Ausnahmetarife 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze und 14a für Rohzucker jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg an Raffinerien, und Aenderungen und Ergänzungen einiger Ausnahmetarife, u. a. der Ausnahmetarife 7 für Eisenerz usw. und 13 für Blei in Blöcken usw. Der Ausnahmetarif 6 b für Steinkohlen etc. findet für die Folge auf die mit der Eisenbahn nach den Umschlagsstationen beförderten Sendungen keine Anwendung. Soweit der Nachtrag Erhöhungen in sich schliesst, erhalten dieselben erst vom 1. September 1901 ab Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch zum Preise von 0,15 ℳ für das Stück erhältlich ist.

Magdeburg, 15. Juli 1901. (1866)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung und namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Die in unseren Bekanntmachungen vom 22. Januar und 5. Februar d. J. angezeigten Aenderungen in den Gütertarifheften 2, 8 und 17 und in den Thiertarifheften 2 und 4 für den Verkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommen nunmehr am 25. Juli 1901 zur Einführung. Mit dem gleichen Tage kommen zu dem Tarif für den deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarif weiter zur Einführung: Nachtrag II zum Heft 5 (Preis 35 ₰), Nachtrag I zum Heft 8 (5 ₰), Nachtrag I zum Heft 10 (60 ₰), Nachtrag I zum Heft 11 (10 ₰), Nachtrag II zum Heft 12 (15 ₰), Nachtrag IV zum Heft 13 (15 ₰), Nachtrag I zum Heft 15 (15 ₰), Nachtrag VI zum Heft 16 (30 ₰), Nachtrag III zum Heft 18 (15 ₰), Nachtrag III zum Heft 19 (10 ₰), Nachtrag I und II zum Heft 20 (20 und 5 ₰) und neue Hefte Nr. 7 (60 ₰) und Nr. 14 (30 ₰), schliesslich für den Thierverkehr Nachtrag II zum Heft 3 (Preis 15 ₰). Die in diesen Tarifen und Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Luxemburg-Holerich treten gleichzeitig in Geltung.

Strassburg, den 18. Juli 1901. (1867)
Kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.
Anwendung des Ausnahmetarifes 11 (Holz etc.).

Zur Vermeidung irriger Tarifauslegungen wird besonders darauf aufmerksam gemacht, dass der im Verbandsgütertarife Theil II, Heft 1 vom 1. August 1898 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 11 auf Holzstifte (Schubpflöcke) aus amerikanischem Birken-, Buchen- und Hikoryholz keine Anwendung findet und diese Artikel daher nicht zu den direkten Frachtsätzen des vorbezeichneten Ausnahmetarifes abgefertigt werden können.

Wien, am 19. Juli 1901. (1868)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 a im Rückvergütungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
von Hliboka	220 ₰
„ Rawa ruska	181 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Hliboka	215 ₰
„ Rawa ruska	176 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Hliboka	245 ₰
„ Rawa ruska	206 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 18. Juli 1901. (1869)
Oesterr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich und Ungarn.

Reexpedition im „Ersten Melniker Lagerhaus“.

Dem „Ersten Melniker Lagerhause“ in Melnik wird die Reexpeditionsbefugniss zugestanden, und zwar:

1. Im Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich:

in demselben Ausmaasse, wie sie durch Nachtrag I vom 1. März 1900 zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 dem Lagerhause der Anglo-österr. Bank in Melnik eingeräumt wurde;

2. im Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn:

auf Grund der im Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899 im Abschnitt V, Reexpeditionsbestimmungen (Seite 32—36) enthaltenen Vorschriften, für alle in diesem Tarife enthaltenen Stationen für

a) Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlprodukte in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg,
b) Zucker aller Art, in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg,
c) Klee-, Esparsetten- und Luzernensamen in Wagenladungen von mindestens 5 000 kg.

Wien, am 19. Juli 1901. (1870)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Badische Staatseisenbahnen.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen usw. auf den badischen Staatseisenbahnen vom 1. Juni 1900 ist der Nachtrag II erschienen. Die in denselben aufgenommenen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften der Verkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, den 16. Juli 1901. (1871)
Grossh. Generaldirektion.

---

4. Verdingungen.

Die Lieferung von 3 100 m Drainrohren 10 cm weit, 250 m Thonrohren 40 cm weit, 600 m Thonrohren 30 cm weit, 1 550 m Thonrohren 20 cm weit, 250 m Thonrohren 16 cm weit, 1 550 m Thonrohren 13 cm weit soll auf Grund öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 25. Juli 1901, Vormittags 10 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen hierher einzureichen, Angebotshefte daselbst einzusehen und gegen bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ zu beziehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin SO. 16, Engelufer 1 a, den 16. Juli 1901. (1872)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung 2. Baur.

Die Erd- und Maurerarbeiten zum Bau zweier Wartesaalgebäude auf Bahnhof Cassel-Ob. sollen öffentlich verdungen werden.

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen sind im Empfangsgebäude Cassel-Ob., linker Flügel 1 Treppe hoch, Zimmer Nr. 19 einzusehen und können auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ (in baar — nicht in Briefmarken) durch den Betriebssekretär Grossenbach bezogen werden.

Zur Eröffnung der Angebote wird Termin angesetzt auf Mittwoch, den 31. Juli d. J., Vorm. 10 Uhr an obengenannter Stelle. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen zum Termin rechtzeitig an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Cassel, den 19. Juli 1901. (1873)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 900 m gusseisernen Muffenrohren von 20 cm Lichtweite sowie von 2 200 m gusseisernen Muffenrohren von 4 cm Lichtweite soll auf Grund öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 3. August 1901, Vormittags 10 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen hierher einzureichen, Angebotshefte daselbst einzusehen und gegen bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ zu beziehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin SO. 16, den 17. Juli 1901. (1874)
Engelufer 1 a.
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung 2. Baur.

Oeffentliche Verdingung.

1. Die sämmtlichen Arbeiten zum Bau eines Dienstwohngebäudes für mittlere Beamte auf Bahnhof Münster a/St., sowie
1a) zum Bau dreier Bahnwärterbuden auf freier Strecke,
2a) die Erd-, Maurer-, Asphalt-, Steinhauer-, Zimmer-, Staake-, Dachdecker- und Klempnerarbeiten,
b) die Tischler-, Schlosser-, Glaser- und Anstreicherarbeiten zum Bau eines Empfangsgebäudes ebendaselbst,
3. die Erd-, Maurer-, Asphalt- und Steinhauerarbeiten,
4. die Dachdecker- und Klempnerarbeiten,
5. die Zimmer-, Staake-, Tischler-, Schlosser-, Glaser- und Anstreicherarbeiten,
a) zum Bau dreier Dienstwohngebäude mit Stallung für Bahnwärter auf der freien Strecke,
b) je eines Dienstwohngebäudes mit Stallung für 2 Weichensteller (Zweifamilienhaus) auf den Haltestellen Ockenheim und Planig,
c) je eines Empfangsgebäudes auf den Haltestellen Ockenheim und Planig und
d) je eines Nebengebäudes mit Aborten zu den vorbezeichneten Empfangsgebäuden sollen entweder als ein Werk oder in 16 getrennten Loosen, wie nachstehend angegeben, öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen, welche im Zimmer 124 der unterzeichneten Eisenbahndirektion während der Dienststunden (8—12 Uhr Vorm. und 2½—6 Uhr Nachm.) zur Einsicht offen liegen, können ohne Zeichnungen gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung (nicht Nachnahme), und zwar für

Pos.	Loos	zu
1	1	0,90 ℳ
1 a	16	0,40 „
2 a	2	0,60 „
2 b	3	1,40 „
3 a	4	0,35 „
3 b	5	0,50 „
3 c	6	1,20 „
3 d	7	0,30 „
4 a	8	0,20 „
4 b	9	0,20 „
4 c	10	1,20 „
4 d	11	0,20 „
5 a	12	0,75 „
5 b	13	1,05 „
5 c	14	1,20 „
5 d	15	0,30 „

die zugehörigen Zeichnungen

für Loos	Blatt	zu
1	1	0,60 ℳ
2 u. 3	2	2,00 „
4, 8 u. 12	1	0,60 „
5, 9 u. 13	1	0,60 „
6, 10 u. 14	1	0,60 „
7, 11 u. 15	1	0,40 „
16	1	0,40 „

durch unser Centralbüreau hier bezogen werden.

Die Zeichnungen für Loos 3 (innerer Ausbau des Empfangsgebäudes Münster a/St.) können im Zimmer 61 unseres Verwaltungsgebäudes eingesehen werden, auch wird daselbst jede gewünschte nähere Auskunft ertheilt.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Herstellung der Hochbauten für die Neubaustrecke Gaualgesheim-Münster a/St. bis zum Eröffnungstermin am 3. August d. J., Vorm. 10 Uhr, welcher im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstrasse 1 hier, abgehalten wird, einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Mainz, den 18. Juli 1901. (1875)
Königl. preussische und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. Juli Vorm. gemeldet.

Nr. 21. Berlin, am 24. Juli 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	4	1	Bund	4 Körbe, leer —	5	1	Schorndorf (Württ.)	Württemberg. Stsb.	
2	A	1	1	—	Klemmeisen —	?	2	Westig	K. E.-D. Elberfeld	
3	A F N	I	1	Korb	— —	14	3	St. Andreasberg	K. E.-D. Cassel	
4	A L	2	1	Koffer	? —	15	4	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
5	A S	3571/3	1 1	theilweise in Gurten —	Sophagestell — Sopha in 2 Kolli —	46	5	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
6	A O	305	1	Kiste	Darmsaiten	66,5	6	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
7	B	80866	1	„	? —	49	7	Emmerich	K. E.-D. Essen	
8	B	—	1	Stck.	Bufferfeder —	—	8	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	(Dienstgut.)
9	B	5050	1	Kollo	3 Ofenrohre —	1,5	9	Posen	K. E.-D. Posen	
10	B	—	1	—	Roststab —	4	10	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
11	B C	5100	1	Korb	Eisenwaaren —	76	11	Gera	K. E.-D. Erfurt	
12	B C	12561	1	„	— —	57	12	Blankenburg a/Harz	„	
13	B C	56289	1	Kiste	Margarine —	18	13	Herne	K. E.-D. Essen	
14	B H	9051	1	—	dreieckiges Holzmodell	8	14	Hörde	„	
15	B K	15	1	Kiste	Schuhwaaren —	46	15	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
16	B R	3	1	Korbflasche	leer —	4	16	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
17	B & R	9458	9	—	Hydrantentheile —	360	17	Mengede	K. E.-D. Essen	
18	B S	35	1	Kiste	anscheinend Spiegel	40	18	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
19	C B	5503	1	„	? —	32	19	Annaberg	K. E.-D. Kattowitz	
20	C H	19612	1	„	leere Blechdosen —	17	20	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
21	C H	II	1	—	eis. Bolzen —	1	21	Badbergen	Oldenburgische Stsb.	
22	C M	—	1	Sack	alte Lederabfälle, alte Schuhe u. Stiefelschäfte	10	22	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
23	C M C	974	1	Kiste	? —	102	23	Vlissingen (Zeeland)	Niederländ. Stsb.	beklebt: Frankf. a/M.-Hoek v. Holland.
24	C W	—	1	Fass	? —	253	24	Berlin Abhf.	K. E.-D. Berlin	
25	D B	I/II	2	Körbe	— —	20	25	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
26	E	1275	1	eis. Fass	(feuergefährlich) gefüllt	343	26	Eilsleben	„	
27	E B	10	1	Koffer	? —	23	27	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
28	E D S	2418	1	Bd.	Stahl —	25	28	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
29	E E	4436	1	Kiste	Sägen —	52	29	München Centr.	Bayerische Stsb.	
30	E G	105	1	Pck.	3 eis. Kettenräder —	9	30	Herne	K. E.-D. Essen	
31	E H	214	1	Korb	Eisendraht —	49	31	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
32	E L	10	1	Koffer	? —	114,5	32	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
33	E M	—	1	Steige	14 leb. alte Hühner —	34	33	Dresden-A. Eg.-V.	Sächsische Stsb.	verkauft.
34	E S	3213	1	Ballen	Zeugstoffe —	48	34	Goch	Nordbr.-Deutsche E.	
35	F	6	1	Kiste	Flaschen —	52	35	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
36	F	120	1	Sack	Reis —	110	36	Bitterfeld	„	
37	F	—	1	Korb	Gemüse —	26	37	München Centr.	Bayerische Stsb.	
38	F C A	—	4	Stb.	Flacheisen —	27	38	Wörrstadt	Direktion Mainz	
39	F D F	3923/3 2056/1	4	Fässer	leer —	30	39	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
40	F F	915	1	Rolle	Leder —	51	40	Breslau Od.	K. E.-D. Breslau	
41	F F E	—	1	—	Lattirbaum —	—	41	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	(Dienstgut.)
42	F G	2103	2	—	eis. Wagenachsen —	92	42	Clötze	K. E.-D. Magdeburg	
43	F H	12	1	Reisekorb	— —	35	43	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
44	F M B L	14402 14403	2	Korbflaschen	gefüllt —	175	44	Basel	Badische Stsb.	
45	F O	24750	1	Kiste	ansch. Wurstwaaren	58,5	45	Moabit	K. E.-D. Berlin	
46	F S	3645/6	2	Kisten	? —	79 25	46	Potsdam	„	
47	F V	2001	1	Kiste	? —	33	47	Pankow-Schönhausen	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	F W	2342	1	Kiste	?	—	59	48	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
49	F W	4121	1	Korbflasche	leer	—	4	49	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
50	F W S	18723	1	Kiste	Seife	—	30	50	Schwartau	Eutin-Lübecker	
51	G & C	101	1	Fass	leer, gebr.	—	6	51	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
52	G H	28	1	Kiste	?	—	50	52	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
53	G H	50	1	„	Papiermesser	—	25	53	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
54	G H	1408/9	2	Fässer	anschein. Farbe	—	ca. 170	54	Zawadzki	K. E.-D. Kattowitz	
55	G J	3708	1	Fass	leer	—	49	55	Barmen=Ritt.	K. E.-D. Elberfeld	
56	G K	2437	1	Kiste	Eisenwaaren	—	21	56	Remscheid	„	
57	G P	3839	1	„	?	—	15	57	Sigmaringen	Württemberg. Stsb.	
58	G R	—	1	Reisekorb	Effekten	—	25	58	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
59	G S	80	1	—	Kette	—	15	59	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	(Dienstgut.)
60	G S	1—2	1	Kiste	—	—	60	60	Altona	K. E.-D. Altona	beschrieben: London.
61	H	189	1	„	?	—	78	61	Barmen=Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
62	H	IV	1	—	eis. Hantel	—	7	62	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
63	H F	6329	1	Kiste	Wein in Flaschen	—	24	63	Bergwitz	K. E.-D. Halle a/S.	
64	H F	—	1	„	Lederfett	—	12	64	Würzburg	Bayerische Stsb.	
65	H F C	5259	1	Fass	gefüllt	—	170	65	Warnemünde	Grhzl. Meckl. Stsb.	
66	H K	2171	1	Kiste	Zinnwaaren	—	12	66	Aachen	K. E.-D. Cöln	
67	H K	2066/67	2	Körbe	Brunnen	—	115	67	Rostock Fr. Fr.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
68	H & M W	6985	1	—	eis. Achse mit Buchsen		10	68	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
69	J B	19 19	2 7	Kannen Fässer	leer leer	— —	1 60	69	Kiel	K. E.-D. Altona	
70	J C M D K	330	1	Sack	Treppengeländerstangen		19,5	70	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
71	J E C	03959	1	Bd.	2 Stg. Stahl	—	24	71	Weener	Oldenburgische Stsb.	
72	J F C	5783/5	3	Kisten	anschein. Teigwaare		60	72	Traben=Trarbach	St. Johann=Saarbr.	
73	J K	3758	1	Korb	Eisenwaaren	—	97	73	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
74	J L	—	6	Stück	leere Körbe	—	20	74	Heinrichau	K. E.-D. Breslau	
75	K	1	1	Korbkoffer	—	—	24	75	Stavenhagen (M. Fr. Frzb.)	Grhzl. Meckl. Stsb.	
76	K	1	1	Pack	2 Körbe, leer	—	25	76	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
77	K P	—	17	Kisten	Citronen	—	731	77	Langendreer N.	K. E.-D. Essen	
78	L K	5940	1	Sack	Kaffee	—	50	78	Königshofen	Badische Stsb.	
79	L K	1—4	4	Pack	Draht	—	164	79	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
80	L P	2677 2608 1889	3	Kisten	leer	—	27	80	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
81	M B (durchstrichen)	—	1	Koffer	?	—	38	81	Naumburg H.	K. E.-D. Erfurt	
82	M H	—	2	Pack Körbe	leer, gebraucht	—	30	82	Weickelsdorf	„	
83	M O	3	1	Verschlag	Schuhwaaren	—	43	83	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
84	N D (weiss)	—	1	—	Pflugschaar	—	1,5	84	Magdeburg=Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
85	O K	24148	1	Ballen	Putzwolle	—	118	85	Thorn	K. E.-D. Bromberg	alte Zeichen: H 1867 Thorn.
86	O L K	51430	1	Kiste	leer	—	52	86	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
87	O R & H	1693	1	Sack	Kaffee	—	20	87	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
88	P	—	1	—	Wagenachse	—	92	88	Clötze	K. E.-D. Magdeburg	
89	P B	8868	1	Kiste	?	—	36	89	Blankenburg a/Harz	Halberstadt-Blankenburger	
90	P B	1453	1	Sack	Leim (?)	—	72	90	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
91	P E	1913	1	Ballen	Schuhwaaren	—	46	91	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
92	P F	108	1		Holzunterlage	—	7	92	Wildbad	Württemberg. Stsb.	beklebt: Hochstadt-Frankfurt.
93	P L	5449	1	Kollo	Körbe (leer)	—	?	93	Groningen	Niederländ. Stsb.	
94	P T	3001	1	Ballot	Baumwollwaaren	—	20,5	94	Mannheim	Badische Stsb.	
95	P W	I/II	3	Säcke	Griebenkuchen	—	150	95	Luckau	Niederlausitzer Bahn	
96	R	1/12	12	Körbe	leere Glasballons	—	96	96	Hannover	K. E.-D. Hannover	
97	R A & Co.	57482	1	Fass	gefüllt	—	230	97	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
98	R G & C F	4356	1	Pack in grauer Leinewand	?	—	22	98	Spandau	K. E.-D. Berlin	beschrieben: Eskilstuna.
99	R H	100	1	Ballen	?	—	11	99	Loewen i/Sch.	K. E.-D. Kattowitz	
100	R S	—	1	Kiste	Wichse	—	33	100	Lautenbach	Badische Stsb.	
101	S	502	1	Fass	Petroleum	—	190	101	Bonn	K. E.-D. Cöln	
102	S C	7717	1	Bund	Körbe	—	5	102	Mannheim	Direktion Mainz	
103	Sch	1275	1	Sack	Holzspunde	—	12	103	Bamberg	Bayerische Stsb.	
104	S G	6410	1	Korb	—	—	43	104	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
105	S H F	133	1	Kiste	?	—	27,5	105	Lichtenberg=Friedrichsfelde	K. E.-D. Berlin	
106	S J E	1553	1	Ballen	Baumwollwaaren	—	19	106	den Haag	Holländische B.	
107	S M	—	1	—	Decke	—	—	107	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	(Dienstgut.)
108	S S	106	1	Reisekorb	Kleider	—	33	108	Langenberg	K. E.-D. Erfurt	
109	S T P (oder F)	11282/4	1	Bd.	3 Stg. Stahl	—	128	109	Schleusingen	„	
110	T	4	1	—	Bindekette	—	3,5	110	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	(Dienstgut.)
111	T C	926	1	Ballen	gefüllt	—	12	111	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
112	T H	95	3	Säcke	Knochen	—	90	112	Offenburg	Badische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
113	V & C	723	1	Fass	— —	74	113	Bentheim	Holländische E.	beklebt: von Blankenhain nach Neustadt a/O. Abs. Otto Wittig.
114	W	212	1	Sack	1 neues Tau, 30 m — 1 altes Tau, 4 m — 2 alte Taue, 2 m — 2 eis. Kloben —	30	114	Neustadt a/O.	K. E.-D. Erfurt	
115	W	897	1	Kiste	Kleider —	41	115	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
116	W	—	1	Bd.	Rosten —	12	116	Frankfurt a/M. Hpb.	„	
117	W C C	4154	1	Kiste	Feinbäckerei —	9	117	Mainz	Direktion Mainz	bezettelt: Mülheim a/Rh.-Traben-Trarbach.
118	W M	—	1		gusseis. Wasserschiff	11,5	118	Hatzenport	St. Johann-Saarbr.	
119	Z M R	103	1	Rolle	Dachpappe —	—	119	Traben-Trarbach	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
120	Bbg.	24632	1	—	hölzerne Runge —	—	120	Geldern Km.	K. E.-D. Essen	(Dienstgut.)
121	G. H. Brehner Marne	—	1	Bund	l. Säcke —	17	121	Marne	K. E.-D. Altona	
122	Paul Hamig	—	1	Pck.	l. gebr. Säcke —	26	122	Löwenberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
123	Garett Schmitz	18	2	—	Bindeketten —	—	123	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	(Dienstgut.)
124	Gustav A. Hauff Moscau	—	1	Kiste	Indigo —	6	124	Illowo	K. E.-D. Danzig	Blanc Meisseron bezettelt.
125	(Hünfeld)	—	2	Korbflaschen	leer —	8,5	125	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
126	Kunstziegelei (Glatz)	—	1	Fass	anschein. Ziegeln —	65	126	Glatz	K. E.-D. Breslau	
127	Anton Modler Wizza-Lonka b. Brüx	—	1	Kiste	Betten und Uhren —	59	127	Bodenbach Eg.-V.	Sächsische Stsb.	
128	A. Nütz Neisse	66	1	Sack	geröstete Gerste —	65	128	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
129	Oldenburg	253	1	—	Wagendecke —	—	129	Delmenhorst	Oldenburgische Stb.	(Dienstgut.)
130	Petersdorf P.	1	1	Korb	Kleider, Wäsche —	25	130	Petersdorf i/R.	K. E.-D. Breslau	
131	Carol. Schmidt	—	1	Reisekorb	— —	27	131	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
132	Franz Seiwack Krankenfeld Ober-Bayern	—	1 1 1 2	Wagen Koffer Kübel Kisten	Umzugsgut —	125	132	Herne	K. E.-D. Essen	
133	Stadtbrauerei	64	1	Fass	leer —	30	133	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
134	H. G. Thiew	—	1	Sack	Betten —	10	134	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
135	Herm. Tiedemann, Hamburg, Hopfenmarkt	—	1	Pack	Goldleisten —	—	135	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
136	Thorn	—	1	—	Ziegelstein —	3	136	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
137	Umberto Did, Fonti Sierra	122	1	Fass	gefüllt —	375	137	Gera	K. E.-D. Erfurt	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
138	—	3,0	1	Stück	eiserner Holzriegel —	—	138	Radbruch	K. E.-D. Hannover	
139	—	20	1	—	Kasten aus Eisenblech	40	139	Mainz	Direktion Mainz	
140	—	21	1	Pack	Wiener Stühle —	12	140	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
141	—	35	1	Reisekorb	Damen-Garderobe —	20	141	Bn. Alexandp. Gep.-Abf.	K. E.-D. Berlin	
142	weiss	437	1	„	— —	19	142	Weissensee i/Thür.	K. E.-D. Erfurt	
143	—	757	1	—	Kette —	—	143	Würzburg	Bayerische Stsb.	
144	—	1227 braun	1	mit Papier umwickelt in einem Holzgestell	eis. Waschtisch —	17	144	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
145	—	3090	2	Stück	Wiener Stühle —	10	145	Crefeld	K. E.-D. Cöln	Zollblei: Z A St a B Thorn.
146	—	7234	6	Säcke	Kiessand und Putzsteine	—	146	Norderney	K. E.-D. Münster	
147	—	7284	1	Kiste	Kiessand u. Putzsteine	—	147	„	„	
148	—	18882	1	Bd.	Stahl —	11	148	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
149	(Dreieck mit W)	7197	1	Pack	Papier —	14	149	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
150	MR	14370	1	Kiste	Lichte —	28	150	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
151	4	6333	1	Sack	geröstete Gerste —	20	151	Petershain	K. E.-D. Halle a/S.	
152	weiss //	—	1	Bd.	2 Ofenthüren —	1	152	Sondershausen	K. E.-D. Erfurt	
153	roth +	—	1	Kollo	gusseis. Rohr, 1,80 m lg.	7,5	153	Grohn=Vegesack	K. E.-D. Hannover	
154	grüner Strich	—	1	—	gusseis. Platte —	37	154	Dresden=N. Eg.-V.	Sächsische Stsb.	
155	roth —	—	1	—	Platte —	113	155	Merzig	St. Johann=Saarbr.	1,10 im Quadr., 12 mm stark.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
156	—	—	1	in Stroh	Ausziehtisch —	30	156	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
157	—	—	1 / 2	— / —	Axt — / leere Kartoffelkörbe	5	157	Gramenz für Gr.-Tychow	K. E.-D. Danzig	
158	—	—	1	Rll.	Bandeisen —	20	158	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
159	—	—	1	Bund	3 Besenstiele (einer polirt)	1	159	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
160	—	—	1	„	25 Besenstiele —	7	160	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
161	—	—	1	Sack	Betten —	29	161	Salzbrunn Gep.-Abf.	K. E.-D. Breslau	
162	—	—	2	lose	Bettseitentheile —	16	162	Mainz	Direktion Mainz	
163	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	30	163	Oldesloe	K. E.-D. Altona	
164	—	—	1	Bd.	durchlochtes Blech —	25	164	Pforzheim	Badische Stsb.	
165	—	—	1	Blechkanne	leer —	3	165	Frankfurt a/M. (H.-G.-Bf.)	K. E. D. Frankf. a/M.	
166	—	—	1	Blechkanne im Korb	gefüllt —	34	166	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
167	—	—	1	Blechwanne	leer —	2,5	167	„	„	
168	—	—	1	Rg.	Bleirohr —	89	168	Essen	K. E.-D. Essen	
169	—	—	1	—	eis. Bodenkarre —	39	169	Pankow Rg.	K. E.-D. Berlin	(Dienstgut.)
170	—	—	1	Stück	thürartiges, braun gestrichenes Brett	15	170	Weichensdorf	K. E.-D. Halle a/S.	
171	—	—	—	—	Briketts —	125	171	Alt=Strelitz	K. E.-D. Stettin	Streckenfund.
172	—	—	2	—	Brustbäume —	17	172	Fürth	Bayerische Stsb.	
173	„Cleveland"	—	1	-	Damenfahrrad —	—	173	Frankfurt a/M. Gep.-Abf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
174	„Cleveland"	—	1	—	Damenfahrrad —	—	174	Waren Gep.-Abf.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
175	„Wanderer"	—	1	—	Herrenfahrrad —	—	175	Waren Gep.-Abf.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
176	—	—	1	—	Decke —	—	176	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	(Dienstgut.)
177	—	—	1	—	vernickelter Deckel v. einem Wasserkessel	1	177	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
178	—	—	1	Bd.	1 Rg. Draht — 4 eis. Gitterstäbe — 1 eis. Band —	19	178	Pforzheim	Badische Stsb.	
179	—	—	1	—	Druckbaum, mit Eisen beschlagen	25,5	179	Soltendieck	K. E.-D. Magdeburg	
180	—	—	1	Kl.	Eisen —	12	180	Arnheim	Niederländ. Stsb.	beklebt von Hagen.
181	—	—	2	Stg.	Eisen mit umgeschmiedeten Ecken	26	181	Essen Hpt.	K. E.-D. Essen	
182	—	—	1	Rg.	Eisendraht -	24	182	Spandau	K. E.-D. Berlin	
183	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (Haken)	28	183	Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
184	—	—	1	—	Eisenstange, 4,75 m l.	13	184	Coswig	Sächsische Stsb.	
185	—	—	1	Sack	schwarze, angefeuchtete, pulverisirte Erdmasse	54	185	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
186	—	—	1	—	alte Fahrradkette —	1	186	Hannover Eilgut	K. E.-D. Hannover	
187	—	—	1	—	gebr. Fahrradachse —	1	187	Hannover Eilgut	K. E.-D. Hannover	
188	—	—	1	eis. Fass	leer —	100	188	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
189	—	—	1	-	eis. Fensterrahmen —	55	189	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	2,50 m hoch, 1,25 „ breit.
190	—	—	10	Stück	Fichtenknüppel —	345	190	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
191	—	—	1	—	Fussbänkchen —	2	191	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
192	—	—	1	—	Gasrohr mit Gewinde	6	192	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
193	—	—	1	Bd.	18 Gasrohre —	72	193	Sondershausen	K. E.-D. Erfurt	
194	—	—	1	„	7 Gasrohre —	52	194	Geisweid	K. E.-D. Elberfeld	
195	—	—	1	Packet	Gewichte u. Kleider	16	195	Würzburg	Bayerische Stsb.	
196	—	—	2	Kolli	Gewindeschneider —	2	196	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
197	—	—	1	Sack	leere gebrauchte Gips- oder Cementsäcke	17	197	Stassfurt	„	
198	—	—	1	Lattenkiste	Glastafeln —	43,5	198	Hof	Sächsische Stsb.	
199	—	—	2	—	eis. Gussfüsse —	36	199	Mannheim	Badische Stsb.	Herdeinlagen, 27 cm lg., 13,5 cm br.
200	—	—	16		Gussplatten —	15	200	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
201	—	—	1	Bund	1 gebrauchter Haarbesen mit Stiel u. 2 Gardinenstangen	2	201	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
202	—	—	1	Handkoffer	—	8	202	Herbesthal Gep.-Abf.	K. E.-D. Cöln	
203	—	—	1	in Papier	Herdkessel	2	203	Cöln=Gereon	„	
204	—	—	1	—	Holzaufsatz	2	204	Münster	K. E.-D. Münster	
205	—	—	1	—	Holzaxt	4	205	Rastenburg	Ostpreussische Südb.	
206	—	—	1	brauner Holzkoffer	—	21	206	St. Vith Gep.-Abf.	K. E.-D. Cöln	
207	—	—	1	Bund	Holzstäbe	—	207	Bochold	K. E.-D. Essen	
208	—	—	1	Sack	Holzwaaren (Füsse zu Kindersärgen)	24	208	Antonienhütte	K. E.-D. Kattowitz	
209	—	—	4	—	lebende Hühner	—	209	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
210	—	—	1	—	Kette, 9 m lang	36	210	Mannheim	Badische Stsb.	(Dienstgut.)
211	—	—	1	—	Kette, 8,6 m lang	32	211			
212	—	—	1	—	Kette, 1 m lang	35	212	Pegau	K. E.-D. Halle a/S.	(Dienstgut.)
213	—	—	1	—	eis. Kinderbettstelle mit Matratze	46	213	Kreuznach, St.	Direktion Mainz	
214	—	—	1	—	Klappstuhl	—	214	Berlin Stb. Gep.-Abf.	K. E.-D. Berlin	
215	—	—	1	Korbkoffer	Kleider	31,5	215	Neubrandenburg M. F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
216	—	—	1	Sack	Kleie	50	216	Vallendar	K. E.-D. Cöln	
217	—	—	1	—	Knierohr	3	217	Cöln=Ger.	„	
218	—	—	1	grauer Koffer *)	—	—	218	Kiel, Gep.-Abf.	K. E.-D. Altona	*) mit Bandeisen beschlagen.
219	—	—	—	lose	Kohle	270	219	Marsdorf bei Sorau	K. E.-D. Halle a/S.	
220	—	—	4	Stück	Koksgabeln	9	220	Karthaus	St. Johann=Saarbr.	
221	—	—	1	—	Korblaterne	—	221	Spandau	K. E.-D. Berlin	(Dienstgut.)
222	—	—	1	Rg. *)	Kupferdraht	43	222	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	*) in Leinen.
223	—	—	1	Bund	4 Stück Latten	3	223	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
224	—	—	9	„	Latten	403	224	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
225	—	—	1	Ballen	Lederstreifen	53	225	Brilon Stadt	K. E.-D. Cassel	1,5 m lang, 19 cm breit.
226	—	—	2	Stck.	Luppenstäbe von Eisen	68	226	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
227	—	—	1	Sack	Mais	23	227	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
228	—	—	1	—	Maschinentheil	6	228	Barmen=Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	grün gestr.
229	—	—	1	Pack in Leinen	Maschinentheile, Nieten usw.	5	229	Hamburg, Eilg. B.	K. E.-D. Altona	
230	—	—	1	Pck.	Maschinentheile	1,5	230	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
231	—	—	1	Bund	4 Stangen (Maschinentheile)	6	231	Stettin	K. E.-D. Stettin	
232	—	—	1	Bd.	5 Messerführungsstangen zur Mähmaschine	10,5	232	Wissingen	K. E.-D. Münster	
233	—	—	1	—	Messingrohr	3	233	Nürnberg Ctrbhf.	Bayerische Stsb.	
234	—	—	1	Pack	Nieten	3,5	234	Schrimm	K. E.-D. Posen	
235	—	—	1	Kollo	Ofenschosse	4,5	235	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
236	—	—	1	—	Ofenvorsatzthür	2	236	Wartenburg	K. E.-D. Königsberg	
237	—	—	1	Ballen	Papierabfall	56	237	Hannover	K. E.-D. Hannover	
238	—	—	1	—	Pflugtheil (Vordergestell)	—	238	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
239	—	—	1	—	Priv.-Viehgitter	47	239	Nikolausdorf	K. E.-D. Breslau	(Dienstgut.)
240	—	—	1	Bund	3 Stck. Possekel	—	240	Ortelsburg	K. E.-D. Königsberg	(Dienstgut.)
241	—	—	1	Reisekorb	(gez. L. D.) Kleider, Wäsche	25	241	Himmighausen	K. E.-D. Hannover	
242	—	—	1	„	—	29	242	Memel Gep.-Abf.	K. E.-D. Königsberg	
243	—	—	1	„	—	32	243	Wittenberg Gep.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	
244	—	—	1	Reisekorb	—	27	244	Norddeich Gep.-Abf.	K. E.-D. Münster	
245	—	—	1	—	eis. Rohr, 2,05 m l.	7	245	Kupferhammer=Grünthal	Sächsische Stsb.	blaugrau gestrichen.
246	—	—	1	—	eis. Rohr	13,5	246	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
247	—	—	1	—	eis. Rohr	4	247	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
248	—	—	1	—	gusseis. Rohr	25	248	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
249	—	—	1	Leinen	Rohr	8,5	249	Jerxheim	K. E.-D. Magdeburg	
250	—	—	2	—	eis. Rosten	—	250	Guben	K. E.-D. Berlin	
251	—	—	1	Stg.	Rundeisen	23	251	Aachen	K. E.-D. Cöln	
252	—	—	1	Bd.	8 Stg. Rundeisen	8	252	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	mit 2 Riemenschnallen in grauem Papier.
253	—	—	1	Stg.	Rundstahl	23	253	Aachen	K. E.-D. Cöln	
254	—	—	1	Sack	leere Säcke	33	254	Heilbronn II	Württemberg. Stsb.	
255	—	—	1	„	leere, gebr. Säcke	13	255	Heilbronn	„	
256	—	—	2	Pack	Schaufeln	30	256	Essen, Hbf.	K. E.-D. Essen	
257	—	—	1	—	eis. Schiebethür	6,5	257	Frankfurt a. M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
258	—	—	1	Schliesskorb	Wäsche u. Frauenkleider	17	258	Reden Gep.-Abf.	St. Johann=Saarbr.	
259	—	—	1	—	eis. Schwelle mit 2 Unterlagerhölzern	12	259	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	(Dienstgut.)

*) Aus Bandeisen, zu einem Flaschenschrank gehörend.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
260	—	—	1	Ballen	Seilerwaaren (Bindfaden u. Knochen)	2	260	Norden	K. E.-D. Münster	
261	—	—	1	Pack, mit Strohseilen umwickelt	Sensen —	12	261	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
262	—	—	2	—	Sophalehnen-Seitentheile	6	262	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
263	—	—	1	Stange	Stahl —	3	263	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
264	—	—	2	Stangen	□-Stahl, 2,40 m l. —	7	264	Riesa	„	schwarz gestrichen.
265	—	—	1	Ring*)	Stahlstreifen —	62	265	Greiz	„	*) in Leinewand.
266	—	—	1	Korb	leerer Steinkrug —	13	266	Ulm (Württ.)	Württemberg. Stsb.	
267	—	—	1	Packet	abgebrochene hölz. pol. Stuhllehne mit 2 hölz. Löwenköpfen	3	267	Crailsheim	„	
268	—	—	1	Büchse	Terpentin —	24	268	Buer	K. E.-D. Essen	
269	—	—	1	Stück	Thonrohr —	26	269	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
270	—	—	1	„	Tischfuss (gedrechselte Säule mit 3 Füssen)	2	270	Norden	K. E.-D. Münster	
271	—	—	1	—	Tropfrinne mit Rosteinsatz von Blech	10	271	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
272	—	—	1	Ballot	Tuch und Stricke —	11	272	Memmingen	Bayerische Stsb.	
273	—	—	1	—	eis. Untersatz mit 2 Holzplatten	26	273	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
274	—	—	1	—	Viehgitter —	—	274	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	(Dienstgut.)
275	—	—	1	—	hölz. Wagendeichsel	1,5	275	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
276	—	—	2	—	eis. Waschständer —	5	276	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
277	—	—	1	Reisekorb	Wäsche —	40	277	Altefähr	K. E.-D. Stettin	
278	—	—	1	Stroh	Wasserständer —	2	278	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
279	—	—	1	—	eis. Welle —	13	279	Breslau M. F. Eilg.	K. E.-D. Breslau	
280	—	—	2	—	Winkeleisen —	?	280	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	ansch. Seitentheile von einer Bettstelle.
281	—	—	1	Säckchen	Wolle —	1	281	Kirchheim	Württemberg. Stsb.	Zettel: Ambros. Rügling, Glaser, Pfeffenrieth (oder roth).
282	—	—	1	Sack	rohe, ungewaschene Wolle	4	282	Bramsche	Oldenburgische Stsb.	
283	—	—	3	(1 Kollo)	Zinkeimer, leer —	7	283	Lüchow	K. E.-D. Hannover	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	E L C	2791	1	Fass	Wein —	85	1	Predeal	Ungarische Stsb.	von Stuttgart.
2	E R J	56	3	Pack	Barchent —	34	2	Pozsony	„	von Zwittau.
3	F K	8211	1	Kiste	Schmiere —	29	3	Budapest dunap.	„	von Oderberg Ks.-Od.
4	S S	177	3	Bund	Calmuk —	31	4	Budapest nyugoti p. udvar	„	von Wien Oe. N. W. B.
	E K	175	20	„	Calmuk —	204				
5	—	1363	1	Stück	Bicycl —	—	5	Bruck a/L.	„	von Wien Nord.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 58. | 27. Juli 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Kopfbahnhof oder Durchgangsbahnhof?

Die in Nr. 49 d. Ztg. versuchte Widerlegung der Ausführungen des Herrn Menzner über die Frage, ob in grösseren Städten Kopf- oder Durchgangsbahnhöfe vorzuziehen seien, enthält so viele unklare Andeutungen und anfechtbare Behauptungen, dass sie nicht wohl mit Stillschweigen übergangen werden kann. Leider sind auch bei uns in früherer Zeit, als es so grosse zusammenhängende Bahnnetze wie jetzt noch nicht gab, viel zu viel Kopfbahnhöfe angelegt worden. Ein Kopfbahnhof ist wohl nur dort berechtigt, wo ein Bahnnetz in einer grösseren Stadt sein Ende erreicht und an eine Weiterführung nicht gedacht werden kann, oder ein erheblicher Durchgangsverkehr nach anderen Bahnnetzen nicht vorhanden ist oder die Geländeverhältnisse die Kopfform geradezu aufzwingen. Wo diese Voraussetzungen nicht zutreffen, sollte man die Kopfform nicht wählen; denn dort, wo ein nennenswerther Durchgangsverkehr stattfindet, hat der Kopfbahnhof bei derselben Zahl von Gleisen in betriebstechnischer Hinsicht im allgemeinen nicht viel mehr als die halbe Leistungsfähigkeit eines Durchgangsbahnhofes, weil die Gleise etwa doppelt so lange besetzt gehalten werden und weil durch das Hinein- und Hinausfahren der Züge und ihre Abfertigung ein grösserer Aufenthalt entsteht. Es ist das ein alter Erfahrungssatz der Betriebstechniker. Während man nun immer mehr bei den grossen Schnellzugverbindungen der Jetztzeit unter Aufwendung aller Mittel zur Beschleunigung der Züge mit jeder Minute geizt, führt ein in einem Durchgangsverkehre liegender Kopfbahnhof immer zu erheblichen Zeitverlusten, steht also mit diesen Bestrebungen zur Beschleunigung des Zugverkehres durchaus im Widerspruch. Wenn dem entgegengehalten wird, dass in einigen Fällen, wie bei dem Umbau der Frankfurter Bahnhöfe, trotz eines bedeutenden Durchgangverkehres die Kopfform gewählt worden sei, so ist zu bemerken, dass man in allen diesen Fällen der Noth gehorchend durch ganz besondere örtliche Verhältnisse zu dem Kopfbahnhofe gezwungen worden ist.

Auch kann bei der Wahl der Bahnhofsform die mehr oder minder grosse Stetigkeit in den Verkehrsbeziehungen eine Rolle spielen; denn eine Hauptvoraussetzung für die zweckmässige Anordnung eines grösseren Durchgangsbahnhofes ist allerdings, dass ein Zweifel über die Zusammengehörigkeit der aus verschiedenen Richtungen in ihn einmündenden Linien nicht besteht. Ein Durchgangsbahnhof wird desto weniger klar und einfach ausfallen, je mehr sich die Anforderungen wegen der Vermittlung eines Durchgangsverkehres zwischen *ganz beliebigen* Richtungen steigern.

Was die Gründe betrifft, die weiter gegen die Herstellung von Kopfbahnhöfen sprechen, so sind sie von Herrn Menzner in Nr. 42 d. Ztg. schon so ausführlich dargelegt worden, dass nur noch wenig nachzuholen bleibt. Vor allen Dingen ist die Erweiterungsfähigkeit beim Kopfbahnhof eine viel beschränktere als beim Durchgangsbahnhof. Wenn ein Kopfbahnhof gründlich erweitert werden soll, bleibt eigentlich nichts anderes übrig, als ihn ganz abzureissen und wieder aufzubauen, wie das Beispiel des Lyoner Bahnhofes in Paris zeigt.*) Die Baukosten sind dabei ganz ausserordentlich hohe, da meistens werthvolle Grundstücke zu erwerben sind und unter grossen Schwierigkeiten gebaut werden muss. Sind bei der bestehenden Anlage Gleiskreuzungen vorhanden, so wird es beim Umbau meistens nicht gelingen, sie trotz der hohen Baukosten zu beseitigen, wie das genannte Beispiel zeigt. Wenn andererseits ein Kopfbahnhof zu erweitern ist, bei dem Gleiskreuzungen ganz oder zum Theil früher vermieden sind, so hat man die Anlagen dabei in der Regel so zusammendrängen müssen, dass beim Umbau

*) „Centralblatt der Bauverwaltung“ 1899, S. 208.

der für die Erweiterung der Aufstellungsgleise und der sonstigen Betriebsanlagen erforderliche Raum schwer zu finden ist. Auch wird es kaum möglich sein, etwa noch eine neue Linie in den Bahnhof einzuführen. Der Mangel an Erweiterungsfähigkeit ist aber bei jeder Bahnhofsanlage von vornherein als ein so grosser Nachtheil anzusehen, dass allein aus diesem Grunde der Durchgangsbahnhof dem Kopfbahnhof vorgezogen werden sollte. Bei dem stets zunehmenden Verkehr der Eisenbahnen müssen wir vor allen Dingen auf genügende Erweiterungsfähigkeit unserer Bahnhofsanlagen sehen, wenn wir uns den Vorwurf der Kurzsichtigkeit ersparen wollen. Ferner muss noch besonders betont werden, wie gefährlich die Kopfbahnhöfe für die einfahrenden Züge und die auf dem Bahnhofe sich aufhaltenden Personen sind. Ist es doch wiederholt vorgekommen, dass Lokomotiven quer durch das Empfangsgebäude gefahren sind, von dem Auffahren auf Prellböcke ganz zu schweigen. Der Betrieb ist bei einem Kopfbahnhof an und für sich unbequem und theuer, schon aus dem Grunde, weil die eingelaufenen Züge mit besonderen Maschinen zurückgezogen werden müssen, häufig unter Kreuzung mehrerer Hauptgleise. Auch kann es bei längeren Personenzügen vorkommen, dass die Reisenden ausserhalb der Halle aussteigen müssen. Ferner findet durch den Gepäck- und Postverkehr nicht selten eine Belästigung der Reisenden statt.

Was die Lage des Bahnhofes zur Stadt betrifft, so ist ein Heranrücken an den Stadtmittelpunkt zweifellos für die Reisenden von Vortheil. Namentlich trifft dies bei einem regen Vorort- und Lokalverkehr zu, während für den Fernverkehr die Vortheile nicht so hoch anzuschlagen sind. Sind ältere Kopfbahnhöfe vorhanden und haben ganze Stadttheile sich auf eine bestehende Bahnhofslage eingerichtet, so wird man nicht ohne grosse Schädigung weiter Kreise eine andere Bahnhofslage wählen können. Das ist bei der preussischen Staatsbahnverwaltung — abgesehen von anderen rein örtlichen Betriebsverhältnissen — auch wohl häufig der Grund dafür gewesen, dass man bei der Zusammenlegung oder Veränderung bestehender Kopfbahnhöfe wieder neue Kopfbahnhöfe angelegt hat. Der Herr Verfasser des Aufsatzes in Nr. 49 d. Ztg. führt als Beispiel eines Kopfbahnhofes, bei dem auch ein erheblicher Durchgangsverkehr bewältigt werde, den Bahnhof Altona an. Nun dürfte es aber nicht unbekannt sein, dass nicht etwa die Betriebstechniker von vornherein für Altona die Kopfform vorgeschlagen haben, weil sie von ihrer Ueberlegenheit der Durchgangsform gegenüber überzeugt waren, sondern dass sie, lediglich dem Drängen der Interessenten nachgebend, sich dazu haben bequemen müssen, einen Kopfbahnhof zu wählen. Nur die Rücksichtnahme auf die Stadtbewohner, die seit langen Jahren ihren Kopfbahnhof an einer bestimmten Stelle gehabt hatten, ist für die neue Bahnhofsanlage und Form bestimmend gewesen. Dass die Erbauer des Altonaer Bahnhofes, als ihnen einmal die Aufgabe gestellt worden war, einen neuen Kopfbahnhof zu entwerfen, ihre Aufgabe vorzüglich gelöst haben und dass dort auch der Durchgangsverkehr verhältnissmässig glatt bewältigt wird, soll nicht bezweifelt werden, aber eine Ueberlegenheit des Kopfbahnhofes dem Durchgangsbahnhof gegenüber ist damit keineswegs erwiesen.

Der Verfasser der Erwiderung in Nr. 49 d. Ztg. zieht auch das Ausland, besonders Frankreich und Nordamerika heran, um für seine Ansichten Stimmung zu machen. Das Studium ausländischer Eisenbahneinrichtungen hat nun zweifellos seinen grossen Nutzen und ist für den Techniker insofern sehr belehrend, als es ihm zeigt, wie ein und dieselbe technische Aufgabe unter verschiedenen Umständen einer grossen Zahl von einander abweichender Lösungen fähig ist. Gewisse Schwierigkeiten entstehen aber jedesmal, wenn es an das Uebertragen der fremden Einrichtungen auf das heimische Eisenbahnwesen geht. Ohne gründliche, durch längeren Aufenthalt im Auslande erworbene Kenntniss der Sitten und Gewohnheiten eines fremden Volkes sowie der gewerblichen Verhältnisse und der Verkehrsgeschichte des fraglichen Landes einerseits und ohne reiche betriebstechnische Erfahrung im eigenen Lande andererseits werden dabei leicht Missgriffe gemacht. Wenn in dem mehrfach genannten Aufsatz auf Frankreich hingewiesen wird, so darf man wohl annehmen, dass in erster Linie an Paris mit seinen vielen Kopfbahnhöfen gedacht worden ist; wenigstens liegt diese Vermuthung nahe, da nähere Angaben nicht gemacht werden. In Paris haben die Kopfbahnhöfe sich aber aus anderen Gründen ergeben, als der Herr Verfasser anzunehmen scheint. Bei der alles beherrschenden Stellung, die Paris stets in dem politischen und gewerblichen Leben des Landes innegehabt hat, und bei der Zersplitterung des Eisenbahnwesens dachte man bei dem Bau der ersten von Paris ausgehenden Eisenbahnen garnicht daran, auf einen Durchgangsverkehr Rücksicht zu nehmen. Keinem Menschen wäre es eingefallen, Paris zu berühren, ohne daselbst Aufenthalt zu nehmen. Nahm der Reisende aber Aufenthalt, so war es für ihn ziemlich gleichgültig, ob er von diesem oder jenem Bahnhof wieder abfuhr. Und auch als nach der Uebereinkunft von 1859 insofern etwas Ordnung in die bis dahin ziemlich verworrenen französischen Eisenbahnverhältnisse kam, als in der Hauptsache nur sechs grosse Eisenbahngesellschaften bestehen blieben, von denen fünf ein völlig abgeschlossenes Bahnnetz besassen, das, von Paris anfangend, sich fächerförmig über das Land verbreitete, konnte natürlich an ein Aufgeben der Kopfbahnhöfe nicht mehr gedacht werden. Auch hatte keine von den fünf Gesellschaften (Nordbahn, Ostbahn, Mittelmeerbahn, Orléansbahn und Westbahn), die sich — wie ihr Name theilweise schon andeutet — nach Himmelsrichtungen in das Land theilen, ein Interesse daran, den Durchgangsverkehr zu pflegen und Durchgangsbahnhöfe zu bauen, um ihren Mitbewerbern den Verkehr zuzuleiten. Im Gegentheil, jede Gesellschaft suchte im Laufe der Zeit unabhängig von den anderen ihren Endpunkt näher an den Stadtmittelpunkt zu schieben, um namentlich den Vorortverkehr an sich zu ziehen. Hätte man, anstatt in der ersten Zeit des Eisenbahnwesens von Fall zu Fall über die zu bauenden Bahnen zu entscheiden, von vornherein ein das ganze Land überspannendes Eisenbahnnetz entworfen, und hätte Paris nicht seine alles beherrschende Stellung eingenommen, so hätte man aus Betriebsrücksichten oder aus den anderen in dem Aufsatz in Nr. 49 d. Ztg. aufgeführten Gründen sicher nicht die vielen Kopfbahnhöfe gebaut. Man hätte dann wohl von vornherein eine die frühere Innenstadt umschliessende, also in der Nähe der jetzigen äusseren Boulevards liegende Ringbahn gebaut, sich an diese unter Herstellung von Durchgangsbahnhöfen mit den Fernlinien angelehnt und für den Stadt- und Vorortverkehr im Laufe der Zeit ein besonderes Bahnnetz vorgesehen. Eine ähnliche Gesammtanlage, die aber nun des Zusammenhanges und der Einheitlichkeit entbehrt, hat sich bekanntlich in Paris auch nach und nach herausgebildet. Die Ringbahn (innere Gürtelbahn) wurde in den 60er Jahren gebaut, natürlich ohne Durchgangsbahnhöfe für den Fernverkehr, da man einerseits die Reisenden gar nicht unmittelbar über Paris hinausführen wollte, andererseits die Kopfbahnhöfe einmal bestanden und die nunmehr der Entwickelung der Stadt Rechnung tragende Gürtelbahn auch zu weit von dem Stadtmittelpunkt entfernt lag. Erst in allerneuester Zeit, wo eine Art von Verdoppelung des Südringes der Gürtelbahn zwischen dem Schnittpunkt der Hauptlinie der Orléansbahn mit der Gürtelbahn und der Gürtelbahnstation Trocadéro nahezu fertiggestellt wurde, ist die Möglichkeit gegeben, demnächst Durchgangszüge wenigstens zwischen zwei der verschiedenen Bahnnetze (Orléansbahn und Westbahn) durch Paris zu fahren. Denn die Orléans- und Westbahn sind bekanntlich in den letzten Jahren mit ihren Linien weiter nach den verkehrsreichen Seinegegenden (Elyseeische Felder, Tuilerien, Louvre usw.) vorgedrungen und haben sich einander dabei so weit genähert, dass nur noch ein kleines Stück — auf dessen spätere Herstellung man Rücksicht genommen hat — fehlt, um ihre Bahnnetze mitten in Paris an einander zu schliessen. Zweifellos wäre hier, wenn das Verkehrswesen in Frankreich mehr von e i n e m, grossen allge-

meinen Bedürfnissen Rechnung tragenden, Geiste geleitet würde, diese Verbindung gleich hergestellt worden, und an Stelle der aus der Befriedigung von Privatinteressen hervorgegangenen Kopfbahnhöfe hätte man wohl Durchgangsbahnhöfe angelegt.

Auch in Berlin, London und anderen Hauptstädten haben wohl weniger Betriebs- und Verkehrsrücksichten, als die geschichtliche Entwickelung des Eisenbahnwesens und die Zersplitterung der Eisenbahnverwaltungen in viele Privatgesellschaften zu der Herstellung der meisten Kopfbahnhöfe geführt.

In Amerika sind die geschäftlichen Beziehungen der Eisenbahngesellschaften häufig so verwickelter Art, dass man mitunter nicht recht weiss, aus welchen Gründen so und nicht anders gebaut worden ist. Wenn angeführt wird, dass die Pennsylvania- und Reading-Eisenbahn ihre Endbahnhöfe in Philadelphia anstatt sie hinauszulegen weiter in die Stadt hineingeschoben hätten, so mag das aus Gründen des Wettbewerbs wohl erforderlich geworden sein. Jedenfalls hätten die etwaigen besonderen Gründe dieses Vorgehens dargelegt werden müssen. Auch das Beispiel von St. Louis, wo man einen Durchgangsbahnhof gegen einen weiter vom Stadtmittelpunkt abliegenden Kopfbahnhof eingetauscht hat, steht so vereinzelt da, dass es als ein Beweis für die Ueberlegenheit der Kopfbahnhöfe im allgemeinen — wenigstens für unsere Verhältnisse — kaum betrachtet werden kann, zumal der Herr Verfasser selber auf die von den unserigen völlig abweichenden Betriebsverhältnisse des Bahnhofes hinweist.

So viel uns bekannt — und wir werden in dieser Annahme durch die Mittheilung in der „Deutschen Bauzeitung“ von 1899 Nr. 47 u. f. bestärkt —, ist in St. Louis überhaupt kein Durchgangsverkehr, sondern alle Personenzüge beginnen und endigen dort. Das ist allerdings ein Fall, wo — wie oben ausgeführt ist — der Kopfbahnhof noch am ersten in Frage kommen kann. Die Betriebsverhältnisse sind hier insofern eigenthümlich, als die Züge — um einen der oben angeführten Nachtheile der Kopfbahnhöfe zu mildern — in die Bahnhofshalle hineingedrückt werden, so dass ihre Mitte mehr in die Halle hineinkommt und das Aus- und Einladen des Gepäcks und Postguts stets am äusseren Ende der Bahnsteige ohne Belästigung der Reisenden geschehen kann. Im übrigen hat die Betriebsweise auf diesem Bahnhof allerdings, wie der Herr Verfasser, ohne es näher zu begründen, ganz richtig sagt, so viel von unseren Verhältnissen abweichendes, dass eine Nutzanwendung für uns daraus nicht abgeleitet werden kann, es sei denn, wir entnehmen daraus, wie man es n i c h t machen soll. Um nur einiges anzuführen, bemerken wir, dass der Engpass vor dem Bahnhof, durch den alle Züge hindurch müssen, nicht ungefährlich ist und die Abstellbahnhöfe nur auf grossen Umwegen erreicht werden können. Wenn ferner zwischen der Uebergabestation, auf der die ankommenden Züge ihre Begleitmannschaft wechseln und die Lokomotiven sich hinter die Züge setzen, ein Wechsel zwischen Links- und Rechtsfahren eintritt, also bis zum Bahnhof auf falschem Gleis gefahren wird, so können wir das nicht für eine geschickte Lösung halten. In der angezogenen Quelle wird denn auch gesagt, dass nur durch Verwendung eines mit der Oertlichkeit durchaus vertrauten Personals die glatte Abwickelung des schwierigen Fahrdienstes auf dem Personenbahnhof ermöglicht werde. Eine nach richtigen Grundsätzen entworfene Bahnhofsanlage mit zweckmässiger Betriebsführung liegt jedenfalls nicht vor, wenn jeder Zug auf der vorletzten Station einen Lotsen aufnehmen muss, um in den Bahnhof einzufahren. Dieses Beispiel erscheint, nebenbei bemerkt, als ein neuer Beleg dafür, dass die sogenannten praktischen Amerikaner manchmal auch sehr wenig nachahmenswerthe Sachen machen, wie beispielsweise auch ihre Wagen für städtische Bahnen zum Theil nicht als Muster praktischer Einrichtung bezeichnet werden können.

Wir sind hiernach der Ansicht, dass das Vorhandensein der vielen Kopfbahnhöfe zum grössten Theil in der geschichtlichen Entwickelung des Eisenbahnwesens begründet ist, vielfach auch der Wettbewerb verschiedener Bahngesellschaften, das Ausserachtlassen des Gemeinwohles und besondere örtliche Verhältnisse dabei eine Rolle gespielt haben. Die Betriebstechniker sind bei ihrer Herstellung wohl meistens in einer Zwangslage gewesen. Jedenfalls sollten für ein grösseres einheitliches Eisenbahnnetz bei den heutigen weitreichenden Verkehrsbeziehungen Kopfbahnhöfe nur da angelegt werden, wo auf bestehende Verhältnisse Rücksicht genommen werden muss oder aus anderen zwingenden Gründen nicht von der Kopfform abgegangen werden kann. In allen anderen Fällen ist der Durchgangsbahnhof aus Betriebsrücksichten und wegen seiner grösseren Erweiterungsfähigkeit dem Kopfbahnhof entschieden vorzuziehen. Für den Personenverkehr innerhalb des Bahnhofs sind die dem Kopfbahnhof nachgesagten Vortheile aber so zweifelhafter Natur und so sehr Ansichtssache, dass sie keine ausschlaggebende Rolle bei der Wahl der Bahnhofsform spielen sollten.

Berlin, im Juli 1901. F r a h m.

Ueber Mängel bei Streckenblockanlagen.

Von Oberrevident **Oskar Wehr** Innsbruck.

Das Streckenblocksignal ist in seinen verschiedenen Ausführungen und Betriebsarten als rein selbstthätig betriebenes Signal oder als Signal mit mechanischer Stellung und elektrischer Verriegelung eine der Einrichtungen, die in erster Linie dazu bestimmt sind, die Sicherheit des Bahnbetriebes zu erhöhen. Ohne eine solche Einrichtung wäre die Abwickelung eines so dichten Verkehres, wie er auf vielen Eisenbahnstrecken besteht, undenkbar oder doch zum mindesten sehr gefährlich. Aber auch diese Einrichtung vermochte nicht das furchtbare Unglück bei Offenbach zu verhindern, obwohl bei ihm alle Signale tadellos arbeiteten und ein unmittelbares Verschulden niemandem nachgewiesen werden kann. Ich will im folgenden versuchen, einige Mängel klarzulegen, die den Streckenblockanlagen in ihrer heutigen Ausführung immer noch anhaften.

Die vollkommen selbstthätigen Streckenblocksignale, die in Deutschland und Oesterreich-Ungarn allerdings fast gar nicht in Verwendung stehen, kranken an dem grossen Uebelstand, dass jeder, selbst der sinnreichste Mechanismus Störungen unterworfen ist, die unberechenbar sind und sich nie im voraus bestimmen lassen. Die Ersparniss an Bedienungsmannschaft bei solchen Signalanlagen steht daher in gar keinem Verhältniss zu der zweifelhaften Sicherheit, welche sie in ihrer heutigen Ausführung dem Eisenbahnverkehr bieten. Anders verhält es sich mit den Streckenblockanlagen, bei denen zwar die Ver- und Entriegelung der sichtbaren Mastsignale auf elektrischem Wege erfolgt, die Stellung der Signalarme selbst aber durch Menschenkraft an Ort und Stelle vorgenommen werden muss. Und hier ist es besonders das Streckenblocksignal der Firma Siemens & Halske, das sich wohl der grössten Verbreitung im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen erfreut und das in seiner Art wirklich mustergültig durchdacht und ausgeführt ist. Der Grundgedanke, nach dem dieses Blocksignal, wie auch im allgemeinen alle Blocksysteme entworfen ist, möge, wenn auch grösstentheils bekannt, der besseren Verständlichkeit halber hier nochmals kurz wiederholt werden.

1. Jeder Blockabschnitt darf unbedingt immer nur von e i n e m Zuge befahren werden. 2. Der Blockwächter darf das in der Fahrtrichtung nach rückwärts gelegene Mastsignal nur dann freigeben oder den Verschluss desselben aufheben können, wenn er nach Vorbeifahrt eines Zuges seinen eigenen Signalarm auf Halt gestellt und in dieser Lage verriegelt hat. 3. Das letzte, vor einer Station gelegene Blocksignal muss unbedingt in der Hand des diensthuenden Stationsbeamten liegen, wenn es gleichzeitig die Rolle eines Stationseinfahrtssignales versieht.

Auf den ersten Blick erscheinen hier alle Bedingungen erfüllt, die man an eine solche Einrichtung stellen kann, aber

immerhin schliesst sie, wie wir leider bei Offenbach gesehen haben, einen Unfall unter gewissen Bedingungen nicht nur nicht aus, sondern kann sogar die mittelbare Veranlassung zu einem solchen bieten.

Die beiden grössten Mängel, von denen einer auf die Bauart der Signale, der andere jedoch nur auf die Anordnung derselben zurückzuführen ist, sind: 1. Die Möglichkeit, von der Station aus mehrere Züge in den ersten Blockabschnitt ablassen zu können, wenn der diensthuende Beamte vergisst, das nach Abfahrt des ersten Zuges auf Halt gestellte Zugausfahrtsignal in dieser Stellung zu verriegeln, weil dann dieses Mastsignal beliebig auf Halt und Frei umgestellt werden kann. Das ist der Mangel in der Bauart, der unter Umständen die schwerwiegendsten Folgen nach sich ziehen kann. Hier wäre alles aufzubieten, um Mittel und Wege zu finden, diesem Uebelstande abzuhelfen. Wie das zu erreichen ist, wäre wohl in erster Linie Sache der Fabrikanten, denen hierfür die Hilfsmittel am besten zu Gebote stehen. Abhilfe kann dadurch geschaffen werden, dass die Haltstellung und elektrische Verriegelung der Ausfahrtsignale selbstthätig durch den ausfahrenden Zug selbst, die Entriegelung jedoch wie bisher durch den Blockwächter eines in der Fahrtrichtung vorausgelegenen Signalpostens erfolgt. 2. Die Deckung eines Zuges ist bei der heute üblichen Anordnung, bei der immer nur die beiden unmittelbar nebeneinander liegenden Blockposten in unmittelbarer Abhängigkeit zu einander stehen, in vielen Fällen nicht erreicht.

Nehmen wir den ungünstigen Fall, die Bahn liege in der Steigung und im scharfen Bogen im durchschnittenen Gelände, das keine Fernsicht gestattet. Ein langer, aus 100 Achsen bestehender Lastzug, der eine Länge von mindestens 400 bis 420 m hat, fährt an dem dort aufgestellten Blockposten mit fehlerhafter Maschine vorbei und bleibt mit ihr etwa 600 m vor dem Blocksignal liegen, das mittlerweile auf Halt gestellt und verriegelt wurde: alsdann ist der Schlusswagen dieses Zuges nur 150 bis 200 m vom Signalmaste entfernt. Nehmen wir ferner an, dass bei gehinderter Fernsicht und hohem Schnee oder starkem Schneefall dem liegengebliebenen Zuge ein Schnellzug im kürzesten Abstand nachzufolgen hätte, dann liegt hier die Gefahr vor, dass das Maschinenpersonal dieses Zuges das Haltsignal erst im letzten Moment wahrnimmt, den schnellfahrenden Zug nicht mehr rechtzeitig zum Stillstand bringen kann und auf den voraus liegenden Lastenzug auffährt.

Man kann hier allerdings einwenden, dass in einem solchen Falle das Zugbegleitungspersonal des liegen gebliebenen Zuges für dessen Deckung zu sorgen hat; aber die Minuten vergehen schnell, und ehe selbst im günstigen Falle, dass keine Pflichtversäumniss seitens des Personals vorliegt, ein Zugbegleiter unter den vorgenannten ungünstigen Umständen dem nachfahrenden Zug 400 bis 500 m entgegengeht, um ihm das Haltsignal zu geben und ihn auf die Gefahr aufmerksam zu machen, kann das Unglück längst geschehen sein.

Hier gibt es meiner Ansicht nach nur ein allerdings kostspieliges, aber gründliches Mittel, und zwar muss mit dem System der unmittelbaren Abhängigkeit der beiden unmittelbar nebeneinander liegenden Signalposten gebrochen und die unmittelbare Abhängigkeit immer über zwei Posten ausgedehnt werden, so dass immer nur der dritte dem ersten, der vierte dem zweiten Signalposten usw. frei geben kann, wenn er sein eigenes Signal auf Halt gestellt und in dieser Lage verriegelt hat. Diese Einrichtung erfordert allerdings im ungünstigsten Falle die doppelte Anzahl von Blockposten gegenüber unseren heutigen Einrichtungen, aber sie bietet auch die nicht hoch genug zu schätzende Sicherheit, dass immer und unter allen Verhältnissen eine ganze Blockstrecke zwischen zwei in derselben Richtung verkehrenden Zügen frei ist. Bei einer solchen Einrichtung der Blockanlage wäre auch ein Eisenbahnunglück wie das bei Offenbach unmöglich gewesen, weil der zurückschiebende Zug immer noch einen ganzen Blockabschnitt zwischen sich und dem Nachfolgezug frei behalten hätte.

Der moderne Verkehr in seiner mächtigen Entfaltung erfordert eben in jeder Beziehung vollkommene Einrichtungen; unrichtige Sparsamkeit kommt, abgesehen von dem Verlust an Geldeswerth, oft theuer zu stehen, weil dabei häufig das Leben und die Sicherheit Hunderter von Menschen auf dem Spiele stehen, die sich vertrauensvoll des grossen Verkehrsmittels der Eisenbahn bedienen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zugverspätungen auf den deutschen Eisenbahnen.** Der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die während der Dauer des Winterfahrplans (Oktober 1900 bis April 1901) auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen ist folgendes zu entnehmen:

Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete 48
deren Gesammtlänge Ende April 1901 . . . . . 41 971 km,
davon zweigleisig . . . . 15 668 „ .

Befördert wurden 206 921 Schnellzüge, 1 707 673 Personenzüge und 946 281 gemischte Züge.

Geleistet wurden

	im ganzen	im Tagesdurchschnitt	auf 1 km Betriebslänge im siebenmonatigen Durchschnitt
Zugkilometer . . .	134 761 904	635 669	3 211

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich 33 344 verspätet, und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 19 493, durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 13 851. Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 000 000 Zugkm 103 Verspätungen. Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug im ganzen 17 588.

— **Grundsätze und Grundrissmuster für die Aufstellung von Entwürfen zu Stationsgebäuden** sind im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten neu aufgestellt und werden im „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ Nr. 32 veröffentlicht. Schon durch Erlass vom 2. Oktober 1895 waren vom preussischen Minister solche Grundsätze aufgestellt; diese sind nun unter Berücksichtigung der von königlichen Eisenbahndirektionen zu Aenderungen und Ergänzungen gemachten Vorschläge umgearbeitet. Da die Grundsätze und Grundrissmuster hier unseres Wissens zum ersten Male veröffentlicht werden, so wird eine ausführlichere Wiedergabe, welche wir uns für eine der nächsten Nummern vorbehalten, für unsere Leser von Interesse sein.

Beigefügt ist im „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ auch ein Abdruck der schon früher veröffentlichten Grundsätze und Bestimmungen für das Entwerfen und den Bau von Lokomotiv- und Güterschuppen.

— **In Bezug auf die Abkühlung der Personenwagen** bei grosser Hitze hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die königlichen Eisenbahndirektionen einen Erlass gerichtet, in welchem er der Erwartung Ausdruck gibt, dass die Direktionen die erforderlichen Anordnungen getroffen haben und überwachen lassen, dass nach Möglichkeit gekühlte Personenwagen in die Züge gestellt werden. Es handelt sich hierbei namentlich darum, dass die Wagendecken der längere Zeit der andauernden Sonnenhitze ausgesetzt gewesenen Personenwagen in angemessener Zeit vor ihrer Einstellung in die Züge mit kaltem Wasser begossen und die Wagenabtheile durch Oeffnen von Thür und Fenster genügend gelüftet werden.

— **Feuersichere Eisenbahnwagen.** Neben den Versuchen, die Personenwagen ohne Seiteneingänge so herzustellen, dass die Reisenden sich im Falle der Noth aus denselben möglichst schnell retten können, hat, wie verschiedene Zeitungen melden, der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten auch darauf Bedacht genommen, dass das Material, aus denen die Wagen hergestellt sind, bei Bränden den Flammen einen grösseren Widerstand entgegensetzt als bisher. Zu diesem Behufe hat die königliche Eisenbahndirektion Berlin im Auftrage des Ministers Versuche machen lassen, um die Hölzer für die Wagenkasten und die zur Ausfüllung der Hohlräume verwendeten Materialien feuersicher zu machen. Da noch kein endgültiges Ergebniss erzielt worden ist, hat der Minister angeordnet, dass diese Versuche fortgesetzt werden sollen. Bis zur Gewinnung eines erprobten Verfahrens soll für die Tränkung der Füllstoffe Wasserglas verwendet werden. Demnächst soll auch über die Erfahrungen berichtet werden, welche mit Asbestfussböden gemacht worden sind.

— **Bei Festsetzung des Jahresarbeitsverdienstes auf Grund der Unfallversicherungsgesetze** ist, nach einem vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 4. d. Mts. an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten

Erlasse, in der Weise zu verfahren, dass der von dem Verletzten im letzten Jahre vor dem Unfalle verdiente Lohn, einschliesslich etwaiger Nebenbezüge, durch die Anzahl der Kalendertage (nicht Arbeitsschichten), an denen der Verletzte beschäftigt war, getheilt wird. Der so gefundene durchschnittliche tägliche Arbeitsverdienst ist mit der Anzahl der Tage, welche die übliche Betriebsweise bilden, zu vervielfachen. Als übliche Betriebsweise gelten: a) bei denjenigen Arbeitern, welche an Sonntagen regelmässig arbeiten oder sich dienstbereit halten müssen, durchweg 365 Tage, ohne Rücksicht darauf, ob hierbei ein Schaltjahr in Frage kommt, b) bei Arbeitern, welche an Sonn- und Feiertagen regelmässig keinen Dienst versehen (Bahn-, Telegraphenunterhaltungsarbeiter, Werkstättenarbeiter), 300 Tage. Werden Arbeiter der unter b) bezeichneten Klassen an einzelnen Sonn- und Feiertagen zum Dienst herangezogen, z. B. Bahnunterhaltungsarbeiter zur Vertretung von Bahnwärtern usw., so ist die Zahl der Sonn- und Feiertage, an denen sie gearbeitet haben oder dienstbereit sein mussten, der Zahl von 300 Tagen hinzuzurechnen und mit der so gefundenen Gesammtzahl der durchschnittliche tägliche Arbeitsverdienst zu vervielfachen. Ist ein Arbeiter im letzten Jahre vor dem Unfall in verschiedenen Betriebszweigen beschäftigt gewesen, z. B. als Rottenarbeiter, als Bahnhofsarbeiter und als Hilfsbremser, so ist der wirklich verdiente Arbeitslohn, zum mindesten der dreihundertfache Betrag des durchschnittlichen täglichen Arbeitsverdienstes als Jahresarbeitsverdienst der Rentenberechnung zu Grunde zu legen. Ist der nach vorstehendem ermittelte Jahresarbeitsverdienst geringer als das Dreihundertfache des für den Beschäftigungsort des Verletzten festgestellten ortsüblichen Tagelohnes gewöhnlicher erwachsener Tagearbeiter (§ 8 des Krankenversicherungsgesetzes), so ist der letztere Betrag für die Rentenberechnung allein maassgebend. Zutreffendenfalls ist auch die Bestimmung des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes zu beachten, dass der fünfzehnhundert Mark übersteigende Betrag des Jahresarbeitsverdienstes nur mit einem Drittel zur Anrechnung kommt.

— Betriebseröffnungen. Ausser den in Nr. 24 (S. 379 d. Ztg. zuletzt zusammenfassend gemeldeten Strecken sind — soweit hier bekannt geworden — seit dem 1. März d. J. folgende Eisenbahnlinien dem Betriebe übergeben worden, und zwar:

1. am 1. März die nur dem Güterverkehr dienende, 1,8 km lange zweigleisige Vollbahn „Verbindungsbahn bei Kandrzin“ (Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz);

2. am 17. März die 14,68 km lange vollspurige Kleinbahn Hechingen-Burladingen der hohenzollernschen Kleinbahngesellschaft in Sigmaringen für den Gesammtverkehr mit den Stationen Hechingen, Schlatt, Jungingen, Killer, Starzeln-Hausen und Burladingen (die Leitung und Verwaltung der Kleinbahn erfolgt durch die westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln);

3. am 28. März die Theilstrecke Roskow-Röthehof der Kleinbahn Brandenburg Dom - Röthehof für den Gesammtverkehr mit den Stationen Röthehof, Tremmen, Niebede, Wachow, Päwesin und Roskow (die Leitung des Betriebes ist der Aktiengesellschaft der osthavelländischen Kleinbahnen in Nauen übertragen);

4. am 1. April:

a) die 25,7 km lange vollspurige Nebenbahnstrecke Büren-Brilon Stadt (Eisenbahndirektionsbezirk Cassel) für den Gesammtverkehr mit den Stationen Alme, Ringelstein und Siddinghausen;
b) die 3,7 km lange vollspurige Nebenbahnstrecke Freckenhorst-Warendorf, Reststrecke der Bahn Neubeckum-Warendorf (westfälische Landeseisenbahn) für den Gesammtverkehr;
c) die 1 m-spurigen Strecken Bielefeld-Schildesche-Enger (15,4 km) und Schildesche-Werther (10,8 km) der Schmalspurbahnen des Landkreises Bielefeld für den Gesammtverkehr mit den Stationen Bielefeld, Schildesche, Theesen, Kahlerkrug, Jöllenbeck-Horstheide, Jöllenbeck, Ringsthof-Pödinghausen und Enger bezw. Gellershagen, Babenhausen, Dornberg, Dornberg-Lückinghof, Isingdorf und Werther;
d) die 18,2 km lange, vollspurige Theilstrecke Lippusch-Bernsdorf der Nebenbahn Berent-Bütow (Eisenbahndirektionsbezirk Danzig) für den Gesammtverkehr mit den Stationen Sonnenwalde und Bernsdorf;

5. am 11. April die 2,80 km lange, vollspurige Nebenbahnstrecke Heilbronn Hauptbahnhof-Heilbronn Südbahnhof (württembergische Staatseisenbahnen) nur für den Güterverkehr;

6. am 1. Mai:

a) die Theilstrecke Augsburg-Haunstetten der Augsburger Lokalbahn für den Personenverkehr mit den Halteplätzen Morellstrasse, Siebentisch, Siebenbrunn, Haunstetten Spinnerei und Haunstetten Ort;
b) das Verbindungsgleis der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn bei Langenstein zwischen den Bahnlinien von Langenstein nach Blankenburg und von Langenstein nach Minsleben;
c) die 36,3 km lange vollspurige Nebenbahn Reinickendorf-Rosenthal-Liebenwalde für den Gesammtverkehr mit den Stationen Reinickendorf-Rosenthal, Rosenthal, Blankenfelde, Schildow, Mühlenbeck, Schönwalde, Basdorf, Zühlsdorf, Wensickendorf, Zehlendorf, Kreuzbruch und Liebenwalde und die 24,1 km lange vollspurige, gleichfalls dem Gesammtverkehre dienende Strecke Basdorf-Gr.-Schönebeck mit den Stationen Wandlitz, Klosterfelde, Zerpenschleuse, Klandorf und Gr.-Schönebeck, beide der Reinickendorf-Liebenwalde-Gr.-Schönebecker Eisenbahngesellschaft gehörig;
d) die 3 km lange schmalspurige Theilstrecke Engeln-Weibern der Brohlthaler Eisenbahngesellschaft für den Gesammtverkehr mit der Station Weibern;

7. am 8. Mai die 54,3 km lange 1 m-spurige Kleinbahn Apenrade-Lügumkloster für den Gesammtverkehr mit den Stationen Apenrade, Apenrade Norderthor, Knapp, Stollig, Schauby, Barsmark, Loitkirkeby, Norby, Knivsberg, Gjenner, Osterfeld, Osterlügum, Haberslund, Rauberg, Norder-Hostrup, Eckwatt, Lönholm, Hellewatt, Hellewatt-Mühle, Klautoft, Sieverkrug, Bedstedt, Osterterp, Graulund, Alslebenkrug, Assith, Lügumkloster Holmplatz und Lügumkloster (die Leitung des Betriebes erfolgt durch die Betriebsdirektion der Kleinbahn des Kreises Apenrade zu Flensburg);

8. am 14. Mai die 18,75 km lange vollspurige Nebenbahnstrecke Wiesloch Staatsbahnhof - Meckesheim (badische Lokaleisenbahngesellschaft) für den Gesammtverkehr mit den Stationen Wiesloch Stadt, Wiesloch Oberstadt, Altwiesloch, Dielheim, Horrenberg, Baierthal und Schatthausen;

9. am 15. Mai die Theilstrecke vom ehemals vorläufigen Haltepunkt Ostswine bis Ostswine mit der Station Ostswine und am 1. Juni die Reststrecke Ostswine-Swinemünde (Fährbetrieb) zusammen 3,92 km (Eisenbahndirektionsbezirk Stettin) für den Gesammtverkehr;

10. am 23. Mai die Lokalbahn Wächtersbach-Bad-Orb;

11. am 26. Mai die Reststrecke P bethen-Rautau-Neukuhren der Nebenbahn Cranz-Neukuhren (Königsberg-Cranzer Eisenbahn);

12. am 1. Juni:

a) die 7,51 km lange, in Biendorf von der Bahnstrecke Cöthen-Güsten abzweigende und bisher nur dem Güterverkehr dienende Bahnstrecke Biendorf-Gerlebogk (Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg) auch für den Personen- und Gepäckverkehr mit der Haltestelle Gerlebogk;
b) die 15,36 km lange vollspurige Reststrecke Franzburg-Triebsees der der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Triebsees gehörigen Nebenbahn gleichen Namens für den Gesammtverkehr mit den Stationen Neumühler Weiche, Pöglitz, Rekentin, Siemersdorf und Triebsees;
c) die 6,50 km lange, vollspurige Reststrecke Neuhaus (Kreis Sonneberg) - Stockheim der Nebenbahn Köppelsdorf - Stockheim (Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt) für den Gesammtverkehr mit der Station Burggrub;

13. am 15. Juni die 24,89 km lange vollspurige Nebenbahn Altenburg - Langenleuba - Oberhain (sächsische Staatseisenbahnen) für den Gesammtverkehr mit den Stationen Kotteritz, Klausa, Ehrenhain, Boderitz i/S.-A.; Wiesebach, Beiern-Langenleuba, Steinbach i/S.-A., Wernsdorf b/Penig und Langenleuba-Oberhain (letzteren Namen führt die bisherige Station Langenleuba seit dem Tage der Eröffnung vorgenannter Strecke);

14. am 18. Juni die 13,26 km lange vollspurige Kleinbahn Eyach - Haigerloch - Stetten der hohenzollernschen Kleinbahngesellschaft in Sigmaringen für den Gesammtverkehr mit den Stationen Eyach, Mühringen, Imnau, Haigerloch und Stetten;

15. am 26. Juni die mit 90 cm-Spurweite erbaute Kleinbahn auf Amrum, bestehend aus der 5,9 km langen Hauptlinie Wittdün-Nebel und der 3 km langen Zweigstrecke Wittdün-Badestrand;

16. am 1. Juli:

a) die 20,33 km lange vollspurig erbaute zweigleisige Hauptbahn Busendorf-Dillingen (Saar) (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) für den Gesammtverkehr mit den Stationen Filsdorf, Gerstlingen, Kerprichhemmersdorf und Büren-Itzbach;
b) die 2,45 km lange vollspurige Nesserland-Hafenbahn bei Emden (Eisenbahndirektionsbezirk Münster), welche von der ostfriesischen Küstenbahn Emden-Wittmund (Landesgrenze) abzweigt und nach der Station Emden Aussenhafen führt;
c) die im Eigenthum und Betriebe des sächsischen Staates stehende, 2,39 km lange vollspurige neue Elbhafen-

verbindungsbahn in Riesa für Elbumschlagsgüterverkehr;

d) die der Nordseelinie in Hamburg gehörige, 18 km lange meterspurige Kleinbahn Westerland auf Sylt-Hörnum (vgl. Nr. 52 S. 827 d. Ztg.);

17. am 2. Juli die 2,42 km lange schmalspurige Reststrecke Brötzingen Nebenbahn-Pforzheim Nebenbahn der Linie Ettlingen-Pforzheim (badische Lokal-Eisenbahngesellschaft) mit der Endstation Pforzheim Nebenbahn;

18. am 14. Juli die der württembergischen Eisenbahngesellschaft konzessionirte vollspurige, 8,16 km lange Nebenbahn Ebingen-Onstmettingen für den Gesammtverkehr mit den Stationen Ebingen Vorstadt, Truchtelfingen, Thailfingen und Onstmettingen;

19. am 15. Juli:

a) die 17,02 km lange vollspurige Nebenbahnlinie Friedrichsdorf-Friedberg in Hessen (Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M.) für den Gesammtverkehr mit den Stationen Holzhausen v. d. H., Rodheim v. d. H. und Rosbach v. d. H.;

b) die 5,96 km lange vollspurige Theilstrecke Weidenhausen-Hartenrod der im Bau befindlichen Nebenbahn Weidenhausen-Herborn (Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M.) für den Gesammtverkehr mit den Stationen Wommelshausen, Endbach und Hartenrod;

c) die 6,03 km lange Reststrecke Bernsdorf-Bütow der vollspurigen Nebenbahn Berent-Bütow (Eisenbahndirektionsbezirk Danzig) für den Gesammtverkehr;

d) die 10,18 km lange vollspurige Nebenbahn Simmern-Kirchberg (Hunsrück) (Eisenbahndirektionsbezirk Mainz) für den Gesammtverkehr mit den Stationen Unzenberg und Kirchberg;

e) die vollspurigen Nebenbahnen Pattburg-Sonderburg (39,2 km) und Tingleff-Törsbüll (16,67 km) (Eisenbahndirektionsbezirk Altona), beide für den Gesammtverkehr mit den Stationen Norderschmedeby, Holebüll, Törsbüll, Rinkenis, Gravenstein, Auenbüll, Satrup, Rackebüll und Sonderburg bezw. Behrendorf, Klipleff und Lundtoft;

20. am 19. Juli die 38 km lange vollspurige Reststrecke Ibbenbüren-Laer mit der 8 km langen Zweigbahn von Brochterbeck bis zum Hafen in Saerbeck (Teutoburger Waldbahn) mit den Stationen Ibbenbüren T. W. E., Brochterbeck, Tecklenburg, Lengerich T. W. E. Stadtbahnhof, Lengerich T. W. E. Personenbahnhof, Lengerich T. W. E. Güterladestelle, Höste, Lienen, Iburg und Laer T. W. E. bezw. Dörenthe und Saerbeck.

21. Ferner ist — soweit bisher bekannt — für den 1. August die Betriebseröffnung folgender Strecken in Aussicht genommen:

a) der 8,52 km langen vollspurigen Nebenbahn Masmünster-Sewen (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) für den Gesammtverkehr mit den Stationen Sickert, Niederbruck, Kirchberg-Wegscheid, Oberbruck-Dollern und Sewen;

b) die 7,84 km lange Neubaustrecke Ebersdorf-Weidhausen (Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt) für den Gesammtverkehr mit den Stationen Sonnefeld, Frohnlach und Waidhausen (Herzogthum Coburg);

c) die 37,81 km lange vollspurige Reststrecke Gr. Rominten-Stallupönen der Nebenbahn Goldap-Stallupönen (Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg) für den Gesammtverkehr mit den Stationen Tollmingkehmen, Cassuben, Podszohnen, Pillupönen und Göritten.

— **Zerstörung einer Eisenbahnstrecke durch einen Gerichtsvollzieher.** In Bezug auf diesen in Nr. 26 S. 408 d. Ztg. von uns gemeldeten Aufsehen erregenden Vorfall wird uns über den weiteren Verlauf der Sache von der zuständigen königlichen Eisenbahndirektion in Essen folgendes mitgetheilt: „Gegen den Gerichtsvollzieher Aktuar Weiler in Dortmund ist von uns Anzeige wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransports (§ 316 Str.-G.-B.) an die königliche Staatsanwaltschaft in Dortmund erstattet worden. Die genannte königliche Staatsanwaltschaft hat jedoch ein strafrechtliches Einschreiten gegen Weiler mit der Begründung abgelehnt, dass nach Lage der Sache sowohl eine Gefährdung eines Eisenbahntransports im allgemeinen, wie auch insbesondere des Personenzuges 308, welcher zunächst die zerstörte Stelle zu befahren hatte, ausgeschlossen gewesen sei. Der königliche Oberstaatsanwalt in Hamm hat sich der Ansicht der königlichen Staatsanwaltschaft in Dortmund angeschlossen und daher die von uns eingelegte Beschwerde zurückgewiesen. Die Gerichte (Landgericht Dortmund und Oberlandesgericht Hamm) hatten bis jetzt noch keine Gelegenheit, über das Verfahren des Weiler zu urtheilen. Weiler soll bei der königlichen Staatsanwaltschaft in Dortmund den Antrag auf Einleitung des Strafverfahrens gegen diesseitige Beamte wegen Beleidigung seiner Person bei Vornahme der Pfändung gestellt haben. Dieser Antrag soll von der königlichen Staatsanwaltschaft in Dortmund abgelehnt worden sein. Auf die von Weiler eingelegte Beschwerde soll der königliche Oberstaatsanwalt in Hamm die königliche Staatsanwaltschaft in Dortmund angewiesen haben, die Angelegenheit weiter zu verfolgen. Eine Anklage gegen einen der betheiligten Eisenbahnbeamten ist jedoch bis jetzt noch nicht erhoben.“

— **50jähriges Jubiläum der preussischen Ostbahn.** Die „B. N. N.“ erinnern daran, dass am 13. Juli des Jahres 1851 der Schienenweg zwischen Bromberg und Kreuz mit Lokomotiven befahren und damit die Eröffnung der Bahnlinie Bromberg-Kreuz-Stettin-Berlin vollzogen wurde. Auf dem Bromberger Bahnhofe wurde der erste Zug, welchen die Lokomotiven „Brahe“ und „Schwarzwasser“ zogen, durch Magistrat und Stadtverordnete mit Musik vom 21. Infanterieregiment begrüsst. Im Zuge befanden sich u. a. der Regierungs- und Baurath Wiebe, die Betriebsdirektoren Baurath Hoffmann und Regierungsassessor Duering aus Stettin sowie andere Beamte. Nachdem die Bekränzung der Maschinen durch Damen bewirkt war, hielt Bürgermeister Heyne eine Ansprache, die das Ereigniss feierte und mit einem Hoch auf den Regierungs- und Baurath Wiebe schloss. Dieser dankte mit einem Hoch auf Bromberg. Vom 19. Juli 1851 ab begannen die regelmässigen Probefahrten auf der Ostbahn zwischen Bromberg und Kreuz. Die amtliche Eröffnung der Ostbahnstrecke auch für den allgemeinen Verkehr erfolgte erst am 26. Juli 1851 durch König Friedrich Wilhelm IV. Der König traf in Bromberg mit einem Sonderzug von Kreuz her um 4 Uhr Nachmittags ein, und zwar mit dem Handelsminister von der Heydt, dem Oberpräsidenten v. Puttkamer, den Mitgliedern der Direktion der Ostbahn und vielen sonstigen Beamten und Privatpersonen, die auf Einladung in Kreuz den Zug bestiegen hatten; auch der Erzbischof von Posen war mitgekommen. Bei der Festtafel im Regierungsgebäude zu Bromberg hielt der König eine Ansprache; er drückte seine Freude darüber aus, dass er und die Gäste die Vollendung der Ostbahn soweit erlebt hätten, und wünschte, dass der Himmel das Werk zu einem Segen für das Land werden lassen möge.

Von den hier genannten Eisenbahnmännern weilt nur noch der jetzige Wirkliche Geheimerath Excellenz Wiebe unter den Lebenden. Er war lange Jahre Oberbaudirektor in der Bauabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und lebt jetzt im Ruhestand hochbetagt, aber in voller geistiger und körperlicher Rüstigkeit in Berlin und bethätigt sein dauerndes Interesse am Eisenbahnwesen durch rege Theilnahme an den Sitzungen des Vereins für Eisenbahnkunde.

— **Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft.** Wie in der kürzlich stattgehabten ordentlichen Generalversammlung der Vorsitzende des Aufsichtsraths Bankdirektor Wittekind mittheilte, würde es die Lage der Gesellschaft gegebenenfalls unbedenklich gestatten, zur weiteren Ausgabe von Obligationen zu schreiten. Die finanzielle Lage der deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft ist eine solche, dass einer Obligationsschuld von nur 1 500 000 ℳ ein eigener Bahnbesitz von 2 600 000 ℳ gegenübersteht. Was die Aussichten für das laufende Geschäftsjahr anlangt, so hat sich der Betrieb bei entsprechenden Mehreinnahmen in den ersten Monaten weiter entwickelt, so dass mit einem befriedigenden und ähnlichen Ergebniss wie für die abgelaufene Betriebszeit gerechnet werden dürfte. Die Maieinnahmen waren sehr günstig; bezüglich des Juni kann, da der Personenverkehr noch nicht völlig festgestellt ist, eine genaue Angabe noch nicht gemacht werden. Die Versammlung genehmigte hierauf die Tagesordnung und setzte die Dividende auf 5,5 % fest.

— **Hoyaer Eisenbahn.** Das am 31. März d. J. abgelaufene Geschäftsjahr 1900/1901 ist dem Bericht des Vorstandes zufolge in den Verkehrsverhältnissen als ein gutes zu bezeichnen und weist in jeder Hinsicht günstige Ergebnisse auf. Die Gesammtbetriebseinnahmen betragen einschliesslich 8 657 ℳ Vortrag aus dem Vorjahr 81 181 ℳ (gegen das Vorjahr weniger 43 ℳ). Die Betriebsausgaben betragen einschliesslich der Vergütung für den Vorstand, der bestimmungsmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds, Reservefonds I und II sowie der Verzinsung und Tilgung der Anleihe, jedoch ausschliesslich der Ausgaben des Erneuerungsfonds 51 526 (51 893) ℳ. Es kann mithin der Generalversammlung ein reiner Ueberschuss von 29 656 (29 331) ℳ zur Verfügung gestellt werden, welcher zur Vertheilung einer Dividende von je 4 % an die Stammaktien und Prioritäts-Stammaktien, zur Tilgung von 18 000 ℳ auf die Umbaukosten in Eystrup und Hoya u. dergl. ausreicht.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Juni d. J. sind bei einer Betriebslänge von 5 785 (1900: 5 651) km befördert worden: 3 024 683 Personen und 1 485 524 t Güter. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 4 619 912 ℳ, aus dem Güterverkehr 8 127 781 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 303 917 ℳ und aus dem Thiertransport 268 157 ℳ,

zusammen 13 319 767 ℳ, gegen 14 088 078 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahmen in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres beziffern sich auf 70 199 106 ℳ, weniger gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes 1 364 916 ℳ.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Juni d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 843,28 (im Vorjahre 1 826,11) km befördert 2 772 844 (2 952 030) Personen und 713 301 (710 908) t Güter. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 815 000 (1 973 124) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 631 000 (2 599 354) ℳ, aus sonstigen Quellen 379 000 (379 000) ℳ, im ganzen 4 825 000 (4 951 748) ℳ, weniger gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 126 748 ℳ. Vom 1. April bis letzten Juni 1901 betrugen die Einnahmen 14 279 000 ℳ, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 13 996 303 ℳ mehr 282 697 ℳ.

— **Ueber die Eisenbahnverkehrsverhältnisse im Handelskammerbezirk Cottbus** äussert sich der Bericht dieser Kammer für das Jahr 1900 wie folgt: „Dem in früheren Jahren regelmässig eintretenden Mangel an Eisenbahnwagen wurde, geringfügige Ausnahmen abgerechnet, im Berichtsjahre durch zweckentsprechende Vorkehrungen der Eisenbahnverwaltungen vorgebeugt. Dagegen wurde die Einführung bedeutend verkürzter, meist unzureichender Beladefristen für die Brikettfabriken wegen der daraus entstehenden Wagenstandsgelder, welche für viele Werke eine nie dagewesene Höhe erreichten, schmerzlich empfunden. Dies war um so bedauerlicher, als alle Bemühungen, die zuständigen Organe der Verkehrsverwaltungen zur Einschränkung der nachtheiligen Anordnungen zu bewegen, erfolglos blieben und die begründeten Einwendungen keine Beachtung fanden. Bezüglich der Verhältnisse im Personenverkehr auf der Eisenbahn verkennen wir keineswegs, dass einige von unseren Wünschen nach dieser Richtung erfüllt sind. Die königliche Eisenbahndirektion Halle a/S. gab uns in der noch am Schlusse des Berichtsjahres anberaumten Fahrplankonferenz Gelegenheit, unsere Wünsche hinsichtlich der Abänderung des Fahrplanes in mündlicher Besprechung zu äussern. Auch ist der eine von unseren, im Vorjahre noch als nicht erfüllt erwähnten Wünschen, derjenige bezüglich der Verbindung der Lausitz mit Dresden, insofern als nicht mehr in vollem Umfange bestehend zu bezeichnen, als nach dem Sommerfahrplan, wenn auch freilich nur für Cottbus und die Orte auf der Strecke von Cottbus nach Grossenhain, eine Eisenbahnverbindung am zeitigen Vormittag mit Dresden und der sächsischen Schweiz besteht. Eine Reihe anderer ebenso berechtigter Wünsche harrt jedoch noch der Erfüllung. Die Wiedereinführung der Nachtzüge auf der Berlin-Görlitzer Strecke im Winter ist als ein solcher immer wieder von neuem zu betonen."

— **Die Pensionskasse für Beamte deutscher Privatbahnen.** Die seit dem 1. d. Mts. in Berlin erscheinende „Zeitung des Verbandes deutscher Privateisenbahn-Beamten" bringt in ihrer ersten Nummer einen längeren Aufsatz über die geschichtliche und wirthschaftliche Entwickelung des Pensionswesens bei den deutschen Privateisenbahnen. Während bis zum Schlusse der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts für die Eisenbahnbeamten bei allen grösseren deutschen Privatbahnverwaltungen durch Pensions- und Hinterbliebenenkassen in ausgiebiger Weise gesorgt war, blieb nach Abschluss der preussischen Eisenbahnverstaatlichung eine Reihe von Privatbahnen in eigener Verwaltung zurück, deren geringer Umfang die Errichtung einer besonderen Pensionskasse für die eigenen Beamten nicht ermöglichte. Es war daher ein dankenswerther Schritt der Centralverwaltung für Sekundärbahnen in Berlin, dass sie sich im Jahre 1887 bereit erklärte, nicht nur für ihr gesammtes Netz eine Beamtenpensionskasse gründen, sondern auch den Beitritt zu ihr dritten Verwaltungen offen halten zu wollen. Die so gegründete Pensionskasse trat am 1. Juli 1888 ins Leben; von durchschlagender Bedeutung wurde für sie der Beitritt der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, noch mehr aber der Zutritt der Firma Lenz & Co., die mit ihrem Gesammtnetz und allen mit ihr zusammenhängenden Sondergesellschaften vor einigen Jahren sich in den Verband der Kasse aufnehmen liess. Diesen Beispielen sind dann zahlreiche andere Verwaltungen gefolgt, und am 1. April d. J. umfasste die Pensionskasse bereits 130 Bahnverwaltungen mit 178 Einzellinien von insgesammt 5 834 km Gleislänge. Die Zahl ihrer Mitglieder war auf 3 286 angewachsen und ihr Vermögensbestand belief sich auf 2 700 000 ℳ. Auf diese Weise ist die Kasse auf eine sichere und dauernde Grundlage gestellt. Ihre Bedeutung besteht aber nicht blos darin, dass sie der wirthschaftlichen Lage der Privatbahnen und ihrer Hinterbliebenen einen festen Halt gibt und auf dem Gebiete des Pensionswesens eine ähnliche Rolle spielt, wie die Privatbahn-Berufsgenossenschaft auf dem Gebiete der Unfallversicherung: sie wirkt auch dadurch noch besonders günstig, dass sie den Privatbeamten innerhalb der angeschlossenen Gesellschaften gewissermaassen die Freizügigkeit gewährleistet und ihnen dadurch die Aussicht auf ein besseres Fortkommen eröffnet, als ihnen die Anstellung im Rahmen einer einzigen kleinen Verwaltung bieten kann. Zu bedauern ist nur, dass auch jetzt noch mehrere Nebenbahnen und eine ganze Zahl von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mit dem Beitritt zögern und dass namentlich Strassenbahnen sich nur ganz vereinzelt betheiligt haben. Auf diese Weise entbehren die Beamten vieler Bahnen des Vorzugs der pensionsberechtigten Anstellung, und es würde sich hier für die Aufsichtsbehörden ein reiches Feld zu einer segensreichen sozialen Thätigkeit bieten, wenn sie auf die rückständigen Verwaltungen im Sinne einer pensionsberechtigten Anstellung ihrer Beamten einwirken würden. (Das ist bereits in die Wege geleitet; s. Nr. 57 S. 903 d. Ztg.) Wenn früher vielleicht in dieser Beziehung mit kleineren Verwaltungen Nachsicht geübt werden musste, weil diese für die Begründung einer lebensfähigen Pensionskasse wirthschaftlich zu schwach erschienen, so wird diese Rücksicht jetzt hinfällig, wo der wohlthätige Zweck durch Anschluss an eine fest begründete und wohlgefügte Genossenschaft erreicht werden kann.

— **Zusammenkunft der pfälzischen Obmänner des bayerischen Eisenbahnerverbandes.** Auf dieser kürzlich in Landau stattgehabten Zusammenkunft wurde nach längeren Auseinandersetzungen folgender Beschluss einstimmig angenommen: „Die heute in Landau anlässlich der Obmannschaftskonferenz des bayerischen Eisenbahnerverbandes (Sektion Pfalz) versammelten Eisenbahner sprechen sich aus patriotischen und materiellen Gründen für Anschluss der pfälzischen Eisenbahnen an die bayerischen Staatsbahnen aus und wünschen, dass alle pfälzischen Eisenbahner dafür in der Oeffentlichkeit eintreten sollen."

— **Der Verband der württembergischen Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsbediensteten** bringt in seinem Vereinsblatte, dem „Schwäbischen Eisenbahner", seinen ersten Geschäfts- und Rechenschaftsbericht, dem wir entnehmen, dass der Verband, der im April 1900 mit einem Bestande von 3 500 Mitgliedern begründet wurde, am 1. April 1901 bereits 7 058 Mitglieder zählte. Der Verband, der seinen Angehörigen die Treue zu König und Vaterland zur Pflicht macht, lässt sich zugleich deren geistige Hebung und ihr wirthschaftliches Wohl angelegen sein. In ersterer Beziehung hat er trotz seines kurzen Bestehens bereits durch Beschaffung einer Verbandsbücherei einen guten Anfang gemacht. Von weiteren Verbandseinrichtungen, die schon jetzt zu thätiger Wirksamkeit gelangten, sind zu erwähnen eine Unterstützungskasse, eine Unfallversicherung sowie eine Sterbekasse, welche letzte 1 639 Versicherte mit einer Versicherungssumme von 1 677 500 ℳ besass. Ausserdem ist die Errichtung einer Verbandskrankenkasse, einer Darlehnskasse sowie die Gründung von Baugenossenschaften geplant und thatkräftig in Angriff genommen. Das Wohlwollen, mit welchem die zuständigen Behörden den Bestrebungen des Verbandes gegenüberstehen, wurde demselben auch dadurch bethätigt, dass vom Ministerium die unentgeltliche Versendung des Verbandsblattes als Eisenbahndienstsache genehmigt wurde. Die Verbandskasse schloss ab mit einer Jahreseinnahme von 13 057 ℳ — darunter 9 437 ℳ Mitgliederbeiträge — und einer Ausgabe von 11 395 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 1 662 ℳ verblieb.

— **Der Eisenbahnverein zu Graudenz** veranstaltete am 21. d. Mts. bei schönstem Wetter eine Vergnügungsfahrt nach Culm. Die Mitglieder — Beamte aller Grade — mit ihren Angehörigen, an der Spitze Regierungs- und Baurath Gette, wurden mittelst Sonderzuges, welcher unentgeltlich zur Verfügung gestellt war, schon am Vormittage nach dem Festorte gebracht. Der Verein langte um 10¾ Uhr in Culm an. Unter Vorantritt der Musikkapelle des Infanterieregiments Nr. 175 wurde sofort nach dem Festplatze — der sogenannten „Parowe" — aufgebrochen. Nach kurzer Pause wurden die umliegenden Höhen und der Fichtenberg besichtigt. Auf letztem lagerte sich der Verein — Männlein, Weiblein und eine grosse Kinderschaar bunt durcheinander — in dem kühlen Schatten der Bäume und Sträucher. Nach dem Rückmarsch begann das gemeinschaftliche Mittagessen, an welchem über 80 Personen theilnahmen, und bei welchem Regierungsrath Gette das Kaiserhoch ausbrachte. Er erinnerte daran, dass der Verein sich an einer echt deutschen Stätte befinde und mahnte an Einigkeit und echte deutsche Treue. Eisenbahnsekretär Menge dankte für die Veranstaltung der Vergnügungsfahrt und brachte dem Vorstand ein Hoch, während Werkmeister Lörke sein Glas dem Verein weihte.

Von 3½ Uhr ab begann das Konzert, zu welchem auch die Einwohner von Culm Zutritt hatten. Ein Theil der Mitglieder begab sich zur Stadt, um die Anlagen, die Klosterkirche und das Kloster selbst und andere Sehenswürdigkeiten zu besichtigen. Die besondere Zuvorkommenheit der Oberin des Klosters

wurde allseitig lobend hervorgehoben. Um 8 Uhr marschirte dann der Verein behufs Antritt der Rückfahrt zum Bahnhof. Bei Ankunft in Graudenz um 10½ Uhr war der Bahnhof bengalisch beleuchtet.

Oesterreich-Ungarn.

— **Sonntagsruhe.** Wie das Eisenbahnministerium in einem an die Staatsbahndirektionen gerichteten Erlasse betont, hat die Erfahrung gezeigt, dass die angeordnete Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und bestimmten Feiertagen den angestrebten Zweck, dem im äusseren Dienste verwendeten Fahrpersonal die Erlangung der Sonntagsruhe in grösserem Umfange zu sichern, nicht in dem wünschenswerthen Maasse zu erreichen vermag. Angesichts der bei den österreichischen Bahnen bestehenden eigenartigen Anlage- und Verkehrsverhältnisse, welche es nicht ermöglichen, obige Einschränkung auch nur zu Zeiten des schwächsten Verkehres für längere Dauer aufrecht zu halten, ist die dem Fahrpersonal durch die erwähnte Maassnahme zugedachte Sonntagsruhe nur einem geringen Theile dieses Personals und auch diesem nur ganz vorübergehend zu Theil geworden, so dass diese Maassnahme für das Fahrpersonal ziemlich belanglos geblieben ist. Unter diesen Umständen ist aber auch der Werth der erwähnten Verfügung fraglich und ihre Durchführung in gewisser Hinsicht insofern minder dringlich geworden, als in den seither erlassenen Normen über die Dienst- und Ruhezeiten im äusseren Betriebsdienste die Bestimmung enthalten ist, dass sämmtlichen Bediensteten einmal im Monate zum Zwecke des vormittägigen Kirchenbesuches an einem Sonn- oder Feiertage, sofern sich dies aus der Diensteintheilung nicht ohnehin ergibt, eine angemessene freie Zeit zu gewähren ist.

Die Erwägung dieser Umstände und der überdies hier auch noch in Betracht kommenden Klagen des verfrachtenden Publikums über die durch die zeitweise Einschränkung des Güterzugverkehres eintretenden Verzögerungen in der Güterbeförderung hat das Eisenbahnministerium veranlasst, die Verfügung der Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und bestimmten Feiertagen bis auf weiteres aufzuheben.

Es wurde jedoch vom Eisenbahnministerium der Staatsbahndirektion zur Pflicht gemacht, das erforderliche ohne Verzug vorzukehren, damit auch das im Zugdienste verwendete Personal der in den Normen über die Dienst- und Ruhezeiten vorgesehenen Begünstigung der Gewährung freier Zeit zur Ermöglichung des Kirchenbesuches wirklich theilhaftig werde.

Die überwiegende Anzahl der Fahrdiensteintheilungen lässt, wie das Ministerium festgestellt hat, die Einräumung der erforderlichen freien Zeit ohne weiteres zu; wenn dies in einzelnen der Zahl nach ausserordentlich beschränkten Dienstgruppen nicht der Fall ist, so muss, sofern es noch nicht durchgeführt sein sollte, gemäss der Weisung des Eisenbahnministeriums die nothwendige Ablösung angeordnet werden, wobei vom Eisenbahnministerium als feststehend angenommen wurde, dass die hierdurch bedingte Stellvertretung einzelner im Zugdienste verwendeten Bediensteten durch Heranziehung von Ersatzkräften aus dem vorhandenen Stande an Maschinen- und Zugbegleitungspersonal, oder aus dem für sonstige dienstliche Zwecke zur Verfügung stehenden Arbeiterstande besorgt werden kann.

— **Stand der Eisenbahnbauten.** Am 1. Mai d. J. standen 15,7 km Hauptbahnen und 574,8 km Lokalbahnen (Kleinbahnen) in Bauausführung. Im Laufe des Monats Mai gelangten 72,3 km Lokal- und Kleinbahnen zur Eröffnung (darunter die Lokalbahn Freudenthal - Klein = Mohrau 17,1 km, Chlumetz-Königstadtl 13,2 km, Sattledt - Grünau 32 km, dann die Theilstrecke Kaltenbach - Stumm - Erlach der Lokalbahn Jenbach-Mayrhofen). Der Bau neuer Bahnen wurde im Monate Mai nicht in Angriff genommen. – Am Schlusse des Monats Mai verblieben 15,7 km Hauptbahnen und 502,5 km Lokalbahnen und Kleinbahnen in Bauausführung.

— **Für und wider das Staatsbahnsystem in Oesterreich.** Unter dieser Ueberschrift bringt die „N. Fr. Pr." aus der Feder eines Eisenbahnfachmannes eine Reihe von Artikeln zur Abwehr der Kritik, welche der frühere Finanzminister Dr. Kaizl in der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 15. März d. J. an der Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen geübt hatte. In diesen Artikeln wird u. a. folgendes ausgeführt:

Dr. Kaizl ist der Anschauung, dass sich das Staatsbahnsystem in Oesterreich bisher nicht bewährt habe. Die Beweggründe dafür, dass man sich im Jahre 1876 vom Privatbahnsystem abgewendet und dem Staatsbahnsystem zugewendet habe, sind nach seiner Ansicht keine anderen als finanzielle gewesen; die finanziellen Ergebnisse der seitherigen Eisenbahnpolitik des Staates haben aber, wie Dr. Kaizl behauptet, den Erwartungen nicht entsprochen, nachdem im Jahre 1876 das gesammte österreichische Eisenbahnnetz den Staat nur mit 46 200 000 Kr., gleich 4 400 Kr. für 1 km oder 5 % der Staatsausgaben belastet habe, diese Belastung im Jahre 1901 aber 134 600 000 Kr., gleich 7 070 Kr. für 1 km oder 10 % der Staatsausgaben betragen werde und der Hauptheil der jetzigen Belastung die Staatsbahnen treffe.

Diesen Behauptungen gegenüber ist zu bemerken, dass für die Zuwendung zum Staatsbahnsystem nicht lediglich und auch nicht überwiegend Gründe finanzieller Natur maassgebend gewesen seien, sondern es seien im Gegentheil — wie Dr. Kaizl in seinem Buche „Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich" (Leipzig 1885) selbst erwähnt — laut Motivenberichtes zu der am 1. Dezember 1876 eingebrachten Regierungsvorlage für das sogen. Sequestrationsgesetz, mit welchem die Verstaatlichungsaktion eingeleitet worden ist, die finanziellen Vortheile der Eisenbahnverstaatlichung „nicht hoch angeschlagen" und für diese Maassnahme in erster Reihe nur administrative, politische, kommerzielle und militärische Vortheile geltend gemacht. Auch in den Ausschussberichten über das Sequestrationsgesetz und bei allen damals in den gesetzgebenden Körperschaften über die Frage der Eisenbahnverstaatlichung stattgebabten Erörterungen ist das finanzielle Moment nicht in erste Reihe gestellt, sondern vorzugsweise nur die volkswirthschaftliche und die politische Seite dieser Frage betont worden. Man habe einige mässig gute, vorzugsweise aber schlechte Privatbahnen verstaatlicht und erwartete von dieser Maassnahme in finanzieller Beziehung, ausser der Beseitigung des im allgemeinen bestandenen Misstrauens gegen die Wirthschaft garantirter Bahnen auf Staatskosten, in positiver Richtung nur eine Herabminderung der Lasten des Staates durch den Wegfall eigener Verwaltungskörper für kleinere Bahngebiete, dann durch die Verbilligung der Materialbeschaffung, wenn diese für grössere statt getrennt für kleinere Bahnnetze erfolgt, ferner in den meisten Fällen auch noch durch das Entbehrlichwerden des kostspieligen Dienstes in Anschlussbahnhöfen, bessere Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel und des Fahrpersonals, und hin und wieder auch durch die Beseitigung bestehender Konkurrenzen garantirter Bahnen untereinander. Mehr konnte man nicht erwarten, am allerwenigsten aber konnte man hoffen, dass die verstaatlichten schlechten Bahnen, wie beispielsweise die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn, Vorarlberger Bahn, mährische Grenzbahn, Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn, ungarische Westbahn und Albrechtbahn, welche vor der Verstaatlichung mit einem Betriebskoeffizienten von 108, 95, 93, 91, 87 und 80 arbeiteten, durch die Verstaatlichung zu guten Bahnen umgewandelt würden.

Auch die seit 1876 vom Staate gebauten und dem staatlichen Betriebsnetze einverleibten Bahnen, die fast durchweg von vornherein einen Ertrag nicht erhoffen liessen, konnten diesen naturgemäss durch den Staatsbetrieb nicht erlangen; wohl aber stehe rücksichtlich dieser Bahnlinien fest, dass sie, als Privatbahnen mit staatlicher Garantie ausgeführt und als solche im selbständigen Betriebe belassen, den Staat wesentlich mehr belastet hätten, weil ein höheres Anlagekapital — schon der Gründergewinne und der Geldbeschaffungskosten wegen — hätte aufgewendet werden müssen, und auch der Betrieb (aus denselben Gründen, aus welchen die Verstaatlichung bestehender Privatbahnen sich zweckmässig erwies) theurer gekommen wäre als der Staatsbetrieb.

Die Staatsbahnen haben nahezu alle Bahnlinien, welche den Staat schon früher belastet hatten oder von denen eine solche Belastung zu gewärtigen war, in sich aufgenommen, und es ist daher ganz erklärlich, dass demzufolge die staatlichen Opfer, welche heute für die Eisenbahnen Oesterreichs gebracht werden müssen, nahezu ausschliesslich die Staatsbahnen betreffen.

Dass aber, wie von Dr. Kaizl behauptet wird, die Gesammtlasten des Staates für die Eisenbahnen Oesterreichs jetzt verhältnissmässig höher sind, als sie es zu den Zeiten des ausschliesslichen Bestandes von Privatbahnen waren, ist nicht zutreffend.

Die bezügliche Belastung des Staates hat im Jahre 1876 — wie auch Dr. Kaizl richtig angibt — 46 200 000 Kr. oder 4 400 Kr. für 1 km betragen. Das mache aber nicht 5 %, sondern 5,7 % der damaligen etatsmässigen Staatsausgaben von rund 810 000 000 Kronen aus.

Die heutige Belastung des Staates durch die Eisenbahnen beziffert Dr. Kaizl mit 134 600 000 Kr. oder mit 7 070 Kr. für 1 km und mit 10 % der ordentlichen Staatsausgaben. Bei dieser Aufstellung sei zu beanstanden, dass in die Belastungsziffer von 134 600 000 Kr. 57 000 000 Kr. für Investitionen einbezogen worden sind, obgleich diese Kosten keine laufende Ausgabe bilden und auch die Vergleichsziffer für das Jahr 1876 die damaligen Investitionen nicht enthält; ferner, dass die ordentlichen Staatsausgaben für das Jahr 1901 mit nur 1 310 000 000 Kr. gerechnet worden sind, während diese 1 570 000 000 Kr. betragen, und endlich, dass die Länge des österreichischen Eisenbahnnetzes im

Jahre 1901 mit nur 18 182 km angenommen wurde, während dasselbe anfangs 1901 bereits 19 548 km umfasst hat und Ende 1901 19 905 km umfassen wird, also für 1901 mindestens eine durchschnittliche Länge von 19 727 km gerechnet werden muss.

Werden die 57 000 000 Kr. für Investitionen ausgeschieden und nur die Zinsen dieses Betrages in Rechnung gestellt, so ergibt sich die laufende Belastung des Staates für alle österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1901 mit rund 80 000 000 Kr. oder, auf die richtige Bahnlänge und Staatsausgabenziffer bezogen, mit 4 055 Kr. für 1 km und mit 5,1 % der ordentlichen Staatsausgaben.

Die Lasten des Staates für die Bahnen Oesterreichs sind somit sowohl im Vergleiche zu den gesammten ordentlichen Staatsausgaben, als auch auf das Kilometer Bahnlänge bezogen jetzt geringer, als sie es im Jahre 1876 waren. Dabei darf auch die Thatsache nicht übersehen werden, dass durch die staatliche Eisenbahnpolitik Oesterreichs — bei verhältnissmässig geringerer Belastung des Staates — sein Eisenbahnnetz, welches im Jahre 1876 nur 10 444 km umfasst hat, sich im Jahre 1901 auf 19 900 km, also nahezu auf das Doppelte ausgedehnt haben wird, und dass von diesem Eisenbahnnetze rund 11 000 km theils im Eigenthume, theils im Betriebe des Staates stehen, wodurch dem Staate ein mächtiger Einfluss auf die Befriedigung wichtiger staatlicher Bedürfnisse volkswirthschaftlicher und sozialpolitischer Natur gesichert und der militärischen Machtstellung Oesterreichs ein sehr erheblicher Dienst geleistet worden ist.

— **Das Eisenbahnministerium und die elektrischen Kraftwerke.** Aus Anlass der bald bevorstehenden Vollendung des städtischen Elektrizitätswerkes in Wien hat vor kurzem im Eisenbahnministerium eine Besprechung stattgefunden, in welcher die Zuständigkeit dieses Ministeriums rücksichtlich jener elektrischen Anlagen erörtert wurde, welche gewerblichen Zwecken dienen, jedoch auch elektrische Kraft für Strassenbahnen erzeugen. Es wurde festgestellt, dass dem Eisenbahnministerium wohl eine unmittelbare Einflussnahme auf die genannten Anlagen nicht zustehe, dass dasselbe aber allerdings berechtigt sei, den Strassenbahnen, welche die Kraft von diesen Werken beziehen, die Bedingungen und Voraussetzungen für den Kraftbezug vorzuschreiben und die Bahnen zu verhalten, dem Eisenbahnministerium durch Vorlage der Pläne für die betreffenden Kraftanlagen die Ueberzeugung zu verschaffen, dass diesen Voraussetzungen thatsächlich Rechnung getragen sei.

— **Mustertarife für den Güterverkehr.** Zum Zwecke der Erzielung eines einheitlichen Vorgangs bei Erstellung von Verbandstarifen wurde vor einiger Zeit aus dem Schoosse der österreichischen und ungarischen Bahnverwaltungen ein Komitee gewählt und mit der Aufgabe betraut, Entwürfe von Mustertarifen auszuarbeiten, welche bei Erstellung neuer und Umarbeitung bestehender direkter Gütertarife als Grundlagen dienen sollten. Das Komitee hat sich nach langwierigen und mühevollen Verhandlungen der ihm übertragenen Aufgabe durch Verfassung des Entwurfs eines Mustertarifs für die direkten Verkehre der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen untereinander mit Erfolg entledigt. Der Mustertarif enthält das Muster eines Klassenguttarifs und eines Nachtrags sowie eines Anhangs dazu, ferner eines Artikeltarifs und eines Nachtrags zu diesem, endlich eines Tarifs für lebende Thiere und eines Nachtrags hierzu. Vorausgeschickt sind den Tarifmustern „Ausführungsbestimmungen“ (Erläuterungen zu den Mustertarifen) sowie ein Verzeichniss der Bestimmungen und Ausdrücke, welche sich bisher in den Tarifen befanden, künftig jedoch nicht mehr verwendet werden dürfen. In einer Schlussbemerkung zu den Ausführungsbestimmungen wird darauf hingewiesen, dass bei der grossen Verschiedenheit der in Frage kommenden Verhältnisse anzunehmen sei, dass sich beim Gebrauche des Mustertarifs das Bedürfniss geltend machen werde, denselben nach der einen oder anderen Richtung hin auszugestalten, daher es in Aussicht genommen sei, den Mustertarif unter Berücksichtigung der sich durch die Erfahrung als zweckmässig erweisenden Aenderungen von Zeit zu Zeit einer Neuauflage zu unterziehen. Das Eisenbahnministerium, welchem der Mustertarif unterbreitet wurde, hat ihn zur Kenntniss genommen und den an dessen Abfassung betheiligt gewesenen Verwaltungen für diese erspriessliche, im Interesse der Einheitlichkeit und Uebersichtlichkeit des Tarifwesens überaus werthvolle Arbeit die Anerkennung ausgesprochen.

— **Das Eisenbahnschiedsgericht in Wien** ist, wie seinerzeit mitgetheilt wurde, infolge Austrittes der Eisenbahnunternehmungen im laufenden Jahre nicht mehr in Wirksamkeit getreten. Es wurde damals hervorgehoben, dass die Einstellung der Thätigkeit des Eisenbahnschiedsgerichts insofern von geringem Belange sei, als dasselbe von den Verfrachtern nur selten angerufen worden ist. So war im Jahre 1899 nur eine einzige Klage überreicht worden. Nunmehr liegt der Bericht über das letzte Jahr des Bestehens des Eisenbahnschiedsgerichts vor. Die Inanspruchnahme des Schiedsgerichts war auch im Jahre 1900 eine sehr geringfügige. Es wurden sieben Klagen überreicht, und waren einschliesslich des einen in Schwebe befindlichen Falles aus dem Jahre 1899 acht Klagen anhängig. Vier Fälle wurden durch Schiedsspruch, zwei durch Vergleich erledigt und zwei Klagen wurden zurückgezogen.

— **Zillerthalbahn.** Dieser Tage wurde die Strecke Erlach-Zell der Zillerthalbahn feierlich eröffnet. Somit ist nun die ganze Strecke Jenbach-Zell eröffnet. Der Eisenbahnminister und der Statthalter von Tirol sendeten schriftliche Glückwünsche zur Vollendung der für den Turistenverkehr überaus wichtigen Bahnlinie.

— **Thiersendungen.** Die Verstaatlichung des thierärztlichen Dienstes, welche in Ungarn zu Beginn dieses Jahres ins Leben getreten ist, hat in der Durchführung insofern Schwierigkeiten ergeben, als lebende Thiere nur nach ärztlicher Untersuchung und blos in den vom Ackerbauministerium bezeichneten Eisenbahnstationen zur Beförderung angenommen werden dürfen. Um nun diesem Uebelstande im Interesse der Landwirthe und besonders vom Standpunkte der Versorgung der Hauptstadt und der Provinzstädte gründlich abzuhelfen, hat, wie berichtet wird, der Handelsminister im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister verfügt, dass im ungarischen Verkehre die behufs sofortiger Schlachtung oder zum Verkaufe aus diesem Grunde nach öffentlichen Schlachthäusern, Stechviehmärkten und Markthallen bestimmten Saugkälber, Spanferkel und Lämmer ohne die vorgeschriebene thierärztliche Untersuchung und in jeder Eisenbahnstation in dem Falle aufgegeben werden dürfen, wenn aus dem Viehpasse ersichtlich ist, dass die betreffenden Thiere behufs Schlachtung befördert werden.

— **Verzollung von nach dem Auslande bestimmten Eisenbahnschwellen.** Das preussische Grenzzollamt in Oderberg weist alle jene in offenen Wagen verladenen Eisenbahnschwellen, welche nicht an das Grenz-, sondern an ein preussisches Binnenzollamt zur zollamtlichen Behandlung angewiesen sind, von der Weiterbeförderung zurück und erhebt die Forderung, dass derartige Schwellensendungen entweder in gedeckten, verschlossenen Wagen oder in offenen, jedoch mit Plänen bedeckten Wagen vorgenommen werden. Mit Rücksicht hierauf haben die ungarischen Staatsbahnen ihre Stationen angewiesen, Schwellen nur in dem Falle zur Beförderung nach Deutschland und zur zollamtlichen Behandlung bei einem preussischen Binnenzollamt anzunehmen, wenn die Aufgeber für derartige Sendungen gedeckte Lastwagen oder mit Plänen bedeckte offene Wagen verlangen. Da jedoch in dem Falle, wenn in dem Frachtbriefe die zollamtliche Behandlung an der Grenzstation seitens des Aufgebers vorgeschrieben wird, alle vorbezeichneten Schwierigkeiten entfallen, so sollen die Aufgeber auf Weisung des Ministers in jedem einzelnen Falle aufmerksam gemacht werden, dass sie die zollamtliche Behandlung nicht bei einem preussischen Binnenzollamte, sondern beim Grenzzollamte vorschreiben mögen, wodurch sowohl Umlade- als auch allfällige Wagenverzögerungskosten vermieden werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Zahnradbahn von Fayet-Saint-Gervais nach Chamounix.** Die vom französischen Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmte Kommission ist zur Abnahme der Linie Fayet-Chamounix geschritten. Die neue Linie hat eine Spurweite von 1 m und elektrischen Betrieb. Sie führt zum Theil hoch am Thal entlang und überschreitet die Arve auf dem schönen Viadukt von Sainte-Marie, wo man eine prächtige Aussicht auf den Montblanc geniesst. Pariser Blättern zufolge wird angenommen, dass die Betriebseröffnung noch Ende dieses Monats stattfinden kann. Nachdem nunmehr das grossartigste Alpenthal mit dem Montblanc von der französisch-savoyischen Seite (bezw. über Genf) durch die Eisenbahn erreichbar gemacht worden, wird, wie schweizerische Blätter melden, auch von der anderen, schweizerischen Seite aus dem Rhonethal eine zweite Bahn dorthin geplant.

— **Die französischen Interessen am Simplontunnel.** Die unter dem Vorsitz des Senators Labiche eingesetzte Kommission, welche die Eisenbahnlinien studiren soll, deren Errichtung auf französischem Boden durch die Eröffnung des Simplontunnels veranlasst werden könnte, ist im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Paris zusammengetreten. Sie hat ihren Sekretär beauftragt, sobald als möglich einen vorbereitenden Plan aufzustellen, welcher den Kommissionsmitgliedern zeigen soll, wie sich für Frankreich die Simplonfrage stellt, welches

die wahrscheinlichen Folgen der Herstellung dieses Tunnels für die französischen Interessen wären und welches die verschiedenen bestehenden oder zu bauenden Linien sind, die in der Lage wären, für die französischen Eisenbahnen den ihnen heute gehörenden Verkehr nach der Eröffnung der neuen internationalen Strecke zu erhalten und weiter zu entwickeln. Die Kommission hat beschlossen, eine so weit wie möglich gehende Untersuchung vorzunehmen und Mittheilungen von allen Seiten, welche diese Frage interessiren kann, zu veranlassen. Diese Mittheilungen sollen an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten gerichtet werden.

— **Rückkauf der schweizerischen Nordostbahn.** Schweizerischen Blättern zufolge hat die Direktion der Nordostbahn während der Berathungen der Spezialkommission sich in einer Entgegnung über den Bericht des Dr. Eugen Curti, betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen und die darauf beruhende Berechnung des Rückkaufswerths — wovon in diesen Blättern eingehender Notiz genommen ist — ausgesprochen. Sie hat die Frage, ob die vom Bunde bewilligten Zugeständnisse ein angemessenes Entgelt für die von der Nordostbahn im Rückkaufsvertrag zugestandene Zusammenlegung der Konzessionen darstellen, bejaht und diese ihre Ansicht eingehend zahlenmässig nachzuweisen gesucht. — Dem verschiedentlich erhobenen Vorwurf, dass die Direktion und der Vorsitzende des Verwaltungsraths zu einem ungünstigen Zeitpunkt die Verhandlungen mit dem Bundesrath begonnen hätten, während man besser noch gewartet hätte, trat in der Spezialkommission Herr v. Hegner-Meyer, ein von den Aktionären gewähltes Mitglied des Verwaltungsraths, entgegen. Er hob hervor, dass erstens der Bund, wenn ihm am freihändigen Rückkauf etwas liege, ein grosses Interesse an dessen Abschluss in diesem Jahre habe, weil er dann vom 1. Januar 1902 ab den vereinigten Betrieb der beiden wichtigsten Linien, den der Centralbahn und der Nordostbahn, bewirken könne. Die Ansicht habe sich gerechtfertigt erwiesen, dass der Bund für diesen Vortheil eine Erhöhung des Kaufpreises gewährte, welche sofort hinfällig würde, wenn der konzessionsgemässe Uebergang an den Bund seinen Weg einschlüge. Ferner sei zu befürchten, dass die Lage der Nordostbahn eine viel schlechtere werde, falls man mit den Unterhandlungen wartete, da die Einnahmen der schweizerischen Hauptbahnen von Monat zu Monat ein immer kläglicheres Bild aufwiesen und keine Aussicht auf baldige Besserung vorhanden sei. So beläuft sich der Ausfall bei der Nordostbahn bis Ende Mai auf 1 100 000 Fr., während die Betriebsausgaben um 520 000 Fr. höher sind als in der gleichen Vorjahrszeit. Es sei zu befürchten, dass die wirthschaftliche Krisis, die die Einnahmen so ungünstig beeinflusse, vor Abschluss der neuen Handelsverträge, also vor 1903/4 kaum ihr Ende erreichen dürfte (?), so dass die Nordostbahn für die Restzeit ihres ungetheilten Bestandes mit unbefriedigenden Einnahmen und mageren Dividenden zu rechnen habe; wenn die Verhältnisse sich nicht rasch bedeutend änderten, würden für 1901 höchstens 3 % Dividende zu vertheilen sein. Weiter werden die grossen Kosten für Herstellung von Doppelgleisen, Stationsverbesserungen und Materialbeschaffungen in Anschlag gebracht, die Herr v. Hegner mit 18 000 000 Fr. berechnet.

— **Säntisbahn.** Aus St. Gallen werden immer von neuem Anregungen und Pläne für eine Bahn auf den Säntis gemeldet. Auf der jetzt befürworteten Linie Urnäsch-Rossfall-Siebenhütten-Klubhütte-Säntis sollen die Bodenverhältnisse nicht schwieriger sein als bei anderen Bergbahnen, und bei der Beliebtheit des Säntis rechnet man auf eine befriedigende Ertragsfähigkeit.

— **Eisenbahn Pruntrut-Bonfol.** Die feierliche Eröffnung der Rigionalbahn Pruntrut-Bonfol nahe der elsässischen Grenze hat am 14. d. Mts. stattgefunden. Neben Vertretern des Kantons Bern nahmen auch solche der interessirten schweizerischen und elsässischen Gemeinden an der Feier theil.

— **Montreux-Berner Oberlandbahn.** In Interlaken hat eine Versammlung von Gemeindeabgeordneten und anderen an der Herstellung einer durchgehenden Simmenthalbahn Betheiligten stattgefunden. Regierungsrath Ritschard zeigte, wie aus dem in das erste Eisenbahndekret aufgenommenen, in mehrfacher Beziehung unzulänglichen Plan Bulle-Thun sich im Laufe der Jahrzehnte der heute einzig noch in Betracht kommende Plan einer vom Thunersee (Spiez) durch das Simmenthal direkt an den Genfer See durch den Jaman in den Fremdenmittelpunkt Montreux ausmündenden Bahnverbindung heraus entwickelt habe, das nun allen in Betracht kommenden Interessen zu dienen imstande sei, sowohl denjenigen des Lokalverkehrs, als denjenigen des Fremdenverkehrs. Redner suchte zugleich den Nachweis zu führen, dass die Simmenthalbahn die im Kanton Bern so eifrig betriebene Idee einer durchgehenden Lötschbergbahn nicht ausschliesse, sondern dass beide Strecken, eigene Zwecke verfolgend und erfüllend, neben einander Platz haben. Trotz Lötschberg — dessen kostspielige Durchtunnelung übrigens noch ziemlich Zukunftsmusik ist — werde die grosse Frühlings- und Herbstturistenstation am Genfer See weiter bestehen und eine direkte Verbindung derselben nach dem Genfer See nach wie vor ein Bedürfniss sein. Die Versammlung fasste einstimmig einen Beschluss, welcher die Bestrebungen zur Verwirklichung der durchgehenden Simmenthalbahn als Verbindung des Berner Oberlandes mit dem Genfer See freudig begrüsst. Ebenso hat in Chateau-d'Oex eine zahlreich besuchte Versammlung sich entschieden für das Projekt ausgesprochen und namhafte Beihilfen in Aussicht gestellt.

— **Jura-Simplonbahn.** Die Bank für Handel und Industrie in Darmstadt und Berlin hat der Direktion der Jura-Simplonbahngesellschaft angezeigt, dass sie im Interesse der Vorzugs- und Stammaktionäre gerichtliche Klage gegen den Beschluss der Generalversammlung anstrenge, wonach die Dividende durch Uebertragung des Gewinnüberschusses von 3 600 000 Fr. auf die Reserven geschmälert werde.

— **Zu den Bahnbauten in Griechenland.** Die griechische Regierung hat bekanntlich einen Vertrag mit dem „Eastern Railway construction Syndicate“ wegen des Baues einer Eisenbahn vom Piräus nach der türkischen Grenze geschlossen. Der Hauptabschnitt vom Piräus nach dem thessalischen Dorfe Demerli ist endgültig bewilligt, dagegen ist noch keine Entscheidung über den zweiten Theil der Linie von Demerli nach der Grenze getroffen worden. Die vertragschliessende Gesellschaft hat sich bekanntlich verpflichtet, eine Bau- und Betriebsgesellschaft unter dem Namen „Société anonyme hellénique“ mit einem Kapital von 10 000 000 Drachmen binnen dreier Monate nach Beendigung des südafrikanischen Krieges zu gründen. Die nöthige Bausumme für die Linie bis Demerli soll durch eine 4 prozentige Anleihe in der Höhe von 43 750 000 Fr. aufgebracht werden, unter der Bedingung, dass die Verwaltungskosten der Anleihe nicht 1 800 000 Fr. jährlich übersteigen. Die nöthigen Anlagekosten für die Bahnstrecke von Demerli bis zur Grenze werden auf 10 000 000 Fr. geschätzt. Die Kontrole über diese Anleihe hat die internationale Kommission für die griechischen Finanzen übernommen, da die geplante Linie einmal eine direkte Verbindung zwischen Griechenland und den übrigen europäischen Bahnen zum grössten Nutzen des Landes herstellen und zweitens der Ueberschuss der unter die Verwaltung der internationalen Kommission gestellten Einkünfte für die Verwaltung der neuen Anleihe genügen würde. Der Jahresbericht dieser Kommission, dem wir diese Mittheilungen entnehmen, bemerkt, dass als Folge des sich in die Länge ziehenden südafrikanischen Krieges das „Eastern Railway Syndicate“ weder geneigt sein würde, die Anleihe aufzunehmen, noch mit den Arbeiten zu beginnen. Ein anderes Eisenbahnprojekt, das zwischen der griechischen Regierung einerseits, der Nationalbank und der Gesellschaft Piräus-Athen-Peloponnes andererseits verhandelt wird, bezieht sich auf den Bau einer Linie von Pyrgos nach Kyparissia mit einer Abzweigung nach Meliga. Für diese Linie wäre eine Anleihe von 11 750 000 Fr. nöthig, deren Verwaltung ebenfalls durch die internationale Kommission gesichert wäre, vorausgesetzt, dass die Einkünfte die für die anderen Staatsanleihen nöthige Verzinsung übersteigen.

— **Die Ergebnisse des staatlichen Eisenbahnbetriebes im Jahre 1900 in Russland.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat als Beilage zu der von ihm herausgegebenen Zeitschrift eine Zusammenstellung unter dem obigen Titel erscheinen lassen. Die Veröffentlichung bespricht 20 Staatsbahnen, während zwei, die Transbaikal- und Ussuribahn, noch nicht Berücksichtigung gefunden haben. Die erstgenannte Bahn ist wohl aus dem einfachen Grunde noch nicht namentlich aufgeführt, weil sie erst seit dem 1. Juli 1900 dem regelmässigen Verkehr übergeben wurde. Unter den Berichten der 20 verschiedenen Staatsbahnen finden wir den der centralasiatischen Bahn zum ersten Mal veröffentlicht.

Aus dem Bericht geht hervor, dass die Länge dieser 20 Bahnen 30 097 Werst (= 32 113 km) gegen 28 135 Werst (= 30 020 Kilometer) im Vorjahre betrug. Der Zuwachs entfällt hauptsächlich auf die centralasiatische und Permbahn, welch' letzterer die Perm-Kotlasbahn zugetheilt wurde. Die Länge der übrigen schon vorhandenen Bahnen hat nur sehr unbedeutend zugenommen. Die Gesammteinnahme aus dem Betriebe des staatlichen Eisenbahnnetzes belief sich auf 381 400 000 R. oder 12 673 Rubel für eine Werst, während die Betriebsausgaben eine Höhe von 238 800 000 R. oder 7 935 R. für eine Werst erreichten; die Reineinnahme betrug mithin 142 600 000 R. oder 4 738 R. für eine Werst. Ein derartiges Ergebniss muss im Vergleich zum Abschlusse des Jahres 1899 als ein günstiges bezeichnet werden, da die Einnahme für eine Werst, trotz der bedeutend grösseren

Werstzahl, nicht abgenommen hat. Die Reineinnahme zeigt im Vergleich zum Vorjahre eine Steigerung von 7 600 000 R.

Im Jahre 1900 wurden 62 300 000 Personen gegen 61 000 000 im Jahre 1899 auf den Staatseisenbahnen befördert; desgleichen wurden befördert 58 000 000 Pud (= 95 000 t) Eilgut (gegen 52 000 000 Pud [= 85 170 t] im Vorjahre) und 4 762 000 000 Pud (= 78 001 000 t) Frachtgut (4 383 000 000 Pud [= 71 793 000 t] im Jahre 1899). Ausserdem gelangten noch 1 038 000 000 Pud (= 17 002 000 t) Dienstgut zur Beförderung. Hieraus ergibt sich, dass der Güterverkehr viel schneller als der Personenverkehr gestiegen ist, da er eine Zunahme von 9 % aufweist. Die grösste Steigerung des Güter- und Personenverkehres entfiel auf die transkaukasische, Kursk-Charkow-Ssewastopol-, Jekaterin-Ssamara-Slatoust-, die centralasiatische, Polessje-, Libau-Romnyer und Riga-Oreler Bahn, also auf acht Staatsbahnen. Dagegen ist bei folgenden vier Staatsbahnen ein Rückgang des Verkehres und der Einnahmen zu verzeichnen, und zwar: auf den Südwestbahnen, Moskau-Kursk, Perm- und Baskuntschakbahn, während auf den übrigen acht Staatsbahnen der Verkehr sich in den Grenzen des Jahres 1899 bewegte oder diese nur unbedeutend überschritt. Die Ursachen einer Steigerung des Verkehres sind bei den verschiedenen Staatsbahnen nicht gleichartig gewesen. So sind die Mehreingänge auf der transkaukasischen Bahn auf die Neueröffnung der Tiflis-Karslinie zurückzuführen, während bei der Ssamara-Slatoustbahn der gesteigerte Transport von der sibirischen Bahn und die Entwickelung der Montanindustrie sowie die reiche Ernte des ganzen Gebietes eine wichtige Rolle spielten. Die Hauptursache für den gesteigerten Verkehr auf der Kursk-Charkow-Ssewastopolbahn finden wir in den vermehrten montanindustriellen Frachten des ganzen Gebietes. Bei der centralasiatischen Bahn, der früheren Transkaspibahn, muss der erhöhte Betrieb auf den Zufluss von Gütern von den bis Taschkent und Andishan weitergeführten Eisenbahnlinien zurückgeführt werden, welche eine bedeutende Steigerung der Baumwollfrachten mit sich brachten.

Aus dem Tone des Berichtes gewinnt man die Ueberzeugung, als seien im grossen und ganzen die Erwartungen, die an den Staatseisenbahnbetrieb geknüpft worden sind, in Erfüllung gegangen. Vielleicht hat der amtliche Verfasser des Berichtes nicht Unrecht, wenn er das Ergebniss so auffasst; aber abgesehen von dieser amtlichen Beurtheilung muss man doch wohl sagen, dass die Entwickelung des Verkehres nicht gerade mit Riesenschritten vorwärts eilt, obgleich mit Rücksicht auf die verhältnissmässig geringe Kilometeranzahl der Eisenbahnen in Russland ein sehr viel günstigeres Ergebniss erwartet werden könnte, weil die Erzeugnisse aus weiten Gebieten den vorhandenen Schienenwegen zuströmen müssen.

— **Steigerung der Leistungsfähigkeit russischer Bahnen.** Wenn die russische Residenzpresse recht berichtet ist, so werden jetzt grosse Beträge flüssig gemacht werden, um einzelnen Bahnen die Möglichkeit zu schaffen, nothwendige Ergänzungsanlagen usw. zu schaffen. So ist der Rjäsan-Uraler Eisenbahn gestattet, auf Grund des am 4. Juni d. J. Allerhöchst bestätigten Gutachtens der vereinigten Sitzung des Ministerkomitees und der Reichsrathsabtheilung für Staatsökonomie eine Anleihe in von der Regierung garantirten Obligationen im Betrage von 13 764 800 R. aufzunehmen. Der Erlös dieser Anleihe ist zur Deckung der Kosten für die Vergrösserung der Transport- und Durchlassfähigkeit der Rjäsan-Uraler Bahn und ihrer Zweigbahnen bestimmt.

Ferner wird für die Nicolaibahn (Staatsbahn) zur Vergrösserung des rollenden Materials und zur Verbesserung der Beleuchtung der Personenwagen in das Budget ein Betrag von 3 000 000 R. aufgenommen werden.

Ebenso soll auf der Staatsbahnstrecke Ssamara-Batraki (116 Werst = 124 km) die Legung eines zweiten Gleises zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn so gefördert werden, dass die Arbeiten schon zum 1./14. September d. J. fertig gestellt sein sollen.

— Der **Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft** ist, wie der „Herold“ mittheilt, einem Allerhöchst am 4./17. Juni d. J. bestätigten Gutachten der vereinigten Sitzung des Ministerkomitees und der Reichsrathsabtheilung für Staatsökonomie zufolge gestattet worden, eine neue Anleihe in ungarantirten Obligationen im Betrage von 15 000 000 R. aufzunehmen. Der Erlös dieser Anleihe ist zur Deckung der Kosten für die Steigerung der Transport- und Durchlassfähigkeit dieser Bahn sowie zum Bau von Zufuhrbahnen bestimmt. Ausserdem hat die genannte Gesellschaft auf Grund des am 31. März 1900 Allerhöchst bestätigten Statutennachtrages noch eine Obligationsanleihe im Betrage von etwa 9 000 000 R. aufzunehmen, die zur Vervollständigung der Baumittel für die sich im Bau befindende Warschau-Kalischlinie nothwendig sind.

— **Transport von Brennholz auf den russischen Eisenbahnen.** Wie wir der „St. Petersburger Ztg.“ entnehmen, hat das Tarifkomitee des Finanzministeriums, um einer missbräuchlichen Ausnutzung des für den Transport von Brennholz auf den russischen Eisenbahnen bestehenden Tarifs vorzubeugen, die nachfolgenden Bestimmungen erlassen. Als Brennholz sind nämlich häufig auch kurze Balken und Klötze verladen worden, die sehr wohl zur Bearbeitung geeignet waren, was dann mitunter zu Streitigkeiten zwischen dem Verlader und der Versandstation führte. Als Brennholz werden die Eisenbahnen nunmehr nur noch gespaltenes Holz annehmen, dessen Scheite nicht länger als drei Werschok (= 13,3 cm) sind. Die Dicke der Scheite ist nicht begrenzt. In Stücken und Klötzen wird Brennholz nur dann entgegengenommen, wenn der Durchmesser der oberen Schnittfläche fünf Werschok (= 22,2 cm) nicht übersteigt. Eine Ausnahme ist im Interesse der Ausfuhr für Espenholz zugelassen worden, das in Klötzen bis zu drei Arschin (= 2,13 m) Länge zu dem für Brennholz geltenden Tarifsatz befördert werden kann.

Die Längenabmessung für Brennholz scheint ausserordentlich gering zu sein.

Der Zweck wird aber wahrscheinlich wohl erreicht werden, denn so kurzes Holz wird man schwerlich zu industriellen Zwecken verwerthen können.

Fremde Welttheile.

— **Die Eisenbahn Beirut-Damaskus-Hama.** Die in Liquidation gerathene Gesellschaft Beirut-Damaskus-Hauran ist neu organisirt worden und wird, von allen auf der ehemaligen Gesellschaft ruhenden Lasten befreit, den Betrieb der Bahn Beirut-Damaskus-Hauran übernehmen. Durch ein Jrade des Sultans wird sie ermächtigt, sofort mit dem Bau der etwa 192 km langen Linie von Rayak nach Hama in Syrien zu beginnen. Zu diesem Zwecke werden 90 000 4 prozentige Obligationen zu je 500 Fr. ausgegeben, rückzahlbar durch Ausloosung in 90 Jahren, vom 1. Dezember 1902 an gerechnet, von denen 80 000 Stück unter das Publikum kommen. Die kaiserlich ottomanische Regierung hat eine Garantie von 15 000 Franken Roheinnahme für das Jahr und Kilometer bewilligt, welche auf 12 500 Fr. herabgesetzt werden, wenn diese Linie über Hama hinaus als Anschluss an die Bagdadbahn verlängert werden sollte. Aus den Abgaben (dîmes) der Sandschaks Damaskus, Hama, Lattaquieh, Saint-Jean-d'Acre und eventuell derjenigen von Tripolis, Syrien und Hauran wird die Garantie, mit deren Verwaltung und Einziehung die ottomanische Staatsschuldenverwaltung betraut ist, bezahlt. Die Garantie beläuft sich also für die 192 km lange Linie auf 2 400 000 Fr., die zunächst für die Zinszahlung und Tilgung der ausgegebenen Obligationen, einer Summe von 1 854 000 Fr. jährlich, bestimmt sind. Uebrigens haben die Obligationen das Vorzugsrecht an den Reineinnahmen der Gesellschaft. Letztere beliefen sich bei dem alten, 250 km langen Netz für das Jahr 1900 auf mehr als 1 000 000 Fr. Das „Journal des transports“, dem wir diese Mittheilungen entnehmen, fügt noch hinzu, dass der Bau der Linie Rayak-Hama durch einen Akkordvertrag zwischen der Régie générale des chemins de fer, einer französischen Gesellschaft mit einem Kapital von 5 000 000 Fr., welche schon im Orient Eisenbahnen gebaut habe, gesichert sei. Der Bau der neuen Linie biete keine besonderen Schwierigkeiten, und die Régie générale habe sich verpflichtet, die Arbeiten innerhalb 20 Monaten zu vollenden. Sie übernimmt auch den Betrieb der Bahn für einen Zeitraum von 25 Jahren unter Bedingungen, nach welchen anzunehmen ist, dass die von der Regierung bewilligte Garantie allein genügen wird, um Reineinnahmen in der gleichen Höhe wie die Jahresrate der Prioritätsobligationen (obligations privilégiées) zu sichern, ohne dass es nöthig werden sollte, die anderen Einnahmen der Gesellschaft anzugreifen.

— **Die Eisenbahn von Dschibuti über Harrar nach Addis-Abeba,** über die zuletzt in Nr. 52 S. 829 d. Ztg. berichtet wurde, hat bekanntlich die Bestimmung, Aethiopien mit dem Meere zu verbinden. Die am 26. Oktober 1896 für die Erbauung dieser Linie vom Negus Menelik auf 90 Jahre an den schweizerischen Ingeniör Ilg verliehene Konzession wurde von diesem einer französischen Gesellschaft, der „Compagnie Impériale de chemins de fer Ethiopiens“, übertragen, welche ihren Sitz in Paris hat. Diese Gesellschaft erfreut sich eines thatsächlichen Monopols; der Negus hat sich verpflichtet, keine Wettbewerbslinie zuzulassen und dahin zu wirken, dass die Aus- und Einfuhr Aethiopiens mit dieser Eisenbahn befördert werde. Bedauerlicherweise können sich aber die grossen Pariser Kreditinstitute nicht entschliessen, dieser äthiopischen Eisenbahn ihre Unterstützung zu leihen. Der Abg. für Oran, Mr. Etienne, beklagt dieses Verhalten, indem er in der „Dépêche Coloniale“ schreibt: „Da sich die französischen Kapitalien der Gesellschaft entziehen, hat diese belgisches und englisches Geld heranziehen müssen. Die

Engländer zeigen äusserst guten Willen, und die Gesellschaft hat alle Mühe, sich den Anerbietungen derselben zu erwehren. Der Patriotismus des Verwaltungsrathes sträubt sich mit vollem Recht dagegen, die Bahn durch die Engländer ausführen zu lassen. So wie die Eisenbahn von Dschibuti nach Harrar der französischen Kontrole entzogen wird und in die Hände der Engländer übergeht, ist es unvermeidlich, dass durch den Bau einer Zweigbahn über Zeilah der ganze Handel, welcher nach Dschibuti gelenkt werden sollte, sich dem englischen Hafen zuwenden wird, und das wäre das Ende unserer Kolonie an der Somaliküste.“ Etienne räth der französischen Regierung, von der Kammer entweder die Unterstützung der Eisenbahn oder die Gewährung einer Zinsengarantie zu verlangen.

— **Neue Eisenbahnunternehmungen in Südafrika.** Dem „Engineering“ entnehmen wir, dass eine neue Hauptbahn von Durban nach Johannesburg geplant ist, durch welche es möglich sein wird, von der Hauptstadt Natals nach dem Whitwatersrand in 12 Stunden zu gelangen. Dem zu diesem Zwecke gegründeten Syndikate gehören einige der ersten Finanzgrössen Südafrikas an, und es wird ein Kapital von 7 000 000 £ erforderlich sein. Die geplante Bahn würde in grader und direkter Linie laufen und allein zwischen Durban und Maritzburg 20 englische Meilen gegen die jetzige Verbindung sparen.

In der Kapkolonie haben übrigens die Eisenbahnunternehmungen in keiner Weise einen Stillstand erlitten. Von der 53 englische Meilen langen Linie von Sir Lowry Pass nach Caledon sind 49 englische Meilen Erdarbeiten vollendet und auf 13 3/4 englische Meilen die Schienen gelegt worden. Aehnlich ist es auf der 79½ Meilen langen Bahnlinie zwischen Malmesbury nach Grey's Pass, auf der die Erdarbeiten ganz fertig und die Schienen zum Theil gelegt sind. Auf einer dritten 154 Meilen langen Strecke zwischen Sommerset East und King Williamstown sind auf 95 Meilen die Erdarbeiten fertig und auf 60 Meilen die Schienen gelegt. Eine vierte Linie von Mossel Bay nach Oudtshoorn, 75 Meilen lang, weist 29 Meilen fertige Erdarbeiten, die 156 Meilen lange Linie von Oudtshoorn nach Klipplaat 128 Meilen fertige Erdarbeiten auf.

— **Vollendung der ersten Staatsbahnstrecke auf der Insel Kiushiu (Japan).** Durch die Ende Juni d. J. stattgefundene Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke von Kagoshima bis Kobuku, 25,6 km, hat die Staatseisenbahnverwaltung nunmehr auch auf der Insel Kiushiu festen Fuss gefasst. Die Strecke bildet das Anfangsglied der geplanten Verbindung zwischen Kagoshima, Hauptstadt der südlichen Provinz Satsuma, und Yatsushiro, dem südlichen Endpunkte der vollendeten und im Betriebe befindlichen Kiushiubahn. Der Bau der im ganzen 150,1 km langen Strecke, über die in Nr. 29 S. 441 Jahrg. 1900 d. Ztg. eingehender berichtet worden ist, wird von beiden Endpunkten aus betrieben und es kann daher auf die planmässige Vollendung der Bahn bis zum Jahre 1906 mit einiger Bestimmtheit gerechnet werden.

Allgemeines.

— **Ueber die Anbringung der Handgriffe zum Festhalten in den D-Zügen** erhalten wir von sehr geschätzter Seite folgende Zuschrift:

„In den Durchgangswagen der D-Züge befindet sich der Handgriff zur Nothbremse an der äusseren Seitenwand der einzelnen Abtheile mitten zwischen den Fenstern. Steht man nun im Abtheil am Fenster, um die Gegend genauer zu sehen, oder um sich Sachen aus dem Netz heraus zu nehmen, so kann es leicht vorkommen, dass man bei Schwankungen der Wagen, die beim Durchfahren von Weichen oder Krümmungen mit kleinem Halbmesser kaum ganz zu vermeiden sein werden, nach einem Halt suchend unwillkürlich den Handgriff der Nothbremse ergreift. Schreiber dieser Zeilen ist selbst schon wiederholt in diese Versuchung gekommen, hat dann aber im letzten Augenblick gemerkt, dass er nicht eine gewöhnliche Vorrichtung zum Festhalten, sondern die Nothbremse vor sich habe.

Indem ich mir gestatte, die Aufmerksamkeit der betheiligten Kreise hierauf zu lenken, schlage ich im Interesse der Sache vor, wieder zu den Handgriffen zum Festhalten, die meines Wissens früher zwischen den Fenstern etwas unterhalb des Bremshebels angebracht waren, zurückzukehren, zumal diese in den betreffenden Wagen, die auch keine Armhalter haben, nöthiger als in den gewöhnlichen Abtheilwagen sein dürften. P.“

— **Ueber die vierte Eastriverbrücke in Newyork,** welche die Brückenbauverwaltung dieser Stadt bauen wird, entnehmen wir der Nr. 25 der „Engineering News“ folgende Angaben. Die Brücke wird nach dem Ausleger- (Cantilever-) System erbaut. Sie überspannt zwei Arme des Stromes und eine Insel (Blackwellisland). Die westliche Stromöffnung wird 344,5 m, die östliche rund 300 m weit. Einschliesslich der Nebenöffnungen, auch der über der Insel, sowie der aus Stahlfachwerk herzustellenden Rampen erhält die gesammte Brückenanlage eine Länge von rund 2 508 m. Die Brücke wird zwei Fusswege, zwei Fahrstrassen und zwei elektrische Gleispaare tragen. Dies alles in einer Ebene, darüber eine zweite Fahrbahn für zwei Gleise einer Hochbahn. Die Rampen erhalten Steigungen: westlich 1 : 29, östlich 1 : 37,4.

— **Emdener Kohlensturzkrahn.** Ein wichtiges Hafenbauwerk ist, wie die „Berl. N. Nachr.“ mittheilen, jetzt in Emden nach fast einjähriger Arbeit fertiggestellt: der Kohlensturzkrahn (Kipper). Dieser 35 m hohe Umladeapparat, der 400 000 ℳ Kosten verursacht hat, dürfte der Ausfuhr westfälischer Kohlen nach den Nord- und Ostseeküstenplätzen grossen Nutzen bringen. Seine Aufgabe ist es, die neuerdings eingeführten Kanalseekähne, die auf dem Dortmund-Emskanal keine volle Ladung führen können, weiter zu befrachten. Ein auf die Plattform des Kippers geschobener Eisenbahnwagen Kohlen wird von ihm hochgehoben, über das bereit liegende Schiff geführt und hier gekippt. Vom Aufrollen des beladenen bis zum Abrollen des leeren Wagens werden nur 3 bis 4 Minuten vergehen. Der Kipper wird durch Elektrizität angetrieben.

Rechtsprechung.

— **Betreten fremden Besitzthums durch einen Bahnpolizeibeamten.** Der Schüler W. war beim unbefugten Betreten der Bahnanlagen vom zuständigen Bahnmeister betroffen und, da er sich der Feststellung seiner Persönlichkeit durch die Flucht zu entziehen suchte, bis in das Besitzthum seines — des W. — Vaters verfolgt worden. W. wurde wegen der von ihm begangenen Bahnpolizeiübertretung zur Strafe gezogen. Gleichzeitig aber zeigte der ältere W. den Bahnmeister wegen unbefugten Betretens eines fremden Grundstücks an und veranlasste dadurch die Erhebung der öffentlichen Klage gegen ihn. Die königl. preuss. Eisenbahndirektion D. erhob jedoch als vorgesetzte Dienstbehörde des Bahnmeisters den Kompetenzkonflikt, und auf diese Weise gelangte die Sache zur Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts zu Berlin. Das Urtheil des letzteren, das im dritten diesjährigen Heft des „Archiv f. E.“ abgedruckt ist, lautete in Uebereinstimmung mit dem Konfliktsbeschluss der Eisenbahndirektion dahin, dass im vorliegenden Falle eine Strafverfolgung nicht zulässig sei, da der Angeklagte, der das W.'sche Grundstück in Erfüllung seiner Amtspflicht als Bahnpolizeibeamter betrat, hierbei innerhalb seiner amtlichen Vollmacht und Befugniss gehandelt habe. (S. auch Entsch. des Oberverwaltungsgerichts Bd. XII, S. 422.)

Bücherschau.

— **Die höhere Gewalt im Reichsrecht.** Von Dr. jur. Alexander Knauer. Berlin 1901. Verlag von Struppe & Winckler. Preis 4,60 ℳ.

Ausgehend von der römisch-rechtlichen Lehre über den Umfang der Haftpflicht im Transport- und Gastwirthsgewerbe, erörtert der Verfasser die neuere Entwickelung des Rechtsbegriffs der „höheren Gewalt“ im deutschen Recht und widmet hierbei namentlich der Frage eine eingehende Untersuchung, welche gesetzgeberischen Gedanken und Gesichtspunkte diese Entwickelung bedingt und beeinflusst haben. So interessant diese Darlegungen vom rechtsgeschichtlichen Standpunkte sind, so verbietet uns doch der Raum ein näheres Eingehen auf sie. Die Vorschrift des prätorischen Rechts aber, die den Frachtführer für die ihm abhanden gekommenen Frachtstücke unbedingt ersatzpflichtig machte, es sei denn, dass sie ihm durch „höhere Gewalt“ verloren gegangen waren, ist den Eisenbahnen gegenüber auch heute noch gültiges Recht, und schon aus diesem Grunde ist die vom Verfasser versuchte Begriffsbestimmung auch für das heutige Rechtsleben von hoher praktischer Bedeutung. Im neueren Reichsrecht ist dann die Anwendung jenes Rechtsbegriffes nicht auf das Verkehrsrecht — Transport- und Beherbergungsverträge — beschränkt geblieben, er spielt vielmehr auch in der Unfallgesetzgebung (vergl. § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871) sowie in der Verjährungslehre und im Erbrecht der B. G.-B. eine nicht unwichtige Rolle. Auf Grund seiner Untersuchungen gelangt der Verfasser zu folgender Begriffsfeststellung: „Höhere Gewalt ist die im allgemeinen nicht vorhersehbare Ursache eines sich als Zufall dar-

stellenden Schadens, bei welchem nicht eine durch die Kenntniss jener Ursache unbeeinflusste Handlung des an sich Haftpflichtigen mitgewirkt hat.“ Uns will diese Umschreibung zu weitläufig und zu schwerfällig erscheinen, und würden wir immer noch glauben, dass der von Dernburg — s. S. 9 — aufgestellten Begriffsbestimmung der Vorzug zu geben ist, nach welcher unter höherer Gewalt „Unfälle von so ausserordentlicher Art zu verstehen sind, dass mit ihnen nicht im voraus gerechnet werden kann und die also im regelmässigen Geschäftsgange nicht in Berücksichtigung gezogen werden“. Damit sind u. E. alle für den Begriff der höheren Gewalt wesentlichen Merkmale angegeben.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. August d. J. wird der neue Personenhaltepunkt Wiesenhaus an der Strecke Wilkau-Carlsfeld — zwischen Wilzschhaus und Wilzschmühle — eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Strecke Stryj-Beskid im Km. 47,8 zwischen den Stationen Hrebenów und Tuchla neueingerichtete Personenhaltestelle Zelemianka ist am 21. Juli d. J. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr in der Zeit vom 1. Mai bis einschliesslich 30. September jeden Jahres eröffnet worden. Die Gepäckabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Auf der Haltestelle Bröns, an der Bahnstrecke Tondern-Hvidding, kommt zum 1. September d. J. die feste Kopframpe in Wegfall. Fahrzeuge, welche über feste Kopframpen ver- und entladen werden müssen, sind von diesem Tage ab von der Annahme und Auslieferung in Bröns ausgeschlossen.

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Den an der Bahnstrecke Wannsee-Blankenheim gelegenen, bisher verschiedenartig benannten Stationen Calbe und Drewitz ist die Benennung Calbe a/S. und Drewitz beigelegt worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Neubaustrecke Ebersdorf-Weidhausen.

Am 1. August d. J. wird die 7,84 km lange Neubaustrecke Ebersdorf-Weidhausen für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

Von den an der zu eröffnenden Strecke gelegenen Stationen erhalten die Haltestellen Sonnefeld und Weidhausen Hzgth. Coburg nach Maassgabe ihrer baulichen Einrichtungen die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann, sowie von Sprengstoffen und Privatdepeschen ist auf beiden Haltestellen ausgeschlossen. Der Haltepunkt Frohnlach dient nur dem Personenverkehr, der Verkauf der Fahrkarten erfolgt durch die Zugführer.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit: „Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und die Tarife für den Direktionsbezirk Erfurt.“ Der Fahrplan für diese Strecke wird in dem allgemeinen Fahrplan der Direktionsbezirke Erfurt-Halle, der am 1. Mai d. J. in Kraft getreten ist, durch ein Deckblatt bekannt gegeben.

Erfurt, den 23. Juli 1901. (1876)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August d. J. wird die Theilstrecke Empel-Bocholt der Neubaustrecke Empel-Borken für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden und mit dem Tage der Eröffnung in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Essen übergehen.

An der Strecke befinden sich folgende Stationen:

Km. 0,0 Station Empel (Anschlussstation),
„ 3,7 Haltepunkt Vehlingen, beschränkter Gepäckverkehr,
„ 6,2 Haltestelle Isselburg-Anholt, unbeschränkter Gepäck-, Güter- und Thierverkehr,
„ 10,2 Haltestelle Werth, unbeschränkter Gepäck-, Güter- und Thierverkehr,
„ 14,0 Haltestelle Mussum, unbeschränkter Gepäck- und Güterverkehr (Vieh, Fahrzeuge und Sprengstoffe ausgeschlossen),
„ 18,4 Station Bocholt (Anschlussstation).

Gleichzeitig wird die Haltestelle Isselburg-Anholt für den Privatdepeschenverkehr eröffnet werden.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Münster, den 22. Juli 1901. (1877)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. August d. J. wird der an der Eisenbahnstrecke Oberhausen-Rheine gelegene Personenhaltepunkt Maria-Veen, der bisher nur dem Personen- und beschränkten Gepäckverkehr gedient hat, als Haltestelle für den unbeschränkten Gepäck-, Güter- und Thierverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Die Haltestelle wird in die Gütertarife für die Tarifgruppe IV, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und in den Oldenburg-nordwestdeutschen Gütertarif aufgenommen. — Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Münster, den 20. Juli 1901. (1878)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Königlich serbische Staatseisenbahnen.

Seit 19. Juli ist der direkte Personen- wie Güterverkehr zwischen der Saloniker Linie und unserer Strecke Ristovatz-Nisch infolge der Pestepidemie in der Türkei unterbrochen. Infolge dessen werden bei den auf die Soloniker Linie übergehenden und von daselbst rückkehrenden leeren Güterwagen Verspätungen eintreten, welche im Sinne des § 11 al. 2 Absatz b des Vereins-Wagenübereinkommens zu behandeln sind.

Belgrad, den 9./22. Juli 1901. (1879)

4. Zuschlagsfristen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Genehmigung einer Zuschlagsfrist für alle nach Italien bestimmten Frachtgüter, welche in der Station Ala zur Grenzverzollung angewiesen werden.

Die sub Z. 16633/VII a ex 1901 kundgemachte Einführung einer Zuschlagsfrist für alle nach Italien bestimmten Frachtgüter, welche in der Station Ala zur Grenzverzollung gelangen, wurde mit Erlass des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. Juli 1901, Z. 33.280/16, genehmigt.

Wien, am 18. Juli 1901. (1880
Die Generaldirektion.

5. Fahrplanbekanntmachungen.

Am 1. August d. J. gelangt auf der zu eröffnenden Neubaustrecke Empel-Bocholt folgender Fahrplan zur Einführung:

1	3	5	7	Entf. km	Stationen	2	4	6	8
2—4	2—4	2—4	2—4		Klasse — Klasse	2-4	2—4	2—4	2—4
1 (5.30	7.48	1.52	5.10		ab Emmerich (23) . . . an	7.55	2.01	4.42	8.56) 8
1 (5.52	8.06	2.09	5.27		an Empel (23) . . . . ab	7.38	1.43	4.30	8.34) 8
—	6.16 7.02	12.20	3.41		ab Oberhausen (23) . . an	9.38	3.24*) 3.39	6.55	11.31
—	7.07 7.34	1.07	4.08		ab Wesel (23) . . . . an	8.44	2.29*) 2.43	6.01	10.39
—	7.37 7.58	1.41	4.29		an Empel (23) . . . . ab	8.08	1.56*) 2.10	5.28	10.05
5.55	8.15	2.15	5.35	0,0	ab Empel (23) . . . an	7.34	1.36	4.24	8.31
6.04	8.24	2.24	5.44	3,7	„ Vehlingen . . . ab	7.26	1.28	4.16	8.22
6.11	8.40	2.35	6.00	6,2	„ Isselburg-Anholt . „	7.19	1.21	4.09	8.15
6.19	8.52	2.44	6.16	10,2	„ Werth . . . . . . „	7.09	1.07	3.59	7.54
6.27	9.02	2.52	6.28	14,0	„ Mussum . . . . „	7.01	12.59	3.51	7.40
6.35	9.12	3.00	6.38	18,7	an Bocholt . . . . ab	6.50	12.48	3.40	7.25
8.17	9.25	5.11	7.13		ab Bocholt . . . . . . an	5.47	12.35	3.31	7.05
8.48	10.05	5.42	7.44		an Wesel (33) . . . . ab	5.15	11.58	2.58	6.34
9.38	: 10.48	6.46	8.38		„ Oberhausen (23) . . ab	—	11.21	2.02	5.47 : 6.04

*) Nur Sonntags.

Für die neue Bahnstrecke gelten die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 6. Oktober 1899.

Die Stationen Isselburg-Anholt und Werth sind für den unbeschränkten Güter- und Thierverkehr eingerichtet, während in Mussum die Abfertigung von Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen ist und auf dem Haltepunkt Vehlingen nur Personen abgefertigt werden und Gepäck nur zur Nachabfertigung angenommen wird.

Vom selben Tage ab wird ein neues Zugpaar zwischen Bocholt und Wesel wie folgt verkehren.

Nr. 824. Bocholt Abf. 9.25, Dingden 9.38, Hamminkeln 9.46, Blumenkamp 9.55, Wesel Ank. 10.05 Vorm. zum Anschluss an die Schnellzüge D 164 nach Cöln-Basel und D 26 nach Essen H. B.-Berlin.

Nr. 825. Wesel Abf. 11.58 Vorm. im Anschluss an Schnellzug 71 von Oberhausen bezw. Cöln und Hannovor; Blumenkamp Abf. 10.07 N., Hamminkeln 12.16, Dingden 12.23, Bocholt Ank. 12.35 N.

Essen, den 22. Juli 1901. (1881)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr. (Gruppen VI/VII.)

Am 1. August 1901 werden die Stationen Stoppenberg des Direktionsbezirks Essen und Klein-Gerau des Direktionsbezirks Mainz in den Tarif einbezogen. Ueber die Frachtberechnung geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das hiesige Verkehrsbüreau Auskunft.

Essen, den 19. Juli 1901. (1882)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlentarif Nr. 16 vom 1. Oktober 1900 nach Stationen der Prinz Heinrichbahn.

Die Frachtsätze für die Stationen Dippach, Leudelingen, Luxemburg-Hollerich und Niederkerschen der Prinz Heinrichbahn treten am 25. Juli d. J. in Geltung. (1883)

St. Johann-Saarbrücken, 23. Juli 1901.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher und rheinisch-westfälisch-süddeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. August 1901 tritt zu den Tarifheften 1—6 vom 1. Mai und 1. August 1897 und zum Tarif vom 1. Januar 1898 je ein Nachtrag in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Boenen, Essen (Filiale Krupp) und Osterfeld Süd der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen, sowie sonstige zum Theil bereits veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Essen, den 25. Juli 1901. (1884)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird der Frachtsatz der Stückgutklasse II zwischen Grottau S. St. B. und Friedek-Mistek auf Seite 44 des Nachtrags I zu Heft 1 des sächsisch - österr.-ungar. Verbandes von 230 auf 330 Heller für 100 kg abgeändert.

Dresden, den 24. Juli 1901. (1885)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-westdeutscher und ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.

Mit dem 1. August d. J. werden die Stationen Stoppenberg, Werth und Mussum unseres Bezirks in die Tarife für die obenbezeichneten Verkehre aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 23. Juli 1901. (1886)

Königliche Eisenbahndirektion.

Expressgutverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. gelangt zum Expressguttarif Main-Neckarbahn-badische Lokal- und Nebenbahnen der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen der Nebenbahn Wiesloch Staatsbahnhof-Meckesheim.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Darmstadt, den 24. Juli 1901. (1887)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Direktion der Main-Neckarbahn.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland - Mittel- und Westschweiz vom 1. Februar 1898 ist mit Gültigkeit vom 1. August l. J. der VI. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält u. a. neue Frachtsätze für Karlsruhe Hafen, Strassburg Rheinhafen, sowie für verschiedene schweizerische Stationen und kann von unserem Gütertarifbüreau und von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 18. Juli 1901. (1888)

Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1901 gelangt zu Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern im inneren Verkehre der kgl. bayer. Staatseisenbahnen vom 1. Juni 1901 der II. Nachtrag zur Einführung.

München, den 20. Juli 1901. (1889)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Vom 1. August ab gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 des Tarifheftes 1 vom 1. Juni d. J. für Wien Staatsbahnhof unter den gleichen Bedingungen auch für den Verkehr von den Stationen Brünn und Schimitz der priv. österreichisch - ungarischen Staatseisenbahngesellschaft widerruflich.

Cöln, den 22. Juli 1901. (1890)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August d. J. treten im böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehre für die Beförderung von Kohlensendungen von Dassnitz, Falkenau a. d. Eger, Königsberg-Maria Kulm, Zieditz und Zwodau - Davidsthal nach Oranienbaum (Dessau - Wörl. Eisenb.) direkte Frachtsätze in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 23. Juli 1901. (1891)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, Militärbahn-Staatsbahntarif, thüringisch - hessisch-sächsischer, thüringisch - hessisch-bayerischer und niederdeutscher Verbandsgütertarif, mitteldeutscher Privatbahngütertarif, Heft 3, rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahnkohlentarif, Saarkohlentarif Nr. 17, Staatsbahnthiertarif.

Mit dem 1. August d. J. werden die an der Neubaustrecke Ebersdorf-Weidhausen gelegenen Haltestellen Sonnefeld und Weidhausen, Hzgth. Coburg in die obenbezeichneten Tarife einbezogen. Die-

selben erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungen, lebenden Thieren und — in beschränktem Umfange — auch von Fahrzeugen. Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, und Sprengstoffe bleiben von der Abfertigung ausgeschlossen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 23. Juli 1901. (1892)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenztarif für russisches Petroleum.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1901 wird die Station Idaweiche als Versandstation in den Grenzausnahmetarif für raffinirtes russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897 einbezogen.

Die Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen sind bei den betheiligten Dienststellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 17. Juli 1901. (1893)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden neue Frachtsätze in den Ausnahmetarif 1 a für Schleif- und Cellulosehoiz von den Stationen Angerburg, Buddern, Benkheim, Bodschwingken und Grabowen (Strecke Angerburg-Goldap) nach den Stationen Goldap, Königsberg i/Pr. Ost-, Kai- und Lizentbahnhof, Tilsit und Wehlau aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 20. Juli 1901. (1894)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif treten am 1. August 1901 direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den an der Strecke Gr. Rominten-Stallupönen belegenen Stationen Cassuben, Göritten, Pillupönen und Tollmingkehmen einerseits und Grajewo, Pillau, Prostken andererseits in Kraft. Gleichzeitig werden die Entfernungen zwischen Grajewo und Prostken einerseits und Eydtkuhnen, Gumbinnen, Klapaten, Naujeningken, Pillkallen, Ragnit, Rautenberg, Schorellen, Schwirgallen, Stallupönen, Trakehnen, Wirballen andererseits ermässigt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (1895)

Königsberg i/Pr., den 22. Juli 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif treten am 1. August 1901 direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den an der Strecke Löwenhagen-Gerdauen belegenen Stationen Böttchersdorf, Domnau, Friedland i/Ostpr., Neu-Waldeck, Schakenhof, Spierau, Uderwangen einerseits und Grajewo, Lyck, Pillau und Prostken andererseits in Kraft. Gleichzeitig werden die Entfernungen für nachstehende Stationsverbindungen ermässigt:

a) zwischen Pillau einerseits und Angerburg, Benkheim, Bodschwingken, Bokellen, Buddern, Georgenfelde, Gerdauen, Grabowen, Kl. Gnie, Nordenburg, Perlswalde, Proeck, Skandau, Wandlacken andererseits;
b) zwischen Löwenhagen einerseits und Grajewo, Lyck, Prostken, Korschen andererseits;
c) zwischen Tapiau einerseits und Lötzen, Rastenburg andererseits.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (1896)

Königsberg i/Pr., den 23. Juli 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit dem 1. August d. J. treten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen Station Dyhernfurth (Direkt.-Bezirk Breslau) und den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt, Dresden-Friedrichstadt der sächsischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 20. Juli 1901. (1897)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Im sächsisch-südwestdeutschen Verbande (Tarifheft 3) wird vom 1. August 1901 an die Station Gandringen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 S für die Beförderung von Eisen und Stahl zum Schiffbau einbezogen.

Dresden, den 24. Juli 1901. (1898)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1901 gelangt zu Heft D, Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der kgl. bayer. Lokalbahnen vom 1. Juni 1901, der I. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält in der Hauptsache Aenderungen, welche durch den Wegfall der besonderen Zuschläge auf einigen Lokalbahnen ab 1. August 1901 eintreten.

München, den 22. Juli 1901. (1899)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppen I, II/V).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1901 wird der Nachtrag 4 herausgegeben. Er enthält Aenderungen des Vorworts, Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers sowie der Ausnahmetarife und sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Die im Nachtrag 4 enthaltenen wenigen, nur geringen Entfernungserhöhungen und die gleichfalls in demselben ausgesprochene Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen Kattowitz und Koschentin im Ausnahmetarif 8 treten mit dem 16. September 1901 in Kraft. Druckstücke dieses Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Magdeburg, den 24. Juli 1901. (1900)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. September l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag VIII in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. neu einbezogene Stationen, Ergänzung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 3 (Güter aller Art), geänderte Frachtsätze für Ausnahmetarif 7 (Wolle) und 12 (Thon), sowie Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 29 (Häute). Soweit Tariferhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis zum 10. September l. J. einschl. — Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 10 ₰ oder 12 Hellern zu haben.

Breslau, den 12 Juli 1901. (1901)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Borstenviehverkehr von Bielitz (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) nach Breslau oberschl. Bahnhof.

Die für diesen Verkehr am 1. November 1881 bezw. 15. März 1882 eingeführten direkten Frachtsätze für Borstenvieh in Wagenladungen treten mit Ende September d. J. ausser Kraft.

Breslau, den 20. Juli 1901. (1902)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband.

Am 1. August d. J. wird die Station Ergoldsbach der bayerischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 5 a (Steine des Spezialtarifs III) für den Verkehr mit Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einbezogen. Die Ausnahmesätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Berlin, den 20. Juli 1901. (1903)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-bayerischer Grenzverkehr.

Mit Gültigkeit vom 7. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 gelangt für die Beförderung von Lithopone (Lithoponefarben) von Salzburg nach Triest zur Ausfuhr über See bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen ein Frachtsatz von 164 Hellern pro 100 kg zur Einführung.

Dieser Frachtsatz gilt nur für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Maassgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ unter A—V des Tariftheiles I, Abtheilung B der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes (Theil II) des südösterreichisch-ungarisch-bayerischen Grenzverkehres vom 1. Februar 1898 im Kartirungswege bezw. nach Maassgabe der obgenannten „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ im Rückvergütungswege.

Der gleiche Frachtsatz wird auch bei Zusammenladen von Lithopone (Lithoponefarben) mit Artikeln der Pos. E 20 (Erdfarben) des obbezeichneten Tariftheiles I, Abtheilung B angewendet.

Wien, am 20. Juli 1901. (1904)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizer. Eisenbahnverband.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

(Einführung eines direkten

Frachtsatzes für Brettersendungen von Granica trs. bezw. Szczakowa trs. nach Horgen.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1901 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1901 gelangt für die Beförderung von Brettersendungen russischer Herkunft bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen der Frachtsatz von 352 Cts. pro 100 kg im Kartirungswege zur Anwendung. Für die Abfertigung vorstehender Transporte sind die einschlägigen Bestimmungen der Tarife für die obenbezeichneten Verbände maassgebend.

Wien, am 16. Juli 1901. (1905)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

(Verschiebung des Einführungstermines vom Tariftheil II.)

Der in diesem Blatte Nr. 31 bezw. 56 vom 20. April 1901 und 20. Juli 1901 unter Pos. 980 und 1823 verlautbarte Einführungstermin des neuen Tarifes für den obbezeichneten Verkehr wird auf den 1. September 1901 verschoben und bleiben daher die Frachtsätze des derzeit bestehenden Tarifes bis zu diesem Zeitpunkte in Kraft.

Wien, am 20. Juli 1901. (1906)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

(Direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holzzellstoff [Cellulose] von Hallein nach Stationen der französischen Ostbahnen.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von Hallein nach	Francs für 1 000 kg
Bar-sur-Seine	27,77
Charmes	22,67
Coulommiers	29,22
Docelles-Chéminénil	24,37
Jouy-sur-Morin-Le Marais	28,92
Laon (loko und transit)	29,37
Nogent-le Perreux-Bry (Verbindung)	29,17
Noisy-le Sec (loko und transit)	30,52
Paris (Douane)	30,67
Raon-l'Etape-La Neuveville	22,57
Revigny	25,87
Troyes	27,87

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Hierdurch werden die in Nr. 98 dieses Blattes vom 15. Dezember 1900 unter fortl. Nr. 3137 verlautbarten Frachtsätze aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 22. Juli 1901. (1907)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Aenderung und Ergänzung der Reexpeditionstabelle im Tarife, Theil III, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1901 ist die Reexpeditionstabelle auf Seite 18 bis 20 des Tarifes, Theil III, Heft 2 vom 1. Februar 1898 wie folgt abzuändern:

1. Auf Seite 18 sind unter lit. f Waarenmagazin der königl. Freistadt Györ (Raab), 2. Spalte, folgende Gruppen nachzutragen: „O, S, T, X."

2. Auf Seite 20 hat der Text sub 2 (vergl. I. Nachtrag zum Tarife) wie folgt zu lauten:

„2. in den Lagerhäusern der Nagy-Kanizsaer Lagerhäuser-Aktiengesellschaft in Nagy-Kanisza für Sendungen von den Stationen der Gruppen C (mit Ausnahme von Csáktornya und Kotor-Alsó-Domborn) C a, D, D a, D b, E, E a, E b, K, L, L a, L b, M, N, R, X, Y, Z, bestimmt nach den Stationen der Gruppen I—X.

Rücksichtlich der von Stationen der Gruppen E, E a, E b, L a, L b, R, X, Y, Z provenirenden Sendungen wird für die Doppelbefahrung der Strecke Mura-Keresztúr-Nagy-Kanizsa eine Gebühr von 8 h per 100 kg berechnet."

3. Ebendaselbst ist nachzutragen:

„3. im Lagerhause der Landes-Lagerhäuser-Aktiengesellschaft in Kaposvár, für Sendungen von den Stationen der Gruppen L a und L b, ferner von Baté bestimmt nach den Stationen der Gruppen I–X."

Wien, am 23. Juli 1801. (1908)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahn.

Tarifwesen.

Am 1. August l. J. tritt der Nachtrag IX zum Lokalkilometerzeiger in Kraft. Für den Güterverkehr sind jedoch nur die Stationen:

Lotru, Cornet und Caineni

eröffnet.

Preis 20 Centimes. (1909)

---

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Die im Verkehr zwischen deutschen Stationen und Alexandrowo vom 25. Juli d. J. ab gelösten Rückfahrkarten erhalten unter Beibehaltung der bisherigen Preise ohne Unterschied der Entfernungen eine verlängerte Gültigkeitsdauer von 45 Tagen derart, dass die Gültigkeit der Rückfahrkarten um 12 Uhr Mitternacht des 45. Tages erlischt.

Bromberg, den 21. Juli 1901. (1910)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

8. Verdingungen.

Die Lieferung von 900 m gusseisernen Muffenrohren von 20 cm Lichtweite sowie von 2 200 m gusseisernen Muffenrohren von 4 cm Lichtweite soll auf Grund öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 3. August 1901, Vormittags 10 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen hierher einzureichen, Angebotshefte daselbst einzusehen und gegen bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ zu beziehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin SO. 16, den 17. Juli 1901. (1911)
Engelufer 1 a.

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung 2.
Baur.

Verdingung von 130 000 kg Leinöl in einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 23. August 1901, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W. 35**, Schöneberger Ufer 1–4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. August 1901.

Berlin, den 20. Juli 1901. (1912)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von **Kupfer** für das Rechnungsjahr 1901 für die königlichen Eisenbahndirektionen **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover** und **Münster i/W.**, und zwar **43 650 kg Kupferblech, 92 600 kg Kupferplatten zu Lokomotivfeuerbüchsen, 91 500 kg Stangenkupfer, 2 380 kg Kupferdraht, 18 800 kg Kupferröhren**, 50 kg **Messingdraht.**

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 9. August 1901, Vormittags 11 Uhr.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 60 ₰ **(von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden)** vom **Rechnungsbüreau M** hier, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12, abgegeben.

Hannover, den 9. Juli 1901. (1913)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues zu einer Fusswegüberführung auf dem Bahnhof Bütow soll verdungen werden.

Zeichnung, Gewichtsberechnung, allgemeine und besondere Bedingungen sind gegen post- und bestellgeldfreie Baareinsendung von 2 ℳ von der unterzeichneten Betriebsinspektion zu beziehen.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot für die Herstellung einer Fusswegüberführung auf dem Bahnhof Bütow" versehen, verschlossen bis zum 10. August d. J., Vormittags 11 Uhr, einzureichen, zu welcher Zeit deren Oeffnung in Gegenwart etwa erschienener Bieter erfolgen wird.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Stolp, den 22. Juli 1901. (1914)

Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 59. | 31. Juli 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahnen und Kanäle in Frankreich.

Von Dr. O. Ballerstedt.

Obwohl ein Zweifel ernstlich nicht bestehen konnte, ist die Erklärung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten v. Thielen, wonach die preussische Kanalvorlage nicht blos überhaupt, sondern voraussichtlich schon in der nächsten Landtagstagung wiederkehren wird, freudig begrüsst worden. Wenn es noch einer Anspornung von aussen für das Vorgehen Preussens bezw. Deutschlands bedürfte, so müsste eine solche von der Behandlung der Kanalfrage in unseren beiden grossen Nachbarstaaten, Frankreich und Oesterreich-Ungarn, kommen. In beiden hat die Volksvertretung wasserwirthschaftliche Vorlagen, welche noch viel umfassendere Bauten und grössere Kosten in Aussicht nehmen als der erweiterte preussische Gesetzentwurf, nicht nur sehr sympathisch aufgenommen und schnell wenigstens zum Theil genehmigt, sondern — und das ist höchst bezeichnend — in Paris wie in Wien wurden für den französischen und österreichischen Kanalbau hauptsächlich die preussischen Kanalpläne mit als Antrieb benutzt: man will gegenüber Deutschland nicht noch weiter wirthschaftlich und verkehrspolitisch ins Hintertreffen kommen. Das hat in der Begründung seiner Vorlage der französische Minister der öffentlichen Arbeiten, Baudin, direkt ausgesprochen. Nun wäre es doch eine Ironie der Weltgeschichte, wenn die preussische Regierung mit ihrem Kanalprogramm schliesslich indirekt grosse Kanalbauten in Frankreich und Oesterreich gefördert hätte, die Kanäle im eigenen Lande aber durch die ablehnende Haltung der Landtagsmehrheit ins Wasser fielen! Dann hätten wir wirklich das gethan, was eine französische Phrase mit „travailler pour le roi de Prusse“ bezeichnet.

Dabei sollte man denken, dass in Preussen mit seinem einheitlichen Staatsbahnsystem und unter weitergehender Leistung des Staates für den Kanalbau — in Frankreich werden die nächsten Interessenten zu bedeutend höheren Beiträgen herangezogen als bei uns — wegen des geringeren Wettstreits der Interessen die Sache viel leichter vor sich gehen müsse, als bei unseren westlichen Nachbarn, wo noch das Privatbahnsystem weitaus vorherrscht — etwa neun Zehntel Privatbahnen und ein Zehntel Staatsbahnen — und wo die Eisenbahngesellschaften in den Kanälen einen gefährlichen Wettbewerber sehen und bekämpfen. Man braucht sich nur zu erinnern, wie die Dinge vor nicht langer Zeit in England gegangen sind. Bis vor etwa einem Jahrzehnt war es jahraus jahrein eine der lautesten Klagen auf den Generalversammlungen des Vereins der englischen Handelskammern, wie die Eisenbahngesellschaften die Kanäle, sogar mit vielfacher Ueberzahlung des Herstellungspreises, aufkauften und lahmlegten, um die Tarife auf ihren Bahnlinien hochhalten zu können. A hell of shame and misery — eine Hölle von Schmach und Elend, so brandmarkte einmal öffentlich auf dem englischen Handelstage ein angesehener Grossindustrieller diese Zustände. Erst das Eingreifen der Gesetzgebung, die Railway and Canal traffic bill von 1887, brachte hierin Besserung.

In Frankreich dauern die Konzessionen der grossen Eisenbahngesellschaften noch reichlich ein halbes Jahrhundert. Ein Anlauf, der von einigen Radikalen vor anderthalb Jahren in der Abgeordnetenkammer zur vorzeitigen Verstaatlichung gemacht wurde, schlug vollständig fehl, und man darf nach Lage der Dinge annehmen, dass neue Versuche sobald nicht wieder gemacht werden, oder wenigstens keine Aussicht auf Gelingen haben. Unter diesen Umständen gewinnt die Thatsache an Bedeutung, dass trotzdem ein neues grosses Kanalbauprogramm durchdringt, und es verdient auch bei uns Beachtung, wie die entgegengesetzten Standpunkte dabei zur Geltung gebracht werden und ihre Ausgleichung versucht wird. Eine Schilderung dieser Verhältnisse finden wir in einer auf amtlicher Quelle beruhenden Artikelreihe, welche der Nationalökonom Georges Villain im „Temps“ veröffentlicht. Auch hier finden wir vornehmlich direkte Hinweise auf Deutschland und von dorther geholte Anspornungen, und wenn der Verfasser besonders ausführlich

den Nordostkanal in dem industriereichen Nordosten der Republik behandelt, so liegen da gerade Vergleiche mit dem Dortmund-Rheinkanal im rheinisch-westfälischen Industriegebiet nahe, und es bestehen thatsächlich zwischen beiden bedeutsame Beziehungen.

Der in der französischen Wasserbauvorlage, die eine Gesammtsumme von 600 000 000 bis 700 000 000 Fr. erfordert, enthaltene Nordostkanal besteht aus zwei Theilen: einem 154 km langen Kanal von der Schelde zur Maas und dem Kanal der Chiers, eines rechten Nebenflusses der Maas, dessen Thal durch das wichtige Becken der Metallindustrie von Longwy führt. Beide Kanäle sind schon vor fast 20 Jahren als „von öffentlichem Nutzen" durch Gesetz erklärt, aber bisher aus Mangel an Mitteln nicht gebaut worden. Jetzt soll ihnen die preussische Kanalvorlage zur Verwirklichung verhelfen. Sie würden vornehmlich zum Transport von Kohlen, Erzen, Mineralien, Eisen und Eisenfabrikaten dienen und die benachbarte französische Hüttenindustrie gegenüber der deutschen im Wettbewerb stärken. Die betheiligten Handelskammern steuern mit 60 000 000 Fr. die Hälfte der Kosten bei, haben dafür aber — entsprechend dem in Frankreich neuerdings vorherrschenden System der Privatunternehmung — eine wesentliche Einflussnahme auf die Tarife und beziehen zugleich einen Theil der Kanalabgaben, so dass sie auf ihre Kosten der Verzinsung kommen können. Unter dem preussischen Staatsbahnsystem und den viel grösseren Geldleistungen des preussischen Staates für den Kanalbau und -Betrieb muss natürlich der Staat auch die gehörige Herrschaft über die Schifffahrtstarife behalten. Die Kostenfrage, so erklärte einer der französischen Handelskammervertreter auf dem Kongress von Charleville, schreckt uns nicht. „Wenn man Industrielle, welche geschäftskundig zu rechnen wissen, mit solcher Einmüthigkeit zusammenstehen sieht, um der Regierung beim Bau des Nordostkanals zu helfen, dessen Herstellung 20 Jahre lang hingezögert ist, so geschieht das, weil wir für unsere östliche Eisenindustrie billigerer Transporte bedürfen. Um gegen den Wettbewerb der Deutschen, der Belgier, der Engländer und vielleicht sogar der Amerikaner zu ringen, brauchen wir nicht blos Schutzzölle; wir brauchen auch eine beträchtliche Verbesserung im Transport unserer Erzeugnisse. Die Eisenbahntarife sind zu hoch, sie machen uns jede Ausfuhr von Roheisen unmöglich. Unsere Metallfabriken sollen aber nicht gewissermaassen durch die ausländischen Hochöfen blockirt sein, welche durch die bestehenden Schifffahrtswege zu billigem Transportpreise in unseren Industriebezirk eindringen." Ein anderes Mitglied jenes französischen Handelskammerkongresses fügte hinzu: Während langer Zeit verschafften sich die Hochöfen des französischen Ostens den grössten Theil ihres Koks in Deutschland, weil auf den Eisenbahnen der Transport von französischem Koks zu theuer war. Dann aber organisirte sich die französische Schifffahrt zum Zweck billigeren Kokstransports, und so mussten auch die Eisenbahnen mit ihren Frachten heruntergehen; die deutsche Kokseinfuhr nahm ab. „Da Kohle in Frankreich theurer ist als in Deutschland, so müssen wir soviel als möglich am Herstellungspreis sparen, namentlich am Transportpreise. Die Eisenbahnen aber entschliessen sich oft nur unter dem Einfluss des Wettbewerbs der Schifffahrtswege zu irgend einer Ermässigung." Der Gewährsmann führt dann an einzelnen zahlenmässig belegten Beispielen auf, wie die Schifffahrt in Frankreich deshalb bisher nicht die erwarteten Dienste voll erweisen könne, weil sich die Eisenbahngesellschaften zur Errichtung gemeinsamer Tarife zusammenthun, um die Wassertransporte unmöglich zu machen. „Ist es nun logisch", sagt der Klageführende, „dass der Staat weiterhin viel Geld für Kanäle ausgeben will, um ein System wirthschaftlicher Transporte zu entwickeln, welches er kurz darauf durch Sondertarife der Eisenbahnen erdrücken lässt?" Wir unsererseits sehen darin einen weiteren Beweis, dass man unter dem einheitlichen Staatsbahnsystem in Preussen besser fährt und dass auch künftighin bei uns Eisenbahnen und Kanäle, zu einem verständigen Ausgleich nach allen Seiten hin, in der einen Hand des Staates sein sollen.

Auf die vorstehend angedeuteten Klagen der Schifffahrt wegen Tarifermässigung und Verkehrsablenkung durch die Eisenbahnen antworten nun die französischen Eisenbahngesellschaften im wesentlichen folgendes: Die Frachtherabsetzungen kämen doch jedenfalls dem Publikum zu Gute. Die Schifffahrt könnte gegen den Wettbewerb der Eisenbahnen sich verwahren, wenn die Gesellschaften, nachdem sie die Schifffahrtsunternehmungen durch übermässige Tariferniedrigungen zu Grunde gerichtet hätten, nachher ihre Preise wieder nach ihrem Belieben erhöhen könnten. Das sei aber nicht der Fall. Die von den Gesellschaften vorgeschlagenen Ermässigungen würden in den meisten Fällen vom Berathungsausschuss der Eisenbahnen (comité consultatif des chemins de fer) nur dann zugelassen, wenn der neue Tarif 20 % höher ist als das der Schifffahrt. Und eine solche einmal vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigte Ermässigung sei endgültig und sichere dem Publikum einen Vortheil, der ihm nicht mehr entzogen werden könne. Diese Festigkeit der Preise zugleich mit der höheren Schnelligkeit der Eisenbahnen und ihrem regelmässigeren Dienst seien doch für die Verfrachter höchst werthvoll. Dagegen stehe es der Schifffahrt frei, nach ihrem Belieben, gemäss dem Ueberfluss oder der Seltenheit der zu befördernden Güter, ihre Kostenrechnung aufzustellen. So koste z. B. die Tonne von Lüttich nach Paris 8,5 Fr., von Paris nach Lüttich aber nur 3,5 Fr. Was würden die Kunden der Eisenbahnen protestiren, wenn diese ebenso verfahren wollten!

Weiter wird ausgeführt, dass die Schifffahrt ganz besonders begünstigt ist, weil sie auf den kanalisirten Flüssen und Kanälen von jeder Abgabe frei ist. Bekanntlich wurden auf den meisten französischen Kanälen von Anfang an keine Abgaben für die Benutzung erhoben. Die sehr beträchtlichen Aufwendungen, welche der Staat seit mehreren Generationen für die Flüsse und Kanäle gemacht hat, sind à fonds perdu erfolgt. Es soll sich dabei um eine Summe von 1 600 000 000 Fr. handeln. Der Staat lässt sich nicht einmal die Unterhaltungskosten bezahlen, welche sich jährlich auf ungefähr ein Dutzend Millionen belaufen, zufolge der Gleichstellung der Schifffahrtswege mit den Strassen, auf welchen die Abgaben seit langer Zeit aufgehoben sind. Zu welch' billigem Preise könnten aber die Eisenbahnen Güter und Personen befördern, wenn der Staat ihnen die Abgaben erliesse, die sie, ausser der Erstattung der Kosten des Zugs- und Betriebsdienstes, erheben, um die 13 bis 14 Milliarden Franken zu verzinsen, welche der Bau der französischen Eisenbahnen gekostet hat! Als Beispiel wird die Nordbahn hingestellt. Ihr Kapital der ersten Errichtung betrug Ende des vergangenen Jahres 1 518 000 000 Fr., wovon 1 086 000 000 Fr. auf den Bau verwendet waren, den man mit den Kosten des Kanalbaues vergleichen kann. Die Ausgaben der Nordbahn beliefen sich im Jahre 1900 auf 140 500 000 Fr. bei einer Gesammteinnahme von 251 500 000 Fr. Von dem also 111 000 000 Fr. betragenden Reinüberschuss mussten 79 000 000 Fr. für die Lasten des Kapitals vorweg genommen werden. Hätte man nun nicht 1 086 000 000 Fr. Baukapital zu verzinsen, so würden die Kapitallasten nur 22 000 000 Fr. betragen. Um den gleichen Reinüberschuss zu haben, könnte man sich mit einer Einnahme von 194 000 000 Fr. begnügen, d. h. die Beförderungstarife um ungefähr 23 % ermässigen. Die Erleichterung wäre noch stärker, wenn, wie bei den Kanälen, der Staat auch die Kosten der Erhaltung der Strecke auf sich nähme, welche bei der Nordbahn 25 000 000 Fr. jährlich erreichen. So könnten in bergigen Gegenden die Tarife bis zu 50 % ermässigt werden.

An diese Darlegung wird dann der Schluss geknüpft, der Staat solle lieber, statt mit neuen Kanälen den Eisenbahnen einen weiteren Wettbewerb und Einnahmeentgang zu schaffen, einen Theil der Baukosten der Eisenbahnen auf sich nehmen; dann könnten auch die Tarife ermässigt werden, und das sei doch die Hauptsache. Auf die anderen Einwände, welche allge-

mein gegen Kanäle und für Eisenbahnen vorgebracht werden, gehen wir hier nicht ein. Dazu kommt aber noch ein dem französischen Eisenbahnwesen eigenthümlicher Umstand. Die finanzielle Gestaltung des französischen Netzes — mit Ausnahme des Staatsbahnnetzes —, so heisst es in der von Herrn Villain wiedergegebenen Darlegung des Standpunktes der Eisenbahnen, ist begründet auf der vollständigen Tilgung des von den Gesellschaften verwendeten Kapitals. (Nach Ablauf der Konzessionen hat der Staat nur das Material, nicht aber die Baukosten zu bezahlen.) In etwa 50 Jahren würde also dem französischen Staat kostenlos ein Netz von 40 bis 45 000 km normalspuriger Eisenbahnen zufallen, das einen Werth von vielleicht 25 bis 30 Milliarden Franken darstellen könnte. Es seien also die Geschlechter aus der zweiten Hälfte des 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, welche durch verschiedene, die Transportindustrie belastende Auflagen dem Staate diesen Werth geliefert hätten. Folgerichtig müsse man aber, nachdem man dieses System mit seinen grossen finanziellen Vortheilen für den Staat einmal angenommen, zugleich seinen Gegenschlag in den Eisenbahntarifen ertragen. Deshalb könne man auch Eisenbahnen und Kanäle nicht mit einander vergleichen. Der Staat sei in Frankreich thatsächlich der „Associé" der Eisenbahnen. Er muss, gemäss den Konzessionsverträgen von 1883, den Fehlbetrag decken, wenn das Reinergebniss der Bahnen deren finanzielle Lasten nicht erreicht (Dividendengarantie). Andererseits haben Ueberschüsse des Reinertrages schon Gesellschaften in die Lage gesetzt, dem Staat Zubussen zurück zu zahlen; so hat die Ostbahn 10 500 000 Fr. rückerstattet. Dieses günstige Verhältniss scheine aber nicht andauern zu sollen. Die wirthschaftliche Krise beginnt ihre Wirkungen geltend zu machen. Schon bis zum 20. Juni 1901 betragen laut den Veröffentlichungen der französischen Eisenbahngesellschaften deren Einnahmen 19 000 000 Fr. weniger als in der entsprechenden Vorjahrszeit. Das ist, nebenbei gesagt, eine treffende Illustration zu dem Bestreben der französischen Presse, den „Krach allemand" maasslos zu übertreiben und den Niedergang im deutschen Wirthschaftsleben in den schwärzesten Farben zu schildern. Auf dieses lassen die Eisenbahneinnahmen wohl zweifellos einen berechtigten Schluss zu; die deutschen Eisenbahnen haben aber im ersten Halbjahr 1901, während die französischen oben genannten Fehlbetrag ergaben, eine nur sehr geringe Verminderung der Einnahmen gegen die gleiche Vorjahrszeit aufzuweisen. Danach, dürfte man annehmen, müsste die französische „Krise" tiefergehend und schlimmer sein als die deutsche, zumal auch die französischen Steuereinnahmen stark zurückgegangen sind; selbst der „Temps", der in die französische Schwarzmalerei betreffs der deutschen Zustände einstimmte, sagt betreffs des Rückganges der französischen Eisenbahneinnahmen: „Nichts lässt annehmen, dass eine Besserung im zweiten Halbjahr eintreten wird." Und da die Betriebskosten wegen der theueren Kohlen hohe bleiben und durch die von der Regierung den Eisenbahngesellschaften zu Gunsten des Personals anbefohlenen Auflagen noch gesteigert werden, so droht das Betriebsergebniss für 1901 so stark hinter dem vorjährigen zurück zu bleiben, dass von neuem und in vermehrtem Maasse die Zinsgarantie des Staates in Anspruch genommen werden muss. Soll man in einem solchen Augenblick, schliesst die Vertretung der Eisenbahnen, durch neue Kanäle die Eisenbahneinnahmen noch mehr gefährden und die Steuerzahler mit den Zinsgarantien noch mehr belasten? Darauf liesse sich entgegnen, dass die Kanalbauten erst in einer Reihe von Jahren fertig werden und erst dann auf den Verkehr einwirken können, wenn die finanzielle Lage der Eisenbahnen und die wirthschaftlichen Verhältnisse sich längst wieder, vielleicht mehrmals, geändert haben. Endlich wird gegen die Kanäle noch der Einwand vorgebracht, dass jede Verkehrsminderung bei den Eisenbahnen auch die Minderbeschaffung von Material nach sich ziehe und dadurch die Eisenbahnen für eintretende besondere Bedürfnisse — auch für den Kriegsfall! — leistungsunfähiger würden.

Es ist bemerkenswerth, wie ein Schlussartikel des „Temps" diese Gegensätze zwischen Schifffahrt und Eisenbahn in Frankreich auszugleichen sucht. Dabei wird richtig hervorgehoben, dass in Deutschland, das allerdings in der Herstellung von Kanälen hinter Frankreich weit zurückgeblieben ist, für den Ausbau und die Benutzung der natürlichen Wasserwege sehr viel mehr gethan ist als in Frankreich. Dort macht der „Temps" den öffentlichen Gewalten den Vorwurf, lange Zeit ausschliesslich für die Eisenbahnen gesorgt und die Wasserwege als überwundene Verkehrsmittel behandelt zu haben. Desto beachtenswerther ist es für uns, wenn Frankreich jetzt wieder zur Pflege der Wasserwege zurückkehrt und eine gesunde Theilung und Verbindung zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt anstrebt. „Eisenbahnen und Kanäle" ist nun auch in Frankreich die Parole. In dem genannten, mit der französischen Regierung in Verbindung stehenden Pressorgan wird ausgeführt, es sei nicht zu leugnen, dass der böse Wille, oder, wenn man wolle, die übermässige Furchtsamkeit einiger Handelsagenten der Eisenbahngesellschaften, früher wie heute, in der Handelswelt und infolge dessen in den Handelskammern eine der Ausdehnung des Netzes der Schifffahrtsstrassen günstige Bewegung gehindert haben. Daher sei der Kriegszustand gekommen, welcher die Eisenbahngesellschaften veranlasse, den Schiffsverkehr zu Grunde zu richten, sobald er eine grössere Bedeutung annimmt, und der die öffentlichen Gewalten dazu bringe, aus dem Wasserwege ein Kampfmittel gegen die Eisenbahn zu machen.

In dem Sinne der gedeihlichen Verbindung von Wasserweg und Eisenbahn hat nun kürzlich der Oberhandelsrath eine bessere Ausgestaltung der „Wasserbahnhöfe", d. h. der Berührungspunkte zwischen Schifffahrt und Eisenbahn, gewünscht, so dass Waaren gegebenenfalls nach- und miteinander beide Wege zum Besten ihrer Interessen bis zum Bestimmungsort nehmen können. In dieser Beziehung wird französischerseits mit Recht auf die musterhafte Art hingewiesen, wie in Deutschland der Flussverkehr auf Rhein, Elbe usw. entwickelt ist. Die Binnenhäfen, namentlich am Rhein, seien mit deu vollkommensten Einrichtungen des Umschlags usw. versehen. Z. B. könne das Bassin von la Villette an der Seine mit dem Flusshafen von Mannheim gar nicht verglichen werden. Und wenn auch die Seine geringer und an sich ungünstiger für die Schifffahrt sei als Rhein und Elbe, so vermöchte man doch aus dem, was man hat, besseren Nutzen zu ziehen, wenn man sich dazu verstände, wie in Deutschland die gemischten Transporte, theils zu Wasser, theils mit der Eisenbahn, zu erleichtern. Schifffahrt und Eisenbahn brauchten sich durchaus nicht gegenseitig zu beeinträchtigen. „Deutschland ist da, um zu beweisen, dass die Entwickelung des Verkehrs auf dem Rhein und der Elbe, weit entfernt, dem Verkehr der parallelen Eisenbahnlinien zu schaden, im Gegentheil eine Entwickelung der industriellen und der Handelsgeschäfte hervorgerufen hat, welche einen nützlichen Einfluss auf die Eisenbahn ausübte." Die Eisenbahngesellschaften, so schliesst der „Temps", müssten von der alten Idee der Ausschliesslichkeit einer Transportart und von der Ansicht abgebracht werden, in der Schifffahrt einen möglichst einzuschränkenden Wettbewerber zu sehen. Es müsse den öffentlichen Gewalten gelingen, die Harmonie zwischen Eisenbahn und Wasserweg herzustellen, ohne welche das vom Verkehrsminister Baudin dem Parlament vorgelegte Programm der Verbesserung der Wasserwege dem Verkehrsgewerbe nicht alle Vortheile gewähren könne, welche man davon erwarten dürfe.

Wir fügen hinzu, dass seitens der französischen Regierung bereits die zuständigen wirthschaftlichen Körperschaften darüber befragt worden sind, wie und wo eine bessere Verbindung von Eisenbahnen und Wasserwegen herzustellen ist. Auch hat der Marineausschuss der Deputirtenkammer beschlossen, eine Abordnung zum Studium von Hafen- usw. Einrichtungen ins Ausland zu entsenden, welche u. a. in Deutschland ausser Hamburg auch die

grossartige Schiffshebevorrichtung am Dortmund-Emskanal bei Henrichenburg und die Hafeneinrichtungen am Rhein prüfen soll. Wenn so die Franzosen von uns lernen, so dürfen wir um so weniger mit dem grossen Wasserbauprogramm in Preussen zurückbleiben, das die französischen Pläne erst recht zur Reife gebracht hat. Es wäre ebenso beschämend wie unheilvoll für uns, wenn auf die deutsche Anregung Frankreich zum Werk schritte und den Erfolg einheimste, wir aber nicht. Möchte unser preussischer Landtag im Wagemuth und in der Ausgleichung widerstreitender Interessen und Ansichten auf diesem Gebiete auch etwas von Frankreich lernen!

Nochmals ein Wort zur Auslegung des § 38 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Von **Dr. M. Reindl** in München.

In Nr. 46 d. Ztg. vom 15. Juni d. J. hat Herr Dr. Hertzer in Strassburg meiner in Nr. 34 d. Ztg. enthaltenen Abhandlung über die Frage, ob die Eisenbahn die Haftung für das ihr zur Aufbewahrung übergebene Gepäck ausschliessen oder beschränken könne, eine Entgegnung zu Theil werden lassen und ist dabei zu dem Schlusse gelangt, dass die Berechtigung der Eisenbahn zu einer Beschränkung oder Ausschliessung ihrer Haftung mit den gesetzlichen Bestimmungen vollkommen in Einklang gebracht werden könne. Sein Gedankengang ist folgender:

Nach § 276 des B. G.-B. hafte der Verwahrer für den durch Vorsatz oder Fahrlässigkeit verursachten Schaden nur insoweit, als nicht etwas anderes bestimmt ist. Indem nun die Verkehrsordnung in § 38 der Eisenbahn die Haftung eines Verwahrers auferlege, habe sie deren Haftung im Umfange des Bürgerlichen Gesetzbuchs nur insoweit festgelegt, als nicht etwas anderes durch die Parteien vereinbart worden sei. Die Eisenbahnen bewegten sich daher vollständig innerhalb der Schranken des Gesetzes, wenn sie ihre Haftung vertragsmässig ausschliessen oder beschränken. Diese Vertragsfreiheit sei aber keine unbeschränkte, sondern sie sei an die Grundsätze der Billigkeit und der guten Sitte gebunden; diese Schranken dürften nicht überschritten werden. Von diesem Gesichtspunkte aus könnten daher die Eisenbahnen ihre Haftung zwar nicht unbedingt bei allen Arten von Gepäckstücken ausschliessen oder ihre Haftung ganz allgemein auf die Fälle vorsätzlicher Schadenstiftung beschränken, weil eine derartige Ausschliessung oder Beschränkung eine Ausbeutung der Nothlage des reisenden Publikums wäre und daher den guten Sitten zuwiderliefe, aber sie könnten ihre Haftung unbedenklich ausschliessen bei solchen Gepäckstücken, deren Inhalt aus leicht verderblichen Gegenständen, wie Obst, frisches Fleisch usw., besteht, und sie könnten ebenso unbedenklich ihre Haftung für den Verlust, die Minderung oder die Beschädigung des zur Aufbewahrung übernommenen Gepäckstücks auf einen angemessenen Höchstbetrag beschränken.

Ich habe diese Ausführungen des Herrn Dr. Hertzer mehr als einmal gelesen. Je öfter ich sie aber gelesen habe, desto mehr bin ich zur Ueberzeugung gekommen, dass sie nicht haltbar sind, dass vielmehr der Herr Verfasser dem Gedanken an die Folgen, welche die Zulassung einer unbeschränkten Haftung für die Eisenbahnen haben würde, bei seiner Beweisführung grösseren Einfluss eingeräumt hat, als mir dies bei der Auslegung eines Gesetzes zulässig erscheint, und dass er so der Versuchung nicht ganz hat widerstehen können, dem Gesetzgeber etwas nachzuhelfen und an Stelle dessen, was nach § 38 der Verkehrsordnung thatsächlich Rechtens ist, das zur Darstellung zu bringen, was nach seiner eigenen Meinung eben Recht sein sollte.

Denn darüber kann doch nicht der mindeste Zweifel bestehen, dass, wenn man einmal der Eisenbahn die Beschränkung der ihr in § 38 a. a. O. auferlegten Haftung gestattet, man dies im gleichen Umfange thun muss, als es nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs jedem anderen Verwahrer erlaubt ist. Da aber nach § 276, Abs. 2 B. G.-B. der Verwahrer seine Haftung für jede Fahrlässigkeit, auch für grobe Fahrlässigkeit, ausschliessen kann, so muss man dieses Recht folgerichtig auch der Eisenbahn, die nach § 38 der Verkehrsordnung einen Verwahrungsvertrag abzuschliessen hat, einräumen. Dass aber eine so weitgehende Vertragsfreiheit mit der Verkehrsordnung im Widerspruch stände, bedarf keiner weiteren Erörterung.

Herr Dr. Hertzer behauptet nun allerdings, dass von einer Vertragsfreiheit in diesem Umfange ja auch nach der von ihm vertretenen Auffassung keine Rede sein könne, weil sie der Billigkeit und vor allem den guten Sitten widersprechen würde. Aber diese Begründung scheint mir doch ein recht schwacher Nothbehelf und nicht geeignet zu sein, die weitgehenden Folgen, die sich aus der gegnerischen Auffassung nothwendig ergeben, wieder etwas abzuschwächen.

Was nämlich zunächst die „Billigkeit“ betrifft, so enthält weder das bürgerliche noch das sonstige Recht eine Bestimmung, welche eine mit den Grundsätzen der Billigkeit nicht übereinstimmende vertragsmässige Vereinbarung schon für nichtig oder unzulässig erklären würde. Einen derartigen Satz aufstellen, hiesse einfach jede Vertragsfreiheit im Rechtsleben aufheben und die Gültigkeit der Verträge immer und überall von dem freien richterlichen Ermessen abhängig machen. Anlangend sodann die „gute Sitte“, so ist schwer einzusehen, inwiefern das, was das Gesetz ausdrücklich erlaubt, gegen die guten Sitten verstossen solle. Denn wenn es wirklich mit den guten Sitten nicht vereinbar ist, dass der Schuldner (hier der Verwahrer) seine Haftung vertragsmässig auf die Fälle vorsätzlicher Schadenstiftung beschränke oder dass er die Haftung auch für die von seinen Beauftragten vorsätzlich verursachten Schäden ausschliesse, so ist nicht erfindlich, warum dann das Bürgerliche Gesetzbuch solche Vereinbarungen ausdrücklich zugelassen hat. Oder sollen etwa für die Eisenbahnen andere „gute Sitten“ bestehen als für die übrigen Schuldner? Die Verletzung der „guten Sitte“ ist ferner auch schon vor dem Erlass des Bürgerlichen Gesetzbuchs ein Grund gewesen, der die Nichtigkeit des Vertrages zur Folge hatte; warum hat es denn dann nicht ebenfalls gegen die guten Sitten verstossen, wenn im § 37, Abs. 3 der Verkehrsordnung vom 15. November 1892 vorgeschrieben war, dass die Eisenbahnverwaltung für das bei den Aufbewahrungsstellen hinterlegte Gepäck keinerlei Verantwortung übernehme? Die „guten Sitten“ sind doch auch jetzt keine anderen als zur Zeit des Erlasses der früheren Verkehrsordnung! Und wenn es früher keine „Ausbeutung der Nothlage“ des reisenden Publikums gewesen ist, wenn die Eisenbahnverwaltung jede Verantwortung für das bei den von ihr eingerichteten Aufbewahrungsstellen hinterlegte Gepäck ablehnte, warum sollte dann jetzt in einer solchen Ablehnung eine gegen die guten Sitten verstossende Ausbeutung einer Nothlage des Publikums liegen?

Die „guten Sitten“ und die „Billigkeit“ können also nicht die Grundlage abgeben, auf der eine Vereinbarung der fraglichen Art als unzulässig erklärt werden könnte; der Grund für die Ungültigkeit kann vielmehr nur darin gesucht werden, dass eine solche Vereinbarung eben mit der Verkehrsordnung im Widerspruche stände. Herr Dr. Hertzer gibt dies ja selbst zu, indem er bemerkt, dass § 38 der Verkehrsordnung nicht die Auslegung erfahren könne, dass die Eisenbahnen sich eine willkür-

liche Haftungsbeschränkung oder gar eine unbedingte Ausschliessung der Haftpflicht vertraglich ausbedingen dürften, da diese Bestimmung gerade bezwecke, eine Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für das zur Aufbewahrung hinterlegte Gepäck im Interesse des reisenden Publikums einzuführen, zumal das letztere häufig gewissermaassen gezwungen sei, sich der amtlichen Aufbewahrungsstellen zu bedienen. Wenn es nun aber mit der Verkehrsordnung im Widerspruche steht, dass die Eisenbahn ihre Haftung unbedingt ausschliesse oder auf die Fälle vorsätzlicher Schadensstiftung beschränke, warum soll es dann nicht auch mit der Verkehrsordnung im Widerspruche stehen, wenn die Eisenbahn ihre Haftung nur in bestimmten Fällen ausschliesst oder sie auf einen Höchstbetrag beschränkt? Die Verkehrsordnung sagt doch einfach: „die Verwaltung haftet in diesem Falle als Verwahrer“, und sie enthält nirgends auch nur andeutungsweise eine Bestimmung, dass diese Haftung zwar nicht in gewissen Beziehungen, z. B. hinsichtlich der Beschränkung auf die Haftung nur für vorsätzliche Schadensstiftung, dagegen aber in anderen Richtungen abweichend von den gesetzlichen Bestimmungen durch Vertrag geregelt werden könne. Es ist daher nach dem Wortlaute des § 38 der Verkehrsordnung folgerichtig nur e i n e s möglich: entweder die Verkehrsordnung gestattet der Eisenbahn die gleichen vertraglichen Beschränkungen ihrer Haftung, wie sie das Bürgerliche Gesetzbuch jedem Verwahrer zugesteht, und dann kann sie ihre Haftung unbedingt nach Maassgabe des § 276 Abs. 2 und des § 278 des B. G.-B. einschränken, weil eben diese Einschränkungen im Bürgerlichen Gesetzbuch zugelassen sind und daher nicht mit den guten Sitten im Widerspruche stehen können; oder sie gestattet eine Beschränkung der Haftung überhaupt nicht. Eine andere Annahme ist willkürlich und findet weder im Bürgerlichen Gesetzbuch noch in der Verkehrsordnung selbst eine Stütze. Eine solche Stütze darf man auch nicht etwa in der Erwägung finden, dass, wie Herr Dr. Hertzer meint, die Zulassung einer unbeschränkten Haftung unberechenbare Folgen nach sich ziehen würde, weil dann namentlich in den Fällen des Verlustes der hinterlegten Gepäckstücke die Eisenbahnen zweifellos verpflichtet wären, unter Umständen die weitgehendsten Ansprüche der Reklamanten zu befriedigen, und dass es nicht der Wille des Gesetzgebers gewesen sein könne, der in Rede stehenden Vorschrift eine solche Bedeutung beizulegen. Denn der Gesetzgeber hat eben einmal die Haftung der Eisenbahn „als Verwahrer“ festgesetzt, und wenn er dabei wollte, dass wegen der möglicherweise schweren finanziellen Folgen die Eisenbahn nicht im vollen, nach dem bürgerlichen Rechte sich ergebenden Umfange zu haften brauche, so hätte er um so mehr sagen müssen, inwieweit er eine Abweichung von den gesetzlichen Haftungsgrundsätzen im Wege des Vertrages zulasse, als er ohne Zweifel eine Abweichung in dem vollem Umfange, wie sie das Bürgerliche Gesetzbuch selbst zulässt, nicht gewollt hat. Nachdem er dies aber nicht gesagt hat, darf man diesem wirklichen oder vermeintlichen Mangel nicht im Wege der Auslegung abhelfen und muss sich eben mit dem bescheiden, was in dem Gesetz zum Ausdruck gekommen ist, mag das Ergebniss dabei auch nicht vollkommen befriedigen.

In einem Punkte kann ich mich mit Herrn Dr. Hertzer im Ergebnisse einverstanden erklären, nämlich in dem Punkte, dass die Eisenbahnen für die Werthminderung solcher Gepäckstücke nicht aufzukommen brauchen, welche leicht verderbliche Gegenstände, wie Obst, frisches Fleisch usw., enthalten. Der Grund für die Nichthaftung liegt aber in diesem Falle nicht, wie Herr Dr. Hertzer annimmt, darin, dass die Eisenbahn in derartigen Fällen die Haftung in dem Verwahrungsvertrage ausschliessen dürfe, sondern einfach darin, dass sie nach § 276 des B. G.-B. nur für den durch ihr Verschulden verursachten Schaden zu haften hat, von einem Verschulden aber in solchen Fällen keine Rede sein kann.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Vor 50 Jahren zwischen Oder und Weichsel.** Unter dieser Ueberschrift widmet der von uns in voriger Nummer S. 918 als einziger Ueberlebender der Eisenbahnmänner, welche an der vor 50 Jahren — am 26. Juli 1851 — stattgehabten Eröffnung der ersten Strecke der preussischen Ostbahn und an deren Erbauung thätigen Antheil genommen hatten, gefeierte Wirkliche Geheimerath Excellenz A. Wiebe dem Ereignisse im „Centralbl. f. d. Bauverw.“ einen interessanten Rückblick. Wir entnehmen diesem, dass unsere durch Erkundigung bestätigte Annahme, Excellenz A. Wiebe habe damals als Regierungs- und Baurath an der Feier Theil genommen, auf einem Missverständniss beruht und dass es sich hierbei vielmehr um den inzwischen verstorbenen späteren Geheimen Oberbaurath Eduard Wiebe handelt, dessen Leitung die Neubauten damals unterstellt waren, während Excellenz A. Wiebe in seiner damaligen Eigenschaft als Bauführer beim Bau der Weichselbrücke Zeuge der Feier war und sich selbst als den vermuthlich einzig Ueberlebenden von denjenigen Personen bezeichnet, die in unmittelbarer Nähe des Königs Friedrich Wilhelm IV. bei der Feier zugegen waren. Er berichtet im „Centralblatt“ über die Theilnahme des Königs an der Feier und insbesondere an der am 27. Juli 1851 erfolgten Grundsteinlegung zur ersten Weichselbrücke bei Dirschau. Bei der Fahrt zu dieser war es Eduard Wiebe, der dem Könige gegenüber die alsbald zum geflügelten Worte gewordene stolze Aeusserung that: „Majestät, die Eisenbahntechnik kennt keine Schwierigkeiten.“ Wie erfahren aus jenen Mittheilungen ferner, dass der Punkt, an dem die neue Bahnlinie nach Bromberg von der schon bestehenden Bahnlinie Stargard-Posen abzweigte, und an dem im freien Felde ein kleiner Bahnhof errichtet wurde, in Voraussicht des späteren Weiterbaues von da westwärts nach Küstrin den bezeichnenden Namen „Eisenkreuz“ erhielt, der dann später in das allbekannte „Kreuz“ abgekürzt wurde.

— In der **Gepäckbeförderung** hat die königliche Eisenbahndirektion Berlin folgende dankenswerthe Einrichtung getroffen: Um bei den so unliebsamen Verspätungen in der Ankunft des Reisegepäcks, die trotz aller Sorgfalt vereinzelt vorkommen, die Reisenden möglichst schnell in dessen Besitz zu setzen, ist angeordnet, dass das verspätet eintreffende Reisegepäck den Empfängern auf Wunsch kostenfrei in ihre Wohnung zugeführt wird. Voraussetzung ist, dass es sich um zur Beförderung aufgegebenes, abgefertigtes Reisegepäck handelt und dass nicht etwa der Reisende dadurch, dass er ältere Eisenbahn-, Post- oder andere Beförderungszeichen an dem Gepäckstück belassen hat und dieses infolge dessen verschleppt worden ist, an der Verspätung selbst Schuld hat. Es empfiehlt sich, dass der Reisende in Fällen verspäteter Ankunft des Reisegepäcks bei der Gepäckabfertigungsstelle des Ankunftsbahnhofs seine genaue Adresse angibt und die Zusendung des Gepäcks nach seiner Wohnung beantragt.

— **Lokomotivbestellungen.** Die von uns in Nr. 57 S. 903 d. Ztg. enthaltene, gleichlautend von einer Anzahl Berliner Blätter gebrachte Mittheilung, dass die Preise der vor kurzem seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung zur Vergebung gelangten Lokomotiven genau dieselben seien, wie bei denjenigen der Januarvergebung, ist, wie die „Berl. B.-Ztg.“ erfährt, nicht ganz zutreffend. Die Preise sind vielmehr auf Veranlassung der Staatsbahnverwaltung bei der letzten Vergebung um 2 % gegenüber der vorletzten vom Januar d. J. und gegen die höchsten Preise im vorigen Jahre um rund 6 % ermässigt worden.

— **Altona-Kaltenkirchener Eisenbahngesellschaft.** Die K o n z e s s i o n zum Bau und Betriebe einer vollspurigen Nebeneisenbahnstrecke zur Verbindung der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn mit der preussischen Staatseisenbahn in Eidelstedt ist vorgenannter Gesellschaft ertheilt worden.

— **Vorkonzessionen für Eisenbahnbauten in Bayern.** Dem Civilingeniör Heinrich Huber in München wurde seitens des einschlägigen königlichen Staatsministeriums die Bewilligung

zur Vornahme der Vorarbeiten für eine Eisenbahn (Zahnradbahn) von Feilnbach bei Bad Aibling auf den Wendelstein — einen vielbesuchten Berg der bayerischen Alpen — auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— **Berliner Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen.** Die Mitglieder des Aufsichtsrathes und des Vorstandes der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen versammelten sich vor einigen Tagen in der Maschinenfabrik der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft zur Besichtigung des von dieser Gesellschaft gebauten elektrischen Schnellbahnwagens. Unter den Anwesenden befanden sich auch die Herren General der Infanterie von der Goltz, Generalmajor v. Schubert, Generalmajor Budde, Stadtbaurath Krause usw. Die Studiengesellschaft wurde am 10. Oktober 1899 auf besondere Anregung der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft und der Firma Siemens & Halske begründet, um die Bedingungen zu studiren, unter denen ein elektrischer Betrieb der Vollbahnen in wirthschaftlich praktischer Weise durchführbar sei. In einem kurzen Vortrage ging der Chefingeniör der A. E.-G., Herr Lasche, näher auf die Bedingungen ein, welche eine elektrische Vollbahn zu erfüllen hat. Er führte dabei u. a. aus, dass die schnellsten Geschwindigkeiten, welche bisher mit Dampflokomotiven erzielt worden sind, auch bereits jetzt durch elektrischen Betrieb sich erreichen lassen. Es fehlen aber zu einer genauen Feststellung der wirthschaftlichen Ueberlegenheit der Elektrizität gegenüber dem Dampfe bei Vollbahnbetrieb noch die erforderlichen Unterlagen. Der geeignetste Bau der Fahrzeuge, der Kraftbedarf und die Beanspruchung des Oberbaues sind durch Versuche zu ermitteln. Die Geschwindigkeit bei den Erprobungen wird zunächst bis auf 200 km in der Stunde getrieben, ohne dass hiermit eine endgültige obere Grenze festgelegt werden soll. Es bildet überhaupt die Ermittelung der höchstzulässigen Schnelligkeit durchaus nicht den einzigen Hauptpunkt der vorzunehmenden Untersuchungen. Es soll vielmehr auch festgestellt werden, inwieweit der elektrische Betrieb eine grössere Bequemlichkeit des reisenden Publikums ermöglicht und unter welchen Verhältnissen auch bei geringeren Geschwindigkeiten er der Dampflokomotive gegenüber sich angenehmer und billiger gestaltet. Insbesondere kommt dabei in Frage, dass, wie zuerst die von der A. E.-G. im Jahre 1899 ausgeführte 175 km lange Anlage zwischen Lauffen am Neckar und Frankfurt a/M. gezeigt hat, durch Elektrizität eine Kraftübertragung auf die weitesten Entfernungen ausführbar ist. Als Stromart kommt hierbei nur Wechselstrom oder Drehstrom in Betracht. Aus diesem Grunde hat die A. E.-G. für ihren Schnellbahnwagen auch Drehstrommotoren angewendet. Der Wagen selbst ist ungefähr 22 m lang. An jedem Ende besitzt er einen Führerstand, so dass also der Führer stets am Vorderende des Wagens seinen Stand nehmen kann, ganz gleich, welche Fahrrichtung eingeschlagen wird. Der übrige Innenraum ist zur Aufnahme von Fahrgästen bestimmt. Es ist also nicht eine besondere Lokomotive mit angehängten Wagen, wie bei Dampfbetrieb, erforderlich. Der Wagen ruht auf zwei dreiachsigen Drehgestellen, deren jedes durch zwei Elektromotoren von je 250 PS normaler und 750 PS Höchstleistung angetrieben wird. Die vier Elektromotoren entwickeln also zusammen bis zu 3 000 PS. Sorgfältig angeordnete Schaltapparate, Sicherungen, elektrische Beleuchtung und Heizung, eingehende Vorrichtungen für die Bremsung usw. vervollständigen die Einrichtung. Der Wagen wurde auf dem Probirgestell in der Maschinenfabrik der A. E.-G. mit voller Geschwindigkeit von 200 km in der Stunde den anwesenden Herren der Studiengesellschaft vorgeführt. Diese waren im hohen Grade erstaunt über die Ruhe, die bei dieser bis dahin ungekannten Geschwindigkeit im Innern des Fahrzeuges herrschte. — Es werden nunmehr die Versuchsfahrten auf der hierzu zur Verfügung gestellten Militärbahn zwischen Schöneberg und Zossen beginnen, sobald die nöthigen Verstärkungen des Oberbaues auf dieser Strecke vollendet sind. Den erforderlichen Strom liefert die von der A. E.-G. errichtete Kraftstation Oberspree der Berliner Elektrizitätswerke. In drei Leitungen wird von dieser aus Drehstrom von 12 000 Volt Spannung den längs der Bahn geführten oberirdischen Speiseleitungen zugeführt. Von letzterer erfolgt mittelst senkrechter Bügel, von welchen zweimal drei Stück auf dem Dache des Wagens angebracht sind, die Abnahme des Stromes. Man darf wohl nicht zweifeln, dass nach der Sorgfalt und Genauigkeit, mit welcher die Versuche vorbereitet sind, die grossartige Aufgabe, auf welche die Technik der ganzen Welt mit gespannter Erwartung hinblickt, zur Ehre und zum Ruhme der deutschen Industrie gelöst wird.

— **Die Wagenfolge der künftigen Züge der Berliner Hoch- und Untergrundbahn** ist, wie Berliner Zeitungen melden, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde von der Betriebsverwaltung wie folgt festgesetzt worden: Jeder Zug besteht im ersten Betriebsjahr aus drei Wagen. Den Zug eröffnet und beschliesst je ein Motorwagen, d. h. ein II. Klassewagen, dessen äusserstes Abtheil für die Bedienung des Elektromotors eingerichtet ist. In der Mitte des Zuges läuft der elegante Salonwagen für Reisende der I. Klasse. In der II. Klasse ist, abgesehen von einzelnen Abtheilen, das Rauchen gestattet, in der I. Klasse dagegen sind nur zwei Raucherabtheile an den Kopfenden des Wagens zugelassen; der ganze mittlere Theil des Wagens, der mit Längssitzen versehen ist, wird für Nichtraucher freigehalten. Die beiden Motorwagen erhalten postgelben Anstrich, der I. Klassewagen ist von karminrother Farbe. Für den vorläufigen Bedarf sind zunächst 63 Wagen in Auftrag gegeben worden, mit deren Fertigstellung eine rheinische Fabrik betraut worden ist. Die Kosten dieser Wagen belaufen sich auf rund 2 000 000 *M*.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenbezirk.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. Juli d. J. in 6 Arbeitstagen 96 002 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 000 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 100 599 und auf den Arbeitstag 16 766 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. Juli d. J. auf den Arbeitstag 766 und im ganzen 4 597 Doppelwagen oder 4,6 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

In dem abgelaufenen Theile des Monats, vom 1. bis einschliesslich 22. Juli d. J., beträgt der Versand an Kohlen, Koks und Briketts mit der Eisenbahn aus dem Ruhrbezirk 304 675 Doppelwagen gegen 295 728 Doppelwagen im Vorjahre und war somit 8 947 Doppelwagen oder 3 % höher als in derselben Zeit des Jahres 1900.

— **Kreis Altenaer Schmalspureisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht über das Betriebsjahr 1900/1901 beziffern sich die Einnahmen auf 297 331 *M* (i. V. 313 893 *M*), die Ausgaben auf 233 793 (229 181) *M*, so dass ein Ueberschuss von 63 538 (84 712) *M* und nach Ausstattung des Erneuerungs- und Reservefonds ein Betriebsgewinn von 57 534 (88 849) *M* verbleibt. Der Reingewinn beträgt 38 416 (69 830) *M*, die Dividende 2,8 (4,5) %. Die Gesellschaft will bei der demnächst stattfindenden Generalversammlung die Genehmigung zur weiteren Inanspruchnahme des Bankkredites bis zum Betrage von 300 000 *M* nachsuchen.

— **Eröffnung der Kleinbahn auf Amrum.** Am 26. Juni erfolgte die landespolizeiliche Abnahme dieser für Personen- und Güterverkehr bestimmten Bahn, die dann, wie von uns in Nr. 58 S. 917 d. Ztg. kurz erwähnt, sogleich dem Betriebe übergeben wurde. Die Länge der Hauptlinie Wittdün-Nebel beträgt 5,9 km, die der Zweiglinie Wittdün-Badestrand 3 km, die Spurweite 900 mm, die höchste Steigung 1 : 50, der kleinste Halbmesser 70 m. Die Betriebsmittel bestehen aus 2 Lokomotiven, 5 Personenwagen und 2 Güterwagen. Der Bau wurde am 22. April begonnen und betrug die Erdmassenbewegung 24 100 Kubikmeter. Die Anlieferung der Materialien und die Ausführung erfolgte innerhalb 64 Tagen durch die Firma Arthur Koppel, Berlin.

— **Der Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel und Saatgut**, der vom 1. Juli ab für die Provinzen Posen und Westpreussen als Empfangsgebiet in Kraft getreten ist, wurde laut Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin als der geschäftsführenden Verwaltung in Nr. 55 S. 882 d. Ztg. mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. ab auf die Kreise Johannisburg, Neidenburg, Mohrungen und Pr. Holland der Provinz Ostpreussen und Dramburg der Provinz Pommern, ferner mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab auch auf die Kreise Allenstein und Osterode der Provinz Ostpreussen (vergl. die betr. Bekanntmachung in dieser Nummer) ausgedehnt.

— **Frachtermässigung für Tuffsteine und Trass.** An die Handelskammer zu Münster war von der dortigen Eisenbahndirektion die Anfrage gerichtet worden, ob die Cementindustrie des dortigen Bezirkes durch eine Versetzung von Tuffsteinen und Trass unter die Güter des Rohstofftarifes geschädigt würde. Die Handelskammer hat der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ zufolge diese Anfrage bejaht. Da Tuffsteine, Trass und Cement zu Wasserbauten nebeneinander Verwendung fänden, so werde durch eine einseitige Frachtermässigung für erstere das Kostenverhältniss zwischen Trass- und Cementmörtel zu Ungunsten des letzteren verschoben, und eine solche Maassregel könne daher nicht befürwortet werden, falls nicht etwa gleichzeitig auch die Versetzung des Cements in den Rohstofftarif erfolgen sollte. In gleichem Sinne hat sich auch die Handelskammer zu Hannover ausgesprochen. Dagegen hat der Ausschuss der Handelskammer zu Posen erklärt, dass die Interessenten seines Bezirkes mit einer Frachtermässigung für Trass und Tuffsteine durchaus einverstanden seien, dass übrigens eine Herstellung von Cement dort nicht stattfinde.

— Ausfuhrtarif für Zucker. In einer an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe hat das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Danzig gebeten, die Ausfuhrfrist von sechs Monaten, an welche die Gewährung des Frachtsatzes des Spezialtarifs III für Zucker zur Ausfuhr gebunden ist, auf 12 Monate verlängern zu wollen. Diese Bitte ist der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" zufolge damit begründet, dass die Ausfuhrfrist von sechs Monaten nicht genüge, um innerhalb derselben den Absatz von 24 000 000 Centner Zucker, die Deutschland alljährlich nach dem Auslande absetzen müsse, ins Werk zu setzen, und dass daher die mit der Zuckerausfuhr beschäftigten Kaufleute in den Seehäfen darauf gefasst sein müssten, bei Nichteinhaltung der Ausfuhrfrist den Unterschied zwischen Spezialtarif III und I für den von ihnen bezogenen Zucker nachzuzahlen. Deshalb würden sie nur einen um diesen Unterschied geringeren Preis für den Zucker zahlen können und die seit dem 1. April d. J. gewährte Tarifermässigung verfehle ihren Zweck. Anders würde sich die Sache gestalten, wenn die gewährte Ausfuhrfrist auf 12 Monate verlängert werde, da dann der Verkauf der Waare mit dem fortschreitenden Verbrauch in Einklang gebracht werden könne und nicht durch das überstürzte Angebot einer so gewaltigen Zuckermenge ein Preisdruck auf den Weltmarkt zu besorgen sei. Ausserdem verdiene der Umstand billige Berücksichtigung, dass in den Häfen Seedampfer nicht zu jeder Zeit passend zu haben seien und dass daher bei einer so kurzen Ausfuhrfrist den ausführenden Kaufmann häufige Verluste durch eine nicht abzuwendende Ausfuhrverzögerung treffen müssten.

— Sterbekasse für die Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin. Nach dem Jahresabschluss für das Jahr 1900 betrugen die Einnahmen 111 659 ℳ (hierunter laufende Beiträge 71 922 ℳ, Verwaltungskostenbeiträge und Eintrittsgelder 1 975 Mark) und die Ausgaben 61 747 ℳ; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 49 912 ℳ. Am Schlusse des Jahres 1900 waren vorhanden 11 403 Versicherungen mit 2 992 800 ℳ Versicherungskapital, und zwar 884 zu 600 ℳ, 6 181 zu 300 ℳ, 3 770 zu 150 ℳ und 568 zu 75 ℳ. Das Durchschnittsalter der Versicherten betrug am Ende des Berichtsjahres 49,81 Jahre gegen 49,10 Jahre am Schlusse des Vorjahres. Durch Tod sind im Jahre 1900 erledigt 223 Versicherungen (gegen 219 im Vorjahr) oder 1,96 % (gegen 1,93 %) der Gesammtversicherungen und dafür gezahlt 54 075 ℳ (gegen 50 550 ℳ im Vorjahr) oder 1,81 % (gegen 1,71 %) des Gesammtversicherungskapitals; gegen das Vorjahr ergibt dies 4 Versicherungen mit 3 525 ℳ mehr. Das Durchschnittsalter der verstorbenen Mitglieder betrug 58,35 Jahre (gegen 59,89 Jahre im Vorjahr). Ausser durch Tod sind 4 Mitglieder mit Versicherungen zu 600 ℳ, 11 Mitglieder zu 300 ℳ, 6 Mitglieder zu 150 ℳ und 1 Mitglied zu 75 ℳ ausgeschieden. Der Gesammtverlust beläuft sich auf 245 Versicherungen (gegen 235 im Vorjahr), dagegen der Zugang an neuen Versicherungen auf 301, so dass die Gesammtanzahl gegen das Vorjahr um 56 zugenommen hat. — Seit dem 51½ jährigen Bestehen der Kasse sind den Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder 1 008 453 ℳ an Begräbnissgeldern baar ausgezahlt worden. Die Jahresbeiträge erreichen die Höhe von 71 922 ℳ (gegen 55 953 ℳ im Vorjahre), obschon fast 400 alte Mitglieder von jeglicher Beitragsleistung befreit sind. Die Jahreszinsen beziffern sich auf 36 695 ℳ (gegen 34 904 ℳ im Vorjahr), und durch den Jahresüberschuss von 49 912 ℳ (gegen 35 984 ℳ im Vorjahr) stellt sich das Kassenvermögen am Jahresschluss auf 934 768 ℳ (gegen 884 856 ℳ im Vorjahr). — Nach dem ministeriell genehmigten Kassenstatute sind zum Eintritt berechtigt (bis zum 45. Lebensjahre): alle Beamten, alle der Abtheilung B der Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatsbahnverwaltung als Mitglieder angehörenden Hilfsbeamten und Arbeiter, ihre Ehefrauen (auch wenn der Ehemann nicht Mitglied ist) und die in selbständigen Stellungen befindlichen weiblichen Bediensteten.

— Personalnachrichten. Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen sind folgende Aenderungen eingetreten:

Ernannt wurden je für die Dauer ihres Hauptamtes zu Mitgliedern des Rathes der Verkehrsanstalten: der Ministerialrath Dr. Oesterlen im Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, der Oberfinanzrath v. Leo, der tit. Oberfinanzrath Stierlin sowie der Baurath Neuffer bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und der Postrath Gräder, rechtskundiges Mitglied der Generaldirektion der Posten und Telegraphen, der Eisenbahnsekretär, tit. Betriebsinspektionsassistent Römer bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und der Betriebsinspektionsassistent Bantlin in Ulm zu Oberbahnsekretären bei dieser Generaldirektion, die Betriebsinspektionsassistenten Gaupp in Rottweil zum Oberbahnsekretär bei der Betriebsinspektion Rottweil, Grabherr in Tübingen zum Oberbahnsekretär bei der Betriebsinspektion Tübingen, der Eisenbahnsekretär Eitel bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und der Betriebsinspektionsassistent Faude in Stuttgart zu Oberbahnsekretären bei der genannten Generaldirektion, die Betriebsinspektionsassistenten Bannwarth in Ulm zum Oberbahnsekretär bei der Betriebsinspektion Ulm, Rieth in Mühlacker zum Oberbahnsekretär bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Necker in Heilbronn zum Oberbahnsekretär bei der Betriebsinspektion Heilbronn und Stainl in Heilbronn zum Oberbahnsekretär bei der Betriebsinspektion Stuttgart.

Versetzt wurde der Direktor v. Majer bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen als Vorstand der Verwaltungsabtheilung der Generaldirektion der Posten und Telegraphen zu dieser Generaldirektion.

Uebertragen wurden dem Oberfinanzrath tit. Direktor v. Dopffel die Verrichtungen des Vorstandes der Betriebsabtheilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, die neuerrichtete Stelle eines Betriebskontrolörs bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen dem Bahnhofinspektor und Postamtsvorstand Keitel in Plochingen, dem Bahnhofinspektor Grauer in Stuttgart eine Oberbahnsekretärstelle bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen auf Ansuchen.

Betraut wurde mit den Verrichtungen des Vorstandes der Verwaltungsabtheilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen der Ministerialrath v. Zluhan im Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, unter Verleihung des Titels und Ranges eines Direktors.

Befördert wurden der Finanzrath, tit. Oberfinanzrath v. Leo bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zum Oberfinanzrath bei dieser Generaldirektion und der Inspektor Weber, Vorstand des Centralbüros der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, zum Ministerialsekretär im Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, mit der Dienststellung eines Finanzassessors, der Finanzrath, tit. Ministerialrath Dr. Oesterlen im Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, zum Ministerialrath; ferner auf je eine neuerrichtete Bauinspektorstelle bei der Staatseisenbahnverwaltung mit noch zu bestimmendem Wohnsitz die Abtheilungsingeniöre, tit. Bauinspektoren Mayer bei dem bautechnischen Büro der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Mühlberger bei diesem Büro, Bosch bei diesem Büro, Vorstand des Werkstättebaubüros in Esslingen, und Hartmann bei der Eisenbahnbauinspektion Heilbronn, Vorstand der Bahnbausektion Aalen, auf eine solche Stelle bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen der Abtheilungsingeniör, tit. Bauinspektor Jori bei dem bautechnischen Büro dieser Generaldirektion.

Oesterreich-Ungarn.

— Der Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften umfasste am 31. Dezember 1900 im ganzen 5 436 Lokomotiven, 4 264 Tender, 308 Schneepflüge, 13 588 Personen- und 128 028 Lastwagen. Von diesen Fahrbetriebsmitteln waren 27 Personenwagen und 4 086 Lastwagen nicht Bahneigenthum, sondern fremden Parteien gehörig. Ausserdem hatten die österreichischen Eisenbahnen am Ende des zweiten Semesters 1900 zusammen 4 797 Lastwagen theils von den österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften, theils von fremden Leihgesellschaften und Eisenbahnunternehmungen ausgeliehen. Unter den Leihwagen befinden sich 570 gedeckte Lastwagen, 820 offene Lastwagen und 900 Kohlenwagen von der Ersten österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und 478 gedeckte Lastwagen, 450 offene Lastwagen, 81 Kohlenwagen und 9 Bierwagen von der österreichischen Eisenbahnverkehrsanstalt.

Unter den Lastwagen befinden sich 2 425 Kesselwagen. Von letzteren waren bestimmt für die Beförderung von Wasser 41, Gas 7, Petroleum 929, Spiritus 393, Spiritus und Melasse 84, Theer 73, Ammoniak und Soda 6, Säuren 55, Schwefelsäure 60, während 777 Kesselwagen eine bestimmte Verwendung nicht hatten.

Im Vergleiche zum Stande der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und Eisenbahnwagen - Leihgesellschaften am Ende des ersten Halbjahres 1900 ist der Stand am Ende des Jahres 1900 um 66 Lokomotiven, 57 Tender, 95 Schneepflüge, 1 061 Personenwagen und 2 402 Lastwagen höher.

— Der Bosrucktunnel der Pyhrnbahn. Am 22. d. Mts. hat bei Ardning der Stollenanschlag an der Südseite des Bosrucktunnels der Pyhrnbahn in Anwesenheit des Eisenbahnministers stattgefunden. Am festlich geschmückten Stollenorte hielt der Ortspfarrer von Ardning eine patriotische Ansprache und nahm die kirchliche Einweihung vor.

Der Gemeindevorsteher von Ardning liess seine Rede in ein dreimaliges „Glückauf!" für den Kaiser ausklingen, welches brausenden Jubel weckte. Der Eisenbahnminister gab in seiner Ansprache dem Danke für den Kaiser Ausdruck, dessen Fürsorge die grossen, neu zu schaffenden Verkehrsbauten ins Leben gerufen hat. Sodann gedachte der Minister dankbar der Thatsache, dass die Reichsvertretung hierzu die Mittel bot, besprach die Bedeutung der neuen Bahn für den allgemeinen Verkehr sowie insbesondere für die Nachbarkronländer und schloss mit herzlichem „Glückauf dem Werke!", indem er die drei Spatenstiche für den Kaiser und das Reich, für die beiden Kronländer Steiermark und Oberösterreich und für die Ortsgemeinden längs der neuen Bahn vornahm.

Die Bürgermeister von Admont und Selzthal gaben bei der Vornahme des Spatenstiches der dankbaren Freude der Bevölkerung und den besten Wünschen für das Gedeihen des grossen, schwierigen Bauwerkes Ausdruck. Auch der Regierung und des anwesenden Eisenbahnministers wurde in herzlicher Weise gedacht.

Wie der „Linzer Tagespost" aus Ardning geschrieben wird, erweckten die Schlussworte der Ansprache des Gemeindevorstandes von Windischgarsten lebhafte Heiterkeit. Diese Worte waren an den Bosruck selbst gerichtet, dem der Gemeindevorstand zurief: „Bosruck, sei g'scheit, geh' mach' uns die Freud', lass dich anbohr'n schön g'schwind von vorn und von hint', denn die Bahn ist kein Wahn; sie thut uns so noth wie das tägliche Brot!"

— **Triest und die Tauernbahn.** Die Regierung ist an den Gemeinderath von Triest mit der Aufforderung herangetreten, zu den Baukosten der Tauern- und Karawankenbahn einen Beitrag zu leisten. Die Gemeinde beschloss, wie gemeldet wird, die Ablehnung einer Beitragsleistung mit dem Hinweis darauf, dass die Stadt freiwillig seinerzeit 1 000 000 fl. zu den neuen Hafenbauten beigetragen habe und dass die zu erbauenden Bahnen nicht Triest, sondern dem Reiche zu Gute kommen.

— **Der Investitionsbedarf der Nordwestbahn.** Die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Nordwestbahn in Betreff der Bedeckung des Investitionsbedarfes der garantirten Linie und des Ergänzungsnetzes haben zu dem Abschlusse eines hierauf bezüglichen Abkommens geführt. Es wird der Nordwestbahn gestattet, ohne Rückwirkung auf die Frage der Kostenbedeckung des zweiten Gleises für den dringlichsten Bedarf der garantirten Linie eine schwebende Schuld von 3 000 000 bis 4 000 000 Kr. aufzunehmen. Die dringlichsten Herstellungen und Anschaffungen werden demächst dem Eisenbahnministerium bekannt gegeben werden und nach Genehmigung seitens des letzteren unverzüglich zur Ausführung gelangen. Für das Ergänzungsnetz, bezüglich dessen bekanntlich kein Garantieverhältniss zur Staatsverwaltung besteht, liegt das Investitionsprogramm der Regierung zu der demnächst zu gewärtigenden Genehmigung vor.

Mit dem Betrage von 4 000 000 Kr. kann wohl nur der allernothwendigste Bedarf für die allernächste Zeit gedeckt werden. Die Investitionen werden sich vornehmlich auf Erweiterungen in zahlreichen kleineren Stationen sowie auf die Vermehrung des Fahrparkes beziehen. Die Frage der Herstellung des zweiten Geleises ruht vorläufig, wird jedoch in absehbarer Zeit, wie verlautet, wieder in Verhandlung gezogen werden. Die Gesellschaft ist, wie verlautet, mit Rücksicht auf die Bestimmung der Konzessionsurkunde nicht der Ansicht, dass sie zur Legung des zweiten Gleises verpflichtet sei, da die Konzessionsurkunde der Regierung nur das Recht gibt, auf die Herstellung des zweiten Gleises zu „dringen".

— **Vintschgaubahn.** In Bezug auf den mit dem Betrage von 800000 fl. in Aussicht genommenen Beitrag der Bozen-Meraner Bahn zu den Kosten der Vintschgaubahn haben in den letzten Wochen zwischen den Vertretern des Eisenbahnministeriums und jenen der Gesellschaft Verhandlungen stattgefunden, die allerdings noch der Genehmigung der zuständigen Ministerien bedürfen. Bei diesen Verhandlungen wurde eine Verständigung über die Bedingungen angebahnt, unter denen die Bozen-Meraner Bahn zu der Leistung des erwähnten Beitrages sich bereit erklärt. Die Verhandlungen bezogen sich sowohl auf die Aufbringung des für die Leistung des genannten Beitrages und die Bedeckung des Aufwandes für die bei der gesellschaftlichen Linie nothwendigen Investitionen, als auch auf die Art der Betriebsführung der Vintschgauer und Bozen-Meraner Bahn.

— **Lokomotivbestellungen französischer Bahnen in Oesterreich.** Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat bei der Sigl'schen Lokomotivfabrik 20 Lokomotiven bestellt, die jetzt zur Ablieferung gelangen. Die Sigl'sche Lokomotivfabrik hat in der letzten Zeit für die französische Westbahn 30 Maschinen bereits abgeliefert. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat auch bei der Floridsdorfer Lokomotivfabrik sowie bei der Fabrik der Staatseisenbahngesellschaft je 20 Lokomotiven bestellt.

— **Elektrischer Betrieb auf den ungarischen Staatsbahnen.** Schon vor längerer Zeit wurde die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen erörtert, und war die Strecke Arad-Temesvár zur Veranstaltung des ersten praktischen Versuches in Vorschlag gebracht. Seither wurde der elektrische Betrieb auf Vollbahnen im Auslande wiederholt angewendet, und wird schon im Laufe der nächsten Woche in Oberitalien eine 115 km lange Eisenbahn eröffnet werden, auf welcher sowohl der Personen- wie der Lastenverkehr mittelst Elektrizität, zu welcher die Aktiengesellschaft Ganz & Co. in Budapest die gesammte Einrichtung beigestellt hat, stattfinden wird. Nun soll es, wie verlautet, auch in Ungarn mit der Einführung des elektrischen Vollbetriebes ernst werden, und sind gegenwärtig zwischen dem Handelsministerium und der Ganz'schen Aktiengesellschaft Verhandlungen im Gange, die den Zweck haben, von der wichtigen Hauptlinie Budapest-Marchegg die 110 km lange Theilstrecke Budapest-Neuhäusel und überdies noch mehrere andere Linien auf elektrische Beförderung von Personen und Güter einzurichten.

— **Böhmischer Braunkohlenverkehr.** Dem von der Aussig-Teplitzer Bahn herausgegebenen Berichte über den böhmischen Braunkohlenverkehr ist folgendes zu entnehmen: Die Kohlenförderung, welche im Jahre 1899 17 897 614 t betrug, sank im Jahre 1900, infolge des vom 20. Januar bis 20. März dauernden Bergarbeiterausstandes, auf 17 291 097 t. Es ergibt sich sonach gegen das Vorjahr eine Mindererzeugung von 3,5 %. Die Gesammt-Kohlenaufgabe der Schächte an die nordwestböhmischen Eisenbahnen betrug bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn 8 165 206 (— 225 845) t, bei der Buschtěhrader Eisenbahn 1 946 836 (+ 347 728) t, bei der österreichischen Nordwestbahn (Station Grosspriesen) 34 (— 41) t, bei den österreichischen Staatsbahnen (Prag und Pilsen) 5 046 966 (— 407 637) t, zusammen 15 159 042 (— 235 795) t. Die nachtheiligen Folgen des Ausstandes, welche sich namentlich in dem bedeutenden Rückgange der Verfrachtungsmengen der Aussig-Teplitzer und Staatsbahnen bemerkbar machten, wurden durch die Mehrverfrachtungen der Buschtěhrader Eisenbahn, welche durch die Inbetriebsetzung neuer Werke und der infolge aussergewöhnlichen Bedarfes erhöhten Leistungsfähigkeit der Schächte begründet sind, wenigstens theilweise gemildert. In Hunderttheilen ausgedrückt, ergibt sich bezüglich der zum Transport aufgegebenen Mengen gegen das Jahr 1899 bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn ein Rückgang von 2,6 %, bei den Staatsbahnen ein solcher von 8,1 %, bei der Buschtěhrader Eisenbahn hingegen eine Zunahme von 21,7 %. Die Minderverfrachtungen nach den über die Wasserstrassen erreichbaren Orten sind überdies noch durch die ungünstigen Wasserstandsverhältnisse zu erklären, welche mehrere Monate die Schifffahrt beeinträchtigten. Erfreulich ist die stetige Zunahme des Verkehres nach Bayern.

— **Sektionschef Bischoff.** Am 2. August d. J. werden es fünfzig Jahre, seit der gegenwärtige Sektionschef im Eisenbahnministerium und Baudirektor für die Wiener Stadtbahn Friedrich Bischoff, Edler v. Klammstein in den österreichischen Eisenbahndienst getreten ist. Es wird an diesem Ehrentage nicht an vielen Ehrungen für den verdienten Eisenbahnfachmann fehlen. Von schlichten, dem Gewerbestande angehörigen Eltern stammend, hat der Jubilar, welcher im 70. Lebensjahre steht, sich durch eigene Tüchtigkeit und unermüdlichen Fleiss emporgearbeitet. Nach Beendigung der technischen Studien kam Bischoff im August 1851 zu einer Bauunternehmung, wurde später beim staatlichen Eisenbahnbau über den Semmering in Verwendung genommen und im Jahre 1860 von der Südbahn als Ingeniörassistent übernommen, in deren Diensten er bis 1869 verblieb. Bischoff war hiernach mehrere Jahre als Leiter grosser Bahnbauten in Ungarn thätig. Nach Beendigung dieser Bauten wurde Bischoff 1875 zur Uebernahme der Leitung des Bahnerhaltungsdienstes der Kaiserin-Elisabethbahn berufen und zum Baudirektor ernannt. Als 1882 die Verstaatlichung der Elisabethbahn erfolgte, wurde Bischoff als Abtheilungsvorstand der Generaldirektion (Baudirektion) der Staatsbahnen in Verwendung genommen. Im Jahre 1895 wurde der Bau der Wiener Stadtbahn aus dem Wirkungskreise der Generaldirektion der Staatsbahnen ausgeschieden und eine eigene Baudirektion für diese errichtet, wobei Bischoff zum Baudirektor für die Wiener Stadtbahn ernannt wurde. Bekanntlich wird in den allernächsten Tagen, fast zusammenfallend mit dem fünfzigjährigen Jubiläum Bischoff's, die Eröffnung des Schlussstückes der Wiener Stadtbahn, der Donaukanallinie, erfolgen. Die Fertigstellung dieses für Wiens Entwickelung so wichtigen Werkes, um welches sich Baudirektor Bischoff die grössten Verdienste erworben hat, wird wohl die schönste Jubiläumsfeier für den Baudirektor der Wiener Stadtbahn bilden.

— **Studienreise für Eisenbahnbeamte nach Bosnien und der Hercegovina.** Der diesjährige Verbandstag der deutschen

und österreichischen Eisenbahn-Beamtenvereine wird in der ersten Hälfte des September d. J. in Serajevo abgehalten werden. Wie wir einem im „Flügelrad" abgedruckten Aufruf entnehmen, ladet der Verband seine Mitglieder zu einer Studienreise nach Bosnien und der Hercegovina ein, die auf 8 bis 10 Tage veranschlagt wird und zu der sich bereits 150 Theilnehmer gemeldet haben. Der Preis einer Theilnehmerkarte wird für die dem Eisenbahn-Beamtenstande angehörigen Vereins- und Verbandsmitglieder und deren nächste Familienangehörige (Frauen, Söhne, Töchter) etwa 43 ℳ, für andere, dem Eisenbahn-Beamtenstande nicht angehörige Theilnehmer 85 ℳ betragen. Letztere haben ausserdem für die ungarischen Staatsbahnen noch eine halbe Fahrkarte II. Klasse zu 17 ℳ zu lösen. In den Preis der Theilnehmerkarte sind einbegriffen die Kosten der Eisenbahnfahrten (Sonderzüge), drei Uebernachtungen und zwei Mittagessen in Serajevo, eine Uebernachtung und ein Abendessen in Mostar, die Wagenfahrt von Mostar zur Bunaquelle und zwei Uebernachtungen in Budapest.

Luxemburg.

— **Erztarife im Verkehr mit der luxemburgischen Prinz Heinrich-Eisenbahn.** Die am 1. Juni d. J. im preussischen Staatsbahnverkehr eingeführten Frachtermässigungen für den Erzverkehr werden jetzt auch auf den Verkehr mit Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrich-Eisenbahn ausgedehnt. Der neue Ausnahmetarif, der am 22. Juli d. J. in Geltung tritt, weist für den Erzverkehr von Stationen der Prinz Heinrichbahn nach den Hochofenwerken im Ruhrbezirk gegen die bestehenden Frachten Ermässigungen bis zu 1 ℳ für die Tonne auf; für Kokssendungen von der Ruhr nach den Hochofenstationen Differdingen, Rodingen und Steinfort ermässigen sich die Frachten bis 0,44 ℳ für die Tonne.

— **Eröffnung der Eisenbahn Luxemburg-Petingen für den Güterverkehr.** Am 25. Juli d. J. wird die der Prinz Heinrich-Eisenbahn gehörende Strecke von Luxemburg nach Petingen mit den Stationen: Luxemburg-Hollerich, Leudelingen (Leudelange), Dippach, Niederkerschen (Bascharage) auch für den Güter- und Viehverkehr eröffnet.

Russland.

— **Warschau-Wiener Eisenbahn.** Kürzlich fand die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Aktionäre statt, in welcher zuvörderst Bericht über den gegenwärtigen Stand der Bauarbeiten der Kalischer Linie und die darauf bezüglichen finanziellen Einzelheiten erstattet wurde, worauf der Geschäftsbericht für 1900 zur Verlesung kam und der Etat für 1901 in kurzen Umrissen aufgestellt wurde. Die Bahnlinie nach Kalisch wird sicher noch vor der vom Finanzminister vorgeschriebenen Frist fertiggestellt werden. Die Gesammtkosten werden voraussichtlich 19 898 257 R. betragen, wobei jedoch die Zinsen und die Unkosten für die Unterbringung der Obligation nicht mit einbegriffen sind. Mit Bezug auf die Bahn Tschenstochau-Herby theilte der Vorsitzende mit, dass die Warschau-Wiener Bahn von einer Betheiligung am Bau derselben endgültig abgesehen hat, da sie schmalspurig angelegt und auf elektrischen Betrieb berechnet sei. Was dagegen den projektirten Bau der Linie Lentschiza-Sgersh angehe, so sei ein endgültiger Bescheid seitens des Finanzministers noch nicht eingelaufen. Der Vorsitzende theilte darauf mit, dass bisher an die von dem kürzlich stattgehabten Eisenbahnunfalle betroffenen Reisenden 186 791 R. auf dem Wege gütlichen Vergleichs ausgezahlt worden seien.

Es gelangte dann der Geschäftsbericht für 1900 zur Verlesung. Demnach betrugen die Roheinnahmen 18 597 013 R., die Ausgaben 12 740 573 R., der Rohgewinn 5 856 439 R., von dem nach Vornahme der statutenmässigen Abzüge 2 258 109 R. als Reingewinn verbleiben. Derselbe wird in der nachfolgenden Weise Verwendung finden: 26 382 R. gehen zum Reservekapital, 437 954 R. kommen als erste Dividende (je 6 R.) für die nicht getilgten Aktien zur Auszahlung, 156 018 R. als erste Dividende für die Gründungsscheine (zu je 3 R.) und 357 000 R. (d. h. je 3 R.) als erste Dividende für die neuen Aktien zur Vertheilung, während die Direktoren und Angestellten eine Zuschlagstantième von 106 245 R. erhalten. Dies macht alles insgesammt 1 095 609 R. aus. Von dem verbleibenden Reste wird noch die statutenmässig vorgesehene Ergänzungsdividende gezahlt, so dass die gesammte Dividende für die nicht getilgten Aktien je 9 R. 10 Kop., für die Gründungsscheine 6 R. 10 Kop. und für die neuen Aktien je 4 R. 55 Kop. beträgt. Für das Jahr 1901 sind die Einnahmen mit 16 000 000 R. und die Ausgaben mit 13 000 000 R. veranschlagt.

Uebrige europäische Länder.

— **Elektrische Bahn von Neapel nach der Vesuvstation.** Die Firma Thomas Cook & Son in London lässt gegenwärtig dem „Hamb. Korr." zufolge eine elektrische Bahn von Neapel nach ihrer zum Vesuvkrater führenden Seilbahn bauen. Damit ist eine der Unzulänglichkeiten im italienischen Reiseverkehr im Verschwinden begriffen, denn es wird, um den Fuss der Seilbahn zu erreichen, nun nicht mehr nöthig sein, eine Strecke von 18 km und einen Höhenunterschied von 700 m zu Wagen zurückzulegen, wie das bis heute der Fall war. Die neue Linie schliesst in Resina an die elektrische Bahn Neapel-Resina an und wird unter Leitung des Ingeniörs Strub in Clarens gebaut, dessen Projekt als das in jeder Hinsicht beste vor den seit Jahren gemachten anderen Projekten den Vorzug erhielt. Die Bahn soll im nächsten Frühjahr dem Verkehr übergeben werden.

— **Mutschellerbahn.** Der Bau dieser das aargauische Reussthal mit dem zürcherischen Limmaththal verbindenden, 11 km langen elektrischen Bahn ist nunmehr in Angriff genommen. Die Betriebseröffnung ist für den Monat Mai 1902 vorgesehen. Die Bahn soll an die Limmaththal-Strassenbahn bei Dietikon anschliessen und das Reussthal der Stadt Zürich näher rücken. Die Fahrzeit von Bremgarten nach Dietikon soll bei einer mittleren Geschwindigkeit von 15 km 40 Minuten betragen.

— **Chamounixbahn.** Nachdem die elektrische Bahn von Fayet nach Chamounix am 25. Juli dem Betrieb übergeben worden, kann man in 3 Stunden 45 Minuten mit der Bahn von Genf nach Chamounix gelangen.

— **Rückkauf der Jura-Simplonbahn.** In Lausanne hat eine von der Direktion berufene Konferenz der interessirten Kantone Genf, Waadt, Wallis, Neuenburg, Freiburg und Bern stattgefunden. Der Meinungsaustausch soll, soweit die Subventionsaktien in Betracht kommen, der Bahndirektion als Grundlage für neue Rückkaufsverhandlungen dienen, die nächstens eröffnet werden dürften. Direktionspräsident Ruchonnet berichtete, man halte an dem ursprünglichen Vorschlage fest, wonach die Kantone von den Einzahlungen für 1901 und die folgenden Jahre befreit werden gegen Verzicht auf ihre Ansprüche aus den bisher geleisteten Einzahlungen.

— **Fahrgeschwindigkeit in der Schweiz.** Die Jura-Simplonbahn möchte auf ihrer besten Linie, zwischen Genf und Lausanne, 90 km in der Stunde fahren. Das eidgenössische Reglement gestattet aber nur 75 km. Jüngst hat nun das eidgenössische Eisenbahndepartement auf Einladung Beamte zu einer Probefahrt gesandt. Letztere hat nach westschweizerischen Blättern ein durchaus befriedigendes Ergebniss gehabt; sie erreichte die Schnelligkeit von 90 km und darüber, so dass die Strecke Lausanne-Genf künftig ganz gut in 45 Minuten zurückgelegt werden könnte.

— **Eisenbahnunglück bei Basel.** Der elsässer Personenzug Nr. 265, der um 2 Uhr 43 Minuten von Basel abgeht, ist am 25. d. Mts beim Güterbahnhof St. Johann aus bisher nicht bekannten Gründen entgleist, wobei nach Baseler Berichten eine in der II. Klasse fahrende Dame und ein Bremser getödtet, der Zugführer schwer verletzt und noch zwei andere Personen verwundet wurden. Der Materialschaden ist bedeutend, die Lokomotive des aus 10 Wagen bestehenden Zuges ist umgestürzt und hat sich tief in den Bahnkörper eingegraben: ein Personenwagen wurde zertrümmert.

— **Das Tarifgesetz der schweizerischen Bundesbahnen** ist jetzt im schweizerischen „Bundesblatt" veröffentlicht worden. Die am 8. d. Mts. begonnene dreimonatliche Referendumsfrist läuft am 8. Oktober ab. Wahrscheinlich wird es, wie der „Bund" ausführt, zur Volksabstimmung nicht kommen. Die einzige ernstliche Streitfrage betraf, wie auch an dieser Stelle ausgeführt worden, den „Instradirungsartikel", welcher den Wettbewerb zwischen Staats- und Privatbahn anging. Es wurde ein Vergleich angenommen, wonach zwischen Bundesbahn und Privatbahn eine billige Theilung des Güterverkehrs stattfinden soll, soweit dadurch wichtige Interessen der Bundesbahnen nicht verletzt werden. Das Gesetz stellt den Grundsatz auf, dass die Tarife für das gesammte Netz der Bundesbahnen einheitlich zu erstellen sind. Sämmtliche Tarife, Aenderungen usw. sind in der Regel mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten öffentlich bekannt zu geben. Jede Taxerhöhung oder Aufhebung von Tarifen ist mindestens 3 Monate vor ihrem Inkrafttreten zu veröffentlichen. Die Beförderung von Personen soll — Ausnahmen vorbehalten — täglich mindestens 4 Mal nach beiden Richtungen auf allen Linien des Bundes-

bahnnetzes und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen. Für die gewöhnlichen Personenzüge sind in der Regel nur Wagen II. und III. Kl. zu verwenden. Für Schnellzüge sind Wagen mit I., II. und III. Kl. einzustellen. Doch bleiben gewisse durchgehende Kurierzüge, die nur I. und II. Kl. führen. Als Höchstsätze für die Fahrpreise sind im Gesetz folgende bestimmt: für einfache Fahrt I. Kl. 10,4 Rappen (10 Rappen gleich 8 Pfennig), II. Kl. 7,3 R., III. Kl. 5,2 R. für das Kilometer; für Hin- und Rückfahrt (mit wenigstens 10 tägiger Gültigkeit) I. Kl. 15,6, II. Kl. 10, III. Kl. 6,5 R. Für Bahnstrecken mit starken Steigungen und mit ausnahmsweisen Bau- und Betriebsverhältnissen kann vom Bundesrath die Erhebung eines Zuschlags bewilligt werden. Jeder Reisende kann 10 kg Reisegepäck taxfrei mitnehmen, sofern es ohne Belästigung der Reisenden in Personenwagen mitgeführt werden kann.

Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Waarensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirthschaft rechtfertigen, auch auf den Werth und die wirthschaftliche Bedeutung der Waaren Rücksicht zu nehmen. Die hierfür angesetzten Höchsttarife für 100 kg bewegen sich in folgenden Grenzen: 1. Expeditionsgebühren für 1—20 km 6—18 R., für 21—29 km Zuschlag für 1 km 0,2—0,45 R., für 40 und mehr Kilometer 10—27 R.; 2. Streckentaxen für 1 km 0,42—3,4 R. Für Eilgut in Wagenladungen darf die Taxe höchstens das Doppelte der allgemeinen Wagenladungsklassen für Frachtgut betragen. Zu diesen Taxen können in gewissen Fällen Zuschläge erhoben werden. Die für Industrie, Gewerbe und Landwirthschaft erforderlichen geringwerthigen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxirt werden. Neben den Normaltarifen werden in Berücksichtigung der Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Land- und Forstwirthschaft die erforderlichen Ausnahmetarife erstellt. Solche sind auch beim Eintritt von Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebens- und Futtermittel usw., vorgesehen.

Fremde Welttheile.

— **Brücke über die Meerenge von Bakan (Japan).** Neuerdings wird wieder viel von dem alten Plane gesprochen, die beiden Inseln Hondo und Kiushiu durch den Bau einer festen Eisenbahnbrücke zu verbinden, die die Strasse von Bakan nahe an der engsten Stelle mit einer Mittelspannung von etwa 500 m übersetzen müsste. Bei der andauernd schwierigen Lage des Geldmarktes in Japan ist indessen zur Zeit wenig Aussicht auf baldige Verwirklichung dieses Planes, selbst wenn der Widerstand der Marine- und Festungsbehörden, der früher bestand, jetzt glücklich überwunden sein sollte.

— **Zum Kabinetswechsel in Japan.** Nachdem das Kabinet Ito im April d. J. zurückgetreten war und die Schwierigkeiten, ein neues Ministerium zu bilden, diesmal zu einer Art Interregnum von ungewöhnlich langer Dauer genöthigt hatten, ist nunmehr ein neues Kabinet durch den Viscount Katsura, früheren Kriegsminister, gebildet worden und hat am 2. Juni d. J. die kaiserliche Bestätigung erhalten. Nachfolger im Verkehrsministerium an Stelle von Hara ist Viscount Yoshikawa geworden, der bereits im letzten Yamagate-Kabinet das gleiche Ressort vertreten hatte.

Der frühere Finanzminister des Ito-Kabinets, Watanabe, hatte in einer plötzlichen, kaum erklärlichen Anwandlung überraschenderweise angekündigt, dass die weitere Aufwendung von Mitteln für den Bau neuer Staatseisenbahnen in Japan aus dem Extraordinarium des Staatshaushalts im Rahmen des seither zu Grunde gelegten und im allgemeinen eingehaltenen Wirthschaftsplanes für das kommende Rechnungsjahr 1902/3 infolge der finanziellen Lage des Landes nicht angängig sei, und dass auch schon im laufenden Etatsjahre 1901/2 erhebliche Einschränkungen in der Verausgabung der für den gleichen Zweck in Aussicht genommenen (und gesetzlich bewilligten) Mittel stattfinden müssten. Ueber die Entscheidung dieser Angelegenheit, in der der Finanzminister den lebhaftesten und sehr berechtigten Widerspruch nicht nur von Seiten des Verkehrsministeriums fand, brach die Kabinetskrisis aus, und es ist wohl anzunehmen, dass man unter dem neuen Kabinet über die sonderbaren Bedenklichkeiten des verflossenen Finanzministers, für die er jede sachliche Begründung schuldig geblieben ist, zur Tagesordnung übergehen wird. Zur wirthschaftlichen Entwickelung des Landes wird gerade der weitere Ausbau des Staatseisenbahnnetzes sicherlich am meisten beitragen; die gänzliche oder auch nur vorübergehende Einstellung der Arbeiten an den geplanten Staatsbahnlinien, über die wir die Leser dieser Zeitung im vorigen Jahre genauer unterrichtet hatten, war daher ein schwerer wirthschaftlicher Fehler gewesen, der auch durch die gegenwärtig bestehende Schwierigkeit in der Kapitalbeschaffung nicht zu rechtfertigen ist.

— **Staatliches Panzerplattenwerk in Japan.** Der sonderbare Plan, neben dem Flottenarsenal in Kure ein eigenes Panzerplattenwalzwerk für den japanischen Staat anzulegen, über den wir in Nr. 17 S. 270 d. Ztg. berichtet hatten, ist noch unter dem früheren Ministerium am Widerspruche des Oberhauses im Parlament gescheitert. Da es aber dem Marineministerium, wie verlautet, aus allerlei Gründen sehr ernst um jenen Plan ist, so darf man erwarten, dass er im künftigen Etatsentwurfe und während der nächsten Tagung des Parlaments wiederkehren wird. In diesem Falle wäre allerdings ein Finanzminister sehr am Platze, der gegenüber solch' phantastischen Unternehmungen die Hände fest auf die Taschen hält.

— **Neue Eisenbahnbauten in Mexiko.** Nach einer Mittheilung aus Newyork hat South-Western Railway Company of Yucatan mit der Regierung von Mexiko ein Abkommen getroffen, wonach sie einen 300 englische Meilen langen Schienenweg zwischen dem im Innern Yukatans gelegenen Ort Peto und der Espiritu-Bay bauen will. Im Anschluss hieran sollen noch Zweiglinien nach der Ascension-Bay und von Valladolid nach einem Punkte der Petolinie hergestellt werden. Ein Drittel des Kapitals für diese Unternehmungen wird in Newyork aufgebracht.

— **Eisenbahnen in Brasilien.** Dem „Journal des transports" zufolge finden seit einiger Zeit in London Verhandlungen wegen des Rückkaufs der staatlich garantirten Bahnen in Brasilien statt, und zwar handelt es sich um folgende Gesellschaften: Alagoas Natal und Nova Cruz, Southern Brazilian, Rio Grande du Sud, die Coude d'Eu, die Donna Theresa Christina, die Minas und Rio, die Central Bahia, die grosse brasilianische Südbahn, die grosse brasilianische Westbahn. Die grosse Schwierigkeit liegt darin, die Rechte der Aktionäre und der Inhaber von Obligationen dabei zu schützen und ein für den Fiskus, der diesen verschiedenen Linien auf einen Zeitraum von 30 Jahren für ein bestimmtes Kapital 7 % garantirt hat, vortheilhaftes Geschäft zu machen.

Allgemeines.

— **Die deutsche Volkswirthschaft der Gegenwart und ihre Hauptprobleme** — unter dieser Ueberschrift veröffentlicht die „Zeitschr. des königl. preuss. statist. Büros" im vierten Vierteljahrsheft 1900 eine grössere Abhandlung des Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors Ernst Biedermann zu Berlin, in welcher die Ergebnisse der amtlichen Berufszählungen von 1882 und 1895 einer gründlichen und zugleich lichtvollen Durcharbeitung unterzogen und durch graphische Darstellungen zur Anschauung gebracht sind. Die grossen wirthschaftlichen Fragen der Gegenwart, das reissend schnelle Anwachsen der Städte bei gleichzeitigem Rückgange der ländlichen Bevölkerung, die Verminderung des Mittelstandes durch das Schwinden der selbstständigen Kleinbetriebe in Handwerk und Handel, die schwierige Lage der Landwirthschaft durch den Wegzug der Arbeiter nach den Städten und Industriebezirken und die zunehmende Verschuldung des Grundbesitzes, das Umsichgreifen des Kartellwesens werden an der Hand des einschlägigen amtlichen statistischen Materials erörtert und in ihren Ursachen dargelegt. In diesem Zusammenhange ist auch der Eisenbahnen auf S. 256 f. und S. 264 gedacht und deren Entwickelung mit ihren Folgeerscheinungen in scharfen Umrissen gezeichnet. Wir gehen hier nicht näher darauf ein, da die betreffenden Thatsachen von uns an anderer Stelle und in anderem Zusammenhange bereits vielfach besprochen sind. Doch hielten wir es für unsere Pflicht, unseren Leserkreis auf das Werk eines Fachgenossen aufmerksam zu machen, der neben seiner beruflichen Thätigkeit und über die Grenzen des eigentlichen Verkehrswesens hinaus sein Interesse und seine Studien den wichtigsten Fragen des heutigen Wirthschaftslebens zugewendet hat.

— **Ein Ueberfall auf einen Eisenbahnzug** aus seltsamen Gründen ereignete sich kürzlich in Paterson (Nordamerika). Die „B. B.-Ztg." vom 14. d. Mts. berichtet darüber wie folgt: Nicht nur die europäischen Landwirthe, sondern auch die amerikanischen Farmer haben unter der Leutenoth zu leiden, und alljährlich bleibt auf Tausenden und Abertausenden von Morgen die Ernte auf dem Halme stehen, weil nicht genug Leute zu beschaffen sind, um den Weizen zu schneiden. Kürzlich nun sind einige Farmer in der Grafschaft Osage im Staate Kansas auf ein wirksames Mittel verfallen, um sich Erntearbeiter zu verschaffen. Mit Gewehren und Revolvern bewaffnet, eilten ihrer 20 nach der Eisenbahnstation Paterson und hielten einen dort durchfahrenden Personenzug an. Sie zwangen das Zugpersonal, zwei mit Einwanderern besetzte Wagen abzu-

hängen und bewogen dann die Insassen dieser Wagen, etwa 200 Männer, Frauen und Kinder, durch Drohungen und Versprechungen, bei ihnen zu bleiben und ihnen die Ernte einbringen zu helfen. Die Männer erhalten einen Lohn von 2,5 D. den Tag, Wohnung und Kost, und die Frauen finden ebenfalls gut bezahlte Arbeit.

— **Eine Automobilfahrt über den St. Gotthard.** Ueber die Erlebnisse und Fährlichkeiten einer solchen enthält „Génie civil" eine anschauliche Schilderung aus der Feder eines Automobilfahrers, der folgende Reise zurückgelegt hat: von Paris nach Genf über den Brünig nach Luzern, Brunnen, über den St. Gotthard, am Lago Maggiore entlang nach Mailand, Genua, Mittelmeerküste bis Marseille, Grenoble, Lyon, Nevers und zurück nach Paris, eine Länge von 3000 km. Die Reihe von Unfällen, denen er auf den abschüssigen oder schlechten Wegen ausgesetzt war, wird lebhaft dargestellt. Die Absicht, die den Automobilfahrer J. Arraou bei seiner Reise leitete, war die, er wollte vergleichsweise feststellen, welche Länder am besten für den Kraftwagenbetrieb geeignet seien. Zunächst wählte er eine leichte, aber kräftig gebaute Maschine, deren Unterhaltung einfach war, die jeden Augenblick eine genaue Untersuchung des ganzen Mechanismus gestattete, und die er beim Versagen häufig selbst bis zum nächsten Dorfe behufs nöthiger Reparaturen stossen konnte. Der Kraftwagen wog einschliesslich des Gepäcks 350 kg und besass 3,5 PS. Bis Genf gab es nur ganz unbedeutende Aufenthalte. Beim Hinauffahren auf den Sepey, 970 m hoch (1129 m nach Bädeker), war das Gefährt infolge von Unachtsamkeit des Maschinisten nahe daran, in den längs des Weges fliessenden Strom zu stürzen, und wurde nur durch dichtes Gebüsch aufgehalten, während ein schwerer Wagen unfehlbar in den Abgrund gestürzt wäre. Der Brünigpass wurde ohne grosse Schwierigkeiten überfahren und dabei die Beobachtung gemacht, dass, je stärker die Abschüssigkeit des Weges ist, desto langsamer die Schwingungen des Motors werden. 3,5 PS. sind bei einem Gewicht von ungefähr 350 kg genügend, um Anhöhen von 10 % zu erklimmen. Zum ersten Male mussten, was sich auf der Reise öfters wiederholte, die Triebräder der Pumpe, die aus Bronze waren und sich leicht abnutzen, geändert werden. Sobald die Pumpe nicht mehr arbeitet, erhitzt sich der Motor und nimmt an Kraft ab. In Luzern, wohin man nach einer Fahrt von 750 km gelangte, wurden einige nöthige Reparaturen gemacht und vier Flaschen mit je 10 l Essenz für die Fahrt über den St. Gotthard mitgenommen. In Göschenen wurde alles Gepäck abgeladen und mit der Bahn bis an die italienische Grenze geschickt; der Wagen war nun ungefähr um 50 bis 60 kg leichter. Bei den schwierigsten Stellen umhüllte leider ein dichter Nebel die Fahrer, vor der Teufelsbrücke musste abgestiegen und das Gefährt hinübergestossen werden. Hinter Hospenthal wurde der Nebel so dicht, dass eine Laterne angezündet und vor dem Wagen behufs Orientirung hergetragen werden musste. Die Steigungen wuchsen, und der Motor erwies sich zu ihrer Ueberwindung als zu schwach, so dass der Wagen mit den Armen vorwärts gestossen wurde. Da sich auf keiner Karte eine Angabe über die durchschnittliche Abschüssigkeit zwischen Hospenthal und dem Gotthardpass vorfand, so wurden Versuche dieserhalb gemacht, die ergaben, dass die Steigungen wenigstens 15 % erreichen und dass an vielen Stellen die Steigung noch grösser ist. Nach Ueberschreitung der Höhe des Gotthardpasses begann die Hinabfahrt. Die Bremsen, welche unglücklicherweise Lederbekleidung hatten, brannten innerhalb weniger Minuten. Alle Mittel wurden nun angewandt, um den Gang des Wagens zu mässigen, ein Baumstamm wurde mittelst eines eisernen Drahtes an den Wagen gebunden und nachgeschleppt, doch riss der Draht infolge der zu grossen Abnutzung. Da der Wind mit Heftigkeit aus dem Tessinthal wehte, wurde das Deck übergespannt, damit sich der Wind darin fangen und die Schnelligkeit der Fahrt hemmen sollte. Der Weg führte in grossen Windungen hinunter, der Wagen kam nur ruckweise vorwärts und schon verzweifelte man, Airolo zu erreichen, als man auf den Ausweg kam, eins der beiden Hilfsräder als Hemmschuh unterzuschieben und nachschleppen zu lassen, indem man es an dem Wagengestell befestigte und auf ein Stück Weissblech legte. So erreichte man endlich nach 8 Stunden Airolo, wo einige Reparaturen nöthig waren. Man fuhr dann das Tessinthal hinunter und wandte sich nach dem Lago Maggiore; unterwegs ging der Vorrath an Essenz aus und ein Pferd musste vorgespannt werden, was von der Bevölkerung natürlich mit ironischem Lächeln begleitet wurde. So wurde italienischer Boden erreicht, nachdem man vorher eine Zollgebühr von 108,60 Fr. in Gold zahlen musste, die beim Verlassen Italiens rückerstattet wurde. In Pallanza gab es keine Essenz, sondern nur Benzin, von Gallarate nach Mailand wurden der schlechten Wege halber Insassen und Wagen der Eisenbahn anvertraut, hinter Mailand ereigneten sich wieder einige Zwischenfälle, doch erreichte man Genua, von dort Marseille, und der Wagen zeigte sich nun etwas ermüdet, was man an dem Gang der Räder bemerken konnte. Endlich erreichte man Paris, nachdem man 3000 km zurückgelegt hatte. Zum Schluss bemerkt Arraou, dass die Schweiz und Italien fast gänzlich aller der Hilfsmittel entbehren, welche die kleinste französische Gemeinde den Automobilfahrern bieten könne, nämlich Mechaniker, Essenz, Ersatzstücke usw. Die Wege seien schon in der Schweiz, besonders aber in Italien schlecht.

Rechtsprechung.

— **Verpflichtungen der Bahn bei Nichtabnahme eines Frachtstücks.** Die berühmte Schauspielerin Jane Hading in Paris übergab am 3/4. November 1898 dem dortigen Speditionshause Lefèvre zwei Frachtstücke im Gesammtgewicht von 24 kg behufs unfrankirter Beförderung als Eilgut an ihre eigene Adresse: Jane Hading, Internationales Theater, Moskau. Sie enthielten Theaterkostüme. Am 6. November gab Lefèvre das Gut im Bahnhofe der französischen Westbahn in Paris auf, und es langte am 21. November in Moskau an. Gleichen Tages gab die Bahn in Moskau die Ankunftsanzeige an die oben bezeichnete Adresse auf die Post. Das Gut wurde jedoch nicht abgeholt. Mit Brief vom 10. Januar 1899 theilte die Bahn in Moskau dies der Westbahn in Paris mit und am 18. Januar setzte die Westbahn den Speditör davon in Kenntniss.

Jane Hading verklagte nun den Speditör beim Handelsgericht der Seine auf Schadenersatz. Lefèvre verkündigte der Westbahn den Streit (recours en garantie), überliess der Bahn die Prozessführung und verlangte im Falle der eigenen Verurtheilung, dass die Westbahn gerichtlich verhalten werde, ihm den Urtheilsbetrag nebst Kosten zu ersetzen. Die Bahn beschränkte sich darauf, Abweisung der Hauptklage zu verlangen. In dieser Beziehung setzte sie auseinander, dass der Transport unter der Herrschaft des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr stattgefunden habe, die Lieferfrist erst am 23. November abgelaufen sei, an diesem Tage aber die Hauptklägerin sich schon nicht mehr in Moskau befunden habe, sondern bereits von dort abgereist gewesen sei, dass sich trotz der Ankunftsanzeige vom 21. November weder die Hauptklägerin noch ein Bevollmächtigter behufs Inempfangnahme des Gutes eingefunden habe; es handele sich in vorliegendem Falle nicht um ein Ablieferungshinderniss im Sinne von Art. 24 I. U., weswegen eine Pflicht zur unverzüglichen Anzeige an Lefèvre nicht bestanden und die Anzeige vom 12. Januar an ihn, weil nicht gesetzlich befristet, früh genug stattgefunden habe. Auf alle Fälle verlangte die Bahn Ermässigung des geforderten Schadenersatzbetrages, indem eventuell nicht Art. 41, sondern Art. 34 I. U. zur Anwendung gelange.

Das Gericht gelangte zur Gutheissung der Haupt- und der Regressklage, in dem nach Maassgabe von Art. 34 I. U. ermittelten Betrage von 1260 Fr. nebst Verzugszinsen und Kosten. In der Begründung des Urtheils wird im wesentlichen folgendes ausgeführt: Die Klage sei nach dem Rechte des I. U. zu beurtheilen. Gemäss Art. 16 I. U. gelte die Station Moskau als Ort der Ablieferung, und nach dem Reglement der russischen Bahnen bestehe keine Verpflichtung zur Ablieferung ins Haus. Die Nichtabholung begründe den Thatbestand eines Ablieferungshindernisses, und Lefèvre hätte gemäss Art. 24 I. U. in Kenntniss gesetzt werden sollen. Nachdem das Ablieferungshinderniss länger als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist fortbestanden, habe Lefèvre gemäss Art. 33 I. U. das Recht besessen, das Gut als verloren zu betrachten und Schadenersatz für den Verlust zu verlangen. Der Schaden sei nach Art. 34 I. U. zu bemessen und werde auf 1260 Fr. festgesetzt.

Die „Zeitschr. f. den intern. Eisenbahntransport", der wir diesen Bericht entnehmen, fügt ihren Mittheilungen hinzu, dass bei der Beurtheilung der Hauptklage, wo es sich um das Rechtsverhältniss zwischen Jane Hading und dem Speditör Lefèvre handelte, gar nicht das Internationale Uebereinkommen über den Frachtverkehr, sondern französisches Recht hätte zur Anwendung kommen müssen. Das Urtheil des Handelsgerichts der Seine unterliegt auch u. E. schweren Bedenken, und möchten wir bezweifeln, dass sich die Bahnverwaltung bei dieser Entscheidung beruhigt und nicht vielmehr im Berufungswege ein günstigeres Urtheil erstritten hat. Jedenfalls dürfte die gerichtliche Erwägung, dass „die Nichtabholung des Frachtstücks den Thatbestand eines Ablieferungs*hindernisses* begründet habe", in dieser Allgemeinheit wohl nicht als eine zutreffende gelten können.

Bücherschau.

— **Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahngüterverkehr.** I. Theil: *Eisenbahnstationsverzeichniss* der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen sowie

der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas (mit Ausnahme der Eisenbahnen Grossbritanniens) unter Angabe der Adressen der Eisenbahn- und Stationsverwaltungen sowie der leitenden Bahnbeamten, der Entfernungen der Stationen unter einander, der Abfertigungs- und sonstigen Befugnisse derselben im Eisenbahngüterverkehr sowie ihrer geographischen und politischen Lage. 32. Auflage, Berlin 1901. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck). Preis 9,50 ℳ.

Soeben ist das genannte allbekannte Werk, das den Eisenbahnverwaltungen und -Dienststellen sowohl als auch den Speditions- und grösseren kaufmännischen Geschäften zu einem unentbehrlichen Nachschlagebuch geworden ist, in seiner diesjährigen, vollständig umgearbeiteten 32. Auflage erschienen, den Stand des europäischen Eisenbahnnetzes am 1. Juli d. J. darstellend.

Aus dem ergänzten Adressenverzeichniss der Bahnverwaltungen sowie aus den Angaben über die seit dem Erscheinen der letzten Auflage in Europa eröffneten Bahnlinien, deren Stationsverhältnisse in dem Werke berücksichtigt sind, ist zu ersehen, wie bedeutend und umfangreich die Aenderungen in der neuen Auflage sind.

Die Anordnung des Stoffes im geographischen Theil ist — unter Einfügung der neuen Bahngebiete — im wesentlichen dieselbe geblieben.

Wie in der vorigen Ausgabe des Werkes sind die Eisenbahnen, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtenverkehr Anwendung findet, besonders gekennzeichnet.

In dem angehängten genauen alphabetischen Stationsregister findet sich zum Zweck des raschen Gebrauches bei jeder Station angegeben, zu welchem Bahngebiet (bei den preussischen und hessischen Staatsbahnstationen auch zu welchem Verkehrsinspektionsbezirk) sie gehört und inwieweit ihr Güterverkehr etwa beschränkt ist usw. Dieser Theil gibt den Versendern und Abfertigungsstellen daher auch das Mittel an die Hand, sich durch Nachschlagen der betreffenden Stelle des geographischen Stationsverzeichnisses über die wichtigsten für sie in Betracht kommenden Verhältnisse jeder Station schnell und eingehend zu unterrichten.

Die ausserordentliche Sorgfalt, mit der auch die neue Auflage bearbeitet ist, verdient hohe Anerkennung. Wird auch der Stoff zu den Angaben von den dem Vereinsgebiet angehörenden Verwaltungen auf Grund einer langjährigen Uebung in höchst dankenswerther Bereitwilligkeit meist in einwandfreier Form geliefert, so ist mit der Herbeischaffung des Materials von den sehr zahlreichen vereinsfremden Verwaltungen Belgiens, Dänemarks, Frankreichs, Griechenlands, Italiens, Luxemburgs, Norwegens, Portugals, Russlands, Schwedens, der Schweiz, Spaniens, der Türkei, Bulgariens und Serbiens und mit der Zusammenstellung und Sichtung des gesammten Stoffes eine sehr erhebliche Mühe und Arbeit verbunden, die eine langjährige Uebung und genaue Kenntniss der Verhältnisse voraussetzt. Nur so ist es möglich, ein Werk herzustellen, das in seiner Weise in der Eisenbahnlitteratur unübertroffen dasteht und dessen Ruf wie dessen Verbreitung weit über die Vereinsgrenzen hinausgeht.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 20,4 km lange Strecke Sulingen-Bassum, welche am 1. August d. J. für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet und von der königlichen Eisenbahndirektion Münster in Betrieb genommen werden wird, sowie die 7,84 km lange Strecke Ebersdorf-Weidhausen der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, welche gleichfalls am 1. August d. J. für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet werden soll, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 1. August d. J. wird der an der Eisenbahnstrecke Oberhausen-Rheine gelegene Personenhaltepunkt Maria-Veen, der bisher nur dem Personen- und beschränkten Gepäckverkehr gedient hat, als Haltestelle für den unbeschränkten Gepäck-, Güter- und Thierverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Münster in Nr. 58 — Inser.-Nr. 1878 — d. Ztg.)

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I, 87 vom 24. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres und die königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 29. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Druckfehlerberichtigung.

Der im Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 auf Seite 92, für Stefanau-Dresden-Elbkai enthaltene Frachtsatz der Stückgutklasse II ist von 241 ₰ auf 341 ₰ richtig zu stellen. Der erhöhte Frachtsatz tritt sofort in Kraft.

Wien, am 25. Juli 1901. (1915)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. August 1901 wird die 20,4 km lange Theilstrecke Sulingen-Bassum und damit die ganze 86,8 km lange Neubaulinie Bünde-Sulingen-Bassum als vollspurige Nebenbahn mit den Haltestellen Schwaförden und Neuenkirchen Kreis Sulingen und den Haltepunkten Scholen und Apelstedt für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr in Betrieb genommen und mit dem Eröffnungstage in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Münster übergeben.

Die Haltepunkte Scholen und Apelstedt sind nur für den Personen- und Reisegepäckverkehr eingerichtet.

Auf den mit festen Kopf- und Seitenrampen versehenen Haltestellen Schwaförden und Neuenkirchen Kreis Sulingen findet ausserdem die Annahme und Auslieferung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Thieren und Leichen statt.

Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen und ausgeliefert.

Die Züge werden auf der Strecke nach den öffentlichen Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen sowie über Bünde-Sulingen-Bassum berechnete ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationsverbindungen in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, den 23. Juli 1901. (1916)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August d. J. wird im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg die Neubaustrecke Löwenhagen-Gerdauen und die Reststrecke Gr.-Rominten-Stallupönen der Nebenbahn Goldap-Stallupönen dem öffentlichen Verkehr übergeben.

An der Strecke Löwenhagen-Gerdauen liegen in der Richtung von Löwenhagen die neuen Verkehrsstellen Fuchsberg, Uderwangen, Neu=Waldeck, Domnau, Georgenau, Friedland i. Ostpr., Böttchersdorf, Schakenhof und Spierau. Von diesen Verkehrsstellen sind Fuchsberg und Georgenau nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet; Spierau dient nur dem Wagenladungsgüterverkehr. Die übrigen neuen Verkehrsstellen dienen der Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, mit der Beschränkung, dass die Laderampe in Uderwangen, Neu=Waldeck, Böttchersdorf, Schakenhof nur für Seitenverladungen eingerichtet ist.

An der Strecke Gr.=Rominten-Stallupönen liegen in der Richtung von Gr.=Rominten die neuen Verkehrsstellen Tollmingkehmen, Cassuben, Podszohnen, Pillupönen und Göritten. Von diesen Verkehrsstellen ist Podszohnen nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet, die übrigen neuen Verkehrsstellen dienen der Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, mit der Beschränkung, dass die Laderampe in Cassuben, Pillupönen und Göritten nur für Seitenverladungen eingerichtet ist.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist keine der an beiden Strecken gelegenen Abfertigungsstellen geeignet. Sämmtliche Stationen mit Ausnahme von Fuchsberg, Georgenau und Podszohnen werden in den Gruppentarif I (Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg) und gleichzeitig in die Gruppenwechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 25. Juli 1901. (1917)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Am 1. August d. J. gelangt auf der zu eröffnenden Neubaustrecke Empel-Bocholt folgender Fahrplan zur Einführung:

1	3	5	7		Stationen		2	4	6	8
5.30	7.48	1.52	5.10	ab	Emmerich (23)	an	7.55	2.01	4.42	8.56
5.52	8.06	2.09	5.27	an	Empel (23)	ab	7.38	1.43	4.30	8.34
—	6.16 / 7.02	12.20	3.41	ab	Oberhausen (23)	an	9.38	3.24*) / 3.39	6.55	11.31
—	7.07 / 7.34	1.07	4.08	ab	Wesel (23)	an	8.44	2.29*) / 2.43	6.01	10.39
—	7.37 / 7.58	1.41	4.29	an	Empel (23)	ab	8.08	1.56*) / 2.10	5.28	10.05

*) Nur Sonntags.

1 2—4	3 2—4	5 2—4	7 2—4	Entf. km		Stationen Klasse Klasse		2 2-4	4 2—4	6 2—4	8 2—4
5.55	8.15	2.15	5.35	0,0	ab	Empel (23)	an	7.34	1.36	4.24	8.31
6.04	8.24	2.24	5.44	3,7	„	Vehlingen	ab	7.26	1.28	4.16	8.22
6.11	8.40	2.35	6.00	6,2	„	Isselburg=Anholt	„	7.19	1.21	4.09	8.15
6.19	8.52	2.44	6.16	10,2	„	Werth	„	7.09	1.07	3.59	7.54
6.27	9.02	2.52	6.28	14,0	„	Mussum	„	7.01	12.59	3.51	7.40
6.35	9.12	3.00	6.38	18,7	an	Bocholt	ab	6.50	12.48	3.40	7.25
8.17	9.25	5.11	7.13		ab	Bocholt	an	5.47	12.35	3.31	7.05
8.48	10.05	5.42	7.44		an	Wesel (33)	ab	5.15	11.58	2.58	6.34
9.38	: 10.48	6.46	8.38		„	Oberhausen (23)	ab	—	11.21	2.02	5.47 : 6.04

Für die neue Bahnstrecke gelten die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 6. Oktober 1899.

Die Stationen Isselburg=Anholt und Werth sind für den unbeschränkten Güter- und Thierverkehr eingerichtet, während in Mussum die Abfertigung von Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen ist und auf dem Haltepunkt Vehlingen nur Personen abgefertigt werden und Gepäck nur zur Nachabfertigung angenommen wird.

Vom selben Tage ab wird ein neues Zugpaar zwischen Bocholt und Wesel wie folgt verkehren.

Nr. 824. Bocholt Abf. 9.25, Dingden 9.38, Hamminkeln 9.46, Blumenkamp 9.55, Wesel Ank. 10.05 Vorm. zum Anschluss an die Schnellzüge D 164 nach Cöln-Basel und D 26 nach Essen H. B.-Berlin.

Nr. 825. Wesel Abf. 11.58 Vorm. im Anschluss an Schnellzug 71 von Oberhausen bezw. Cöln und Hannover; Blumenkamp Abf. 10.07 N., Hamminkeln 12.16, Dingden 12.23, Bocholt Ank. 12.35 N.

Essen, den 22. Juli 1901. (1918)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Eröffnung von Stationen.

Am 1. August d. J. wird der an der Strecke Münden (Hann.)-Halle a/S. zwischen den Stationen Bodenrode und Leinefelde neu errichtete Personenhaltepunkt Beuren dem Personenverkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung findet von Beuren nicht statt. Nach Beuren kann Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Aufgeber sich zur Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation ausdrücklich bereit erklärt.

Cassel, den 25. Juli 1901. (1919)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Rechtsrheinisch - hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII).

Am 1. August 1901 werden die Stationen Mussum und Werth des Direktionsbezirks Essen in den Tarif einbezogen. Ueber die Frachtberechnung geben die betheiligten Dienststellen sowie das hiesige Verkehrsbüreau Auskunft.

Essen, den 25. Juli 1901. (1920)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. August d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. Oktober 1899 der Nachtrag VII, welcher u. a. Entfernungen für die Stationen Mussum, Remscheid = Güldenwerth, Schoden, Stoppenberg und Werth, anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für Giessereiroheisen, Frachtsätze der Ausnahmetarife 9, 9 S, E und E 1 von Engelskirchen und Remscheid=Güldenwerth sowie die Ausnahmetarife 14, 14 a und K für Zucker enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Remscheid=Güldenwerth gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr.

Essen, den 27. Juli 1901. (1921)

Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Am 1. August d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 15. Oktober 1899 der Nachtrag VI, welcher Frachtsätze von Station Osterfeld Süd sowie nach den Stationen Mussum, Remscheid = Güldenwerth, Stoppenberg und Werth enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Die Frachtsätze nach Remscheid = Güldenwerth gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr.

Essen, den 27. Juli 1901. (1922)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August 1901 tritt im süd-ostpreussischen Gütertarif für Holz des Spezialtarifs III in vollen Wagenladungen zwischen Gr.=Lindenau und Königsberg i/Pr. Cranzer Bahnhof ein direkter Frachtsatz von 0,17 ℳ für 100 kg in Kraft. (1923)

Königsberg i/Pr., den 24. Juli 1901.

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Wirksamkeit vom 15. August l. J. ermässigen sich die Frachtsätze für die Station Markt=Grafing im Ausnahmetarif Nr. 35 um 0,06 ℳ für 100 kg.

München, den 26. Juli 1901. (1924)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. wird die Station Königshütte Oberschl. des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif 17 für Bier des Tarifheftes Nr. 1 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 23. Juli 1901. (1925)

Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. August d. J. tritt im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbands-Güterverkehre (Tarifheft 2) für Artikel des Spezialtarifs III ein direkter Frachtsatz von 105 Heller für 100 kg zwischen Ober-Bris und Reichenberg (A. T. E. und S. St. B.) bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901, in Kraft.
Dresden, den 26. Juli 1901. (1926)
K. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die Stationen der Nebenbahn Löwenhagen-Gerdauen, sowie der Reststrecke Gr. Rominten-Stallupönen der Nebenbahn Goldap-Stallupönen des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg i Pr. in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.
Kattowitz, den 23. Juli 1901. (1927)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Geltung vom 25. Juli 1901 werden im Uebergangsverkehr zwischen der Samland-Kleinbahn einerseits und Königsberg i/Pr. Ostbahnhof loco andererseits für die Beförderung von Wagenladungssendungen jeder Art (einschliesslich Vieh) von Königsberg i/Pr. Ostbhf. nach dem Anschlusspunkte Tragheimer Palve und umgekehrt folgende Ueberführungsgebühren erhoben:

	für jeden Wagen
für Wagen von 10 t Ladegewicht	= 6,00 ℳ
für Wagen von 12,5—14,9 t Ladegewicht	= 7,25 „
für Wagen von 15 t und mehr Ladegewicht	= 8,50 „

Von demselben Zeitpunkte ab kommen für Wagenladungssendungen jeder Art im Uebergangsverkehr zwischen den Stationen der Samlandbahn und der Fischhausener Kreisbahn einerseits und Stationen der preussischen Staatsbahnen andererseits auch für die Strecken der Samlandbahn und der Fischhausener Kreisbahn die Frachtsätze der preussischen Staatsbahnen zur Anwendung. Gleichzeitig kommt für den vorbezeichneten Verkehr die bisher von der Samlandbahn für die Strecke Tragheimer Palve-Samlandbahnhof berechnete Ueberführgebühr von 3 ℳ für den Wagen bei gewöhnlichen Wagenladungen in Wegfall; sie bleibt nur bei Viehsendungen bestehen.
Königsberg i/Pr., den 24. Juli 1901. (1928)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Giesserei-Roheisen bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen von den Stationen Dresden-Elbkai (Alt- und Neustadt), Dresden König Alberthafen, Riesa-Elbkai und Zwickau i. S. nach einigen Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen treten am 1. August 1901 Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Auskunft hierüber ertheilen unsere Güterverwaltungen.
Dresden, den 26. Juli 1901. (1929)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Gütertarif.
(Gruppe I/II.)

Am 1. August d. J. wird die Station Schottwitz des Direktionsbezirks Breslau als Versandstation in die Ausnahmetarife E und E 1 (für E 2) für Eisen und Stahl einbezogen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Bromberg, den 26. Juli 1901. (1930)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. November 1900.

Mit Wirksamkeit vom 15. August l. J. ermässigen sich infolge Auflassung des Lokalbahnzuschlages die Frachtsätze nach verschiedenen bayer. Stationen um je 6,0 ℳ für 10000 kg.
München, den 26. Juli 1901. (1931)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juli d. J. sind die an der Neubaustrecke Simmern-Kirchberg liegenden Stationen Kirchberg (Hunsrück) und Unzenberg der Eisenbahndirektion Mainz in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen worden.
Näheren Aufschluss geben die betheiligten Stationen.
München, den 25. Juli 1901. (1932)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1901 gelangt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält:
Anstosssätze für die neu einbezogene Station Mauthaus;
Aenderungen bestehender Anstosssätze, welche durch die ab 1. August 1901 erfolgende Aufhebung der besonderen Zuschläge auf der Vizinalbahn Georgensgmünd-Spalt und einigen Lokalbahnen veranlasst sind, und einige Berichtigungen und Ergänzungen.
München, den 22. Juli 1901. (1933)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI.
(Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.)

Mit Wirkung vom 1. August d. J. ab kommt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von
a) Erden, wie im Ausnahmetarif 2 Ziffer 2 genannt,
b) Wegebaumaterialien, wie im Ausnahmetarif 5 genannt,
c) Steine des Spezialtarifs III
von und nach Wächtersbach im Uebergangsverkehr der Kleinbahn Wächtersbach-Birstein auf der Grundlage der um 2 ₰ für 100 kg gekürzten Sätze des Ortsverkehrs der Station Wächtersbach zur Einführung.
Frankfurt a/M., den 23. Juli 1901. (1934)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr und rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Vom heutigen Tage ab treten zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen und der Station Ibbenbüren des Direktionsbezirks Münster anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.
Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 23. Juli 1901. (1935)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. August d. J. tritt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 9 in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Handorf (Oldenbg.), Emden Aussenhafen, Gronau i. Hann., Neuenkirchen (Kr. Sulingen), Petkum, Salzdetfurth und Schwaförden, anderweite theils ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die an der Strecke Bünde-Sulingen gelegenen und verschiedene andere Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Münster; ferner Ausnahmefrachtsätze für Eisen etc. von Hildesheim und Wülfel, für Sprit, Dextrin, Kartoffelstärkefabrikate und Hohlglaswaaren nach Leer, sowie sonstige, bereits veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.
Die in letzterem enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Seeschlick von Station Weener (Ausnahmetarif 2a) treten am 15. September 1901 ausser Kraft.
Der Nachtrag ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.
Hannover, den 25. Juli 1901. (1936)
Königliche Eisenbahndirektion.

Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird die Teutoburger Wald-Eisenbahn in den Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif einbezogen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 27. Juli 1901. (1937)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Zum Expressguttarif Main-Neckarbahn-preussisch-hessische Staatsbahnen — Strecken der vormaligen hessischen Ludwigsbahn — sowie hessische Nebenbahnen im Privatbetrieb gelangt mit Gültigkeit vom 1. August l. J. der Nachtrag III zur Einführung.
Derselbe enthält u. a. neue Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Nebenbahn Osthofen-Westhofen und Sprendlingen-Fürfeld.
Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.
Darmstadt, den 25. Juli 1901. (1938)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil V, Heft 1 vom 1. Mai 1901.
Mit Wirksamkeit vom 15. August l. J. ermässigen sich die Frachtsätze der Abtheilung I für die Station Markt-Grafing um 6 ℳ für 10000 kg.
München, den 26. Juli 1901. (1939)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

In den besonderen Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehr von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth etc. vom 1. August 1899 wird mit Gültigkeit vom 10. August d. J. die Station Nilbau des Eisenbahndirek-

tionsbezirks Posen als Empfangsstation einbezogen.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Erfurt, den 26. Juli 1901. (1940)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif vom 1. Juli 1901 für Futtermittel, Streumittel, Saatgut.

1. Im Anschluss an die Bekanntmachung vom 13. d. Mts. wird das Empfangsgebiet des besonders ermässigten Ausnahmetarifs für Futter- und Streumittel sowie Saatgut vom 1. Juli d. J. mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab auf die Kreise Allenstein und Osterode i/Ostpr. der Provinz Ostpreussen ausgedehnt. Demzufolge haben die Zusätze zu lauten:

a) auf S. 2 des vorgenannten Tarifs in der 8. Zeile von oben hinter „Westpreussen": „sowie den Kreisen Allenstein, Johannisburg, Neidenburg, Mohrungen, Osterode i/Ostpr. und Preuss.-Holland der Provinz Ostpreussen und Dramburg der Provinz Pommern";

b) auf S. 2 des Tarifs für Futter- und Streumittel, gültig vom 1. Juli bis 30. September d. J., in der 11. Zeile von oben hinter dem Wort „Ostpreussen": „ausgenommen die Kreise Allenstein, Johannisburg, Neidenburg, Mohrungen, Osterode i/Ostpr. und Preuss. Holland — s. den besonders ermässigten Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel sowie Saatgut vom 1. Juli d. J. —".

2. Der Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel vom 1. Juli bis 30. September 1901 ist ausgedehnt worden auf Sendungen nach
dem Grossherzogthum Baden,
dem königlich bayerischen Regierungsbezirk der Pfalz.

3. Von fremden Bahnen sind beigetreten

a) dem besonders ermässigten Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel, sowie Saatgut:
die Altdamm-Kolberger Eisenbahn,
die braunschweigische Landes-Eisenbahn,
die Brölthaler Eisenbahn,
die Cronberger Eisenbahn,
die Dahme-Uckroer Eisenbahn,
die Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn,
die holländische Eisenbahn,
die Hoyaer Eisenbahn,
die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn,
die Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn,
die lausitzer Eisenbahn,
die Main-Neckarbahn,
die mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn,
die Meppen-Haselünner Eisenbahn,
die Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn,
die niederländische Staatsbahn (Elten),
die niederlausitzer Eisenbahn,
die nordbrabant-deutsche Eisenbahn,
die Oschersleben - Schöninger Eisenbahn,
die Paulinenaue - Neu-Ruppiner Eisenbahn,
die Peine-Ilseder Eisenbahn,
die prignitzer Eisenbahn,
die Rinteln - Stadthagener Eisenbahn,
die Stargard-Cüstriner Eisenbahn (nur für Saatgut),
die Teutoburger Wald-Eisenbahn,
die Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn,
die westfälische Landes - Eisenbahn,
die Wittenberge - Perleberger Eisenbahn,
die Zschipkau - Finsterwalder Eisenbahn;

b) dem Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel vom 1. Juli bis 30. September 1901:
dieselben Bahnen wie zu a), ausserdem
die grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen,
die königlich bayerischen Staatseisenbahnen (für den Durchgangsverkehr),
die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn),
die ostpreussische Südbahn (für den Versand von Königsberg, Lyck, Prostken),
die pfälzischen Eisenbahnen,
die Stargard-Cüstriner Eisenbahn (für den Empfang).

Berlin, den 27. Juli 1901. (1941)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Bahnen.

Die Station Erlenbach der k. b. Staatseisenbahnen, deren Güterabfertigung auf Stückgüter bis zum Einzelgewicht von 250 kg beschränkt ist, ist mit sofortiger Gültigkeit in nachfolgende Gütertarife einbezogen:
Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897,
Frankfurt a. M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898,
hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897,
Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891,
pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899,
Saarbrücken - bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896,
Elsass-Lothringisch - Luxemburg - bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895,
badisch - bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1891 und
württembergisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 25. Juli 1901. (1942)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch - südwestdeutscher Verband.

Die auf den preussisch - hessischen Staatsbahnen bestehenden Ausnahmetarife Nr. 14, 14a und L für Zucker zur Ausfuhr bezw. an Raffinerien kommen vom 1. August d. J. ab auch im Verkehre des vorbezeichneten Verbandes zur Anwendung.

Hannover, den 26. Juli 1901. (1943)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

a) Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr,

b) rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Mit dem 1. August d. J. werden die Stationen Werth, Mussum und Stoppenberg in den Tarif zu a) und Osterfeld Süd (als Versandstation) in den Tarif zu b) aufgenommen. Ferner werden und zwar vom 1. August d. J. ab die Stationen Sonnefeld und Weidhausen Herzogthum Coburg und vom Tage der Betriebseröffnung — voraussichtlich am 15. August d. J. — die Stationen Lichtenberg Oberfr., Hölle und Marxgrün in die Tarife für die obenbezeichneten Verkehre aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 23. Juli 1901. (1944)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen etc.

Vom 1. September d. J. ab wird die Station Hostiwitz der Buschtêhrader Eisenbahn in den Tarif für den oben genannten Verkehr einbezogen. Für Sendungen nach Hostiwitz kommen die in diesem Tarife für die Station Rusim der Buschtêhrader Eisenbahn vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich 1,6 Heller für 100 kg zur Erhebung.

Breslau, den 22. Juli 1901. (1945)

Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 42 für Tabak im Tarif Theil II, Heft I vom 1. Juni d. J. für den Verkehr zwischen Joachimsthal und den sämmtlichen belgischen Stationen werden mit Wirksamkeit vom 15. September 1901 um 1,90 Franken erhöht und gelten nur für Sendungen an die k. k. Tabakfabrik daselbst.

Der Stationsname heisst künftig St. Joachimsthal.

Cöln, den 27. Juli 1901. (1946)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Im niederländisch-österreichisch-ungarischen Verbande gelten vom 15. August d. J. an die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 des Gütertarifs Theil II, Heft 1 vom 1. Juni d. J. für Wien Staatsbahnhof unter den gleichen Bedingungen auch für den Verkehr von den Stationen Brünn und Schimitz der priv. österr.-ungar. St. E. G.

Dresden, am 31. Juli 1901. (1947)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. August d. J. treten im sächsisch-österreichisch - ungarischen Verbande, Heft 3, Frachtsätze des Spezialtarifs III zwischen Linz einerseits, Arnsdorf und Löbau i. S. andererseits, ferner zwischen Redl-Zipf einerseits, Arnsdorf, Dresden (sämmtl. Bhfe.), sowie Löbau i. S. andererseits in Kraft. Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 28. Juli 1901. (1948)

K. Generaldir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird die Station Schottwitz des Direktionsbezirks Breslau als Versandstation in die Seehafenausnahmetarife E und E^1 (für E^2) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen auf Befragen Auskunft.

Hannover, den 25. Juli 1901. (1949)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizer. Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901, treten für die Beförderung von Holzkohlen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre mit Ungvár (Station der kgl. ung. Staatseisenbahnen) bezw. Barcs (Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft) folgende Frachtsätze in Kraft:

Von	nach								
	Bregenz trans. Lindau trans.	Buchs trans.	St. Margarethen trans.	Romanshorn	Zürich (Hauptbahnhof)	Basel N. O. B. u. bad. B.	Schaffhausen N. O. B. u. bad. B.	Singen N. O. B. u. bad. B.	Konstanz N. O. B. u. bad. B.
	Centimes für 100 kg								
Ungvár .	296	294	297	314	355	366	340	335	328
Barcs . .	—	—	—	224	263	286	257	254	237

Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen.

Die Frachtsätze im Verkehre mit Barcs gelten nur bei Verwendung von Wagen mit Holzkohlenaufsätzen.

Wien, am 25. Juli 1901. (1950)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.

(Berichtigung der Frachtsätze für Lokomotiven, auf Trucks oder Lowries der Absender verladen.)

Die in diesem Blatte Nr. 56 vom 29. VII 1901 auf Seite 896 verlautbarten Schnittsätze der Schnitttafel A und B sind in nachstehender Weise zu berichtigen:

Schnitttafel A.

Bis zum Schnittpunkte von	für 100 kg in Centimes
Baden	99,4
Oerlikon	86,8
Rüti (Zürich)	96,4
Töss	74,8
Winterthur	74,2
Zürich (Hauptbhf.) . .	89,8

Schnitttafel B.

Vom Schnittpunkte nach	für 100 kg in Centimes
Granica trs. bezw. Szczakowa trs. etc. etc.	a) 186 b) 156

Wien, am 29. Juli 1901. (1951)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

(Ermässigte Frachtsätze für Getreide und Hülsenfrüchte, sowie Mahlprodukte.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1901 gelangen für Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Bubentsch, Bubna, Lieben (St. E. G. u. Oe. N. W. B.), Prag (diverse Bahnhöfe), Smichow und Vysocan (B. N. B. u. Oe. N. W. B.) nach den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen direkte Ausnahmesätze im Kartirungswege zur Einführung, welche bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden können.

Die Anwendung derjenigen dieser Sätze, die nur für Sendungen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen überseeischen Kolonien Gültigkeit haben, ist auch an die Einhaltung der bestehenden einschlägigen Centralvorschriften geknüpft.

Wien, am 24. Juli 1901. (1952)

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreich.-russischer Grenzverkehr.

(Ausserkraftsetzung der Frachtsätze für Eier russischer Herkunft.)

Die in diesem Blatte Nr. 95 vom 5. Dezember 1900 sub Pos. 3024 verlautbarten Frachtsätze für Eier russischer Herkunft von österr.-russischen Grenzstationen nach Strassburg C. B. und Neudorf sowie nach Saarbrücken gelangen mit 14. August 1901 zur Aufhebung.

Wien, am 26. Juli 1901. (1953)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mecklenburg-pommersche Schmalspurbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt für die Beförderung von Exportrohzucker in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Friedland nach Ferdinandshof ein Ausnahmefrachtsatz von 0,115 ℳ pro 100 kg in Kraft.

In diesem Frachtsatz ist die Umladegebühr enthalten.

Friedland i/M., den 26. Juli 1901. (1954)

Direktion.

6. Verdingungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung beabsichtigt die Lieferung eines halbjährigen Bedarfes von 400 Mztr. event. 20 % mehr, prima gut abgelagertem Leinölfirniss, für Werkstättenbedarf der österr. Linien, lieferbar verzollt und franco einer Südbahnstation, im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz zu vergeben.

Die Effektuirung der Lieferung hat in 6 aufeinander folgenden Monatspartien von circa 70 Mztr. zu erfolgen und ist die erste Partie im Laufe des Monats September a. c. zu bringen.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse nebst Schiedsgerichtsordnung können bei der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Administrationsgebäude parterre Nr. 27) während der Amtsstunden behoben oder per Post bezogen werden.

Die Offerten sind gestempelt und mit der Aufschrift „Offerte auf Leinölfirniss“ versehen, unter Anschluss eines Handmusters von ca. 1 kg Flascheninhalt, spätestens bis 10. August l. J., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung einzubringen; der Vadium-Erlagschein muss den Offerten beiliegen.

Bedingnissheft und die zugehörige Schiedsgerichtsordnung sind nicht den Offerten beizulegen, sondern es hat der Offerent im Offerte zu erklären, dass er die Bestimmungen vollinhaltlich zur Kenntniss genommen hat und dieselben anerkennt; Offerten, welche diese Erklärung nicht enthalten, die ohne Vadium-Erlagschein oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Juli 1901. (1955)

Die Materialverwaltung.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien.

Kupfer in Stücken und Spähnen, Messing-, Rothguss-, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, alte Räder, Radreifen usw. in den Hauptwerkstätten Lingen und Osnabrück lagernd und daselbst zu besichtigen.

Eröffnung der Angebote am 17. August 1901, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 28. August, Abends 8 Uhr.

Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Vorstande unseres Centralbüreaus zu beziehen.

Münster, den 25. Juli 1901. (1956

Königliche Eisenbahndirektion.

Gesellschaft für den Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Es soll der Verkauf stattfinden von:

Stahlschienen mit Laschen und Unterlagsplatten, Haknägeln, Schraubenbolzen, eisernen Querschwellen usw.

Submissionstermin Dienstag, den 20. August, Nachmittags 2 Uhr in unserem Centralbüreau in Utrecht, bis zu welchem Offerten einzureichen sind.

Die Bedingungen werden auf Franco-Anfrage abgegeben.

Nähere Auskunft ertheilt der Ingenieur, Chef der Werkstätte G. J. F. van Vryberghe de Coningh hierselbst.

Utrecht, 25. Juli 1901. (1957)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 60. | 3. August 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Ueber Mängel bei Streckenblockanlagen.

Herr O. Wehr macht in Nr. 58 d. Ztg. auf zwei angebliche Mängel in der Bauart und Betriebsweise der Streckenblockanlagen in einer Weise aufmerksam, die den Anschein erwecken könnte, als seien diese Mängel allgemein vorhanden. Der erste Mangel soll in der Bauart liegen und in der Möglichkeit bestehen, dass von einem Bahnhof aus mehrere Züge nacheinander in den ersten Blockabschnitt abgelassen werden können, ohne jeweilig die Blockfreigabe vom nächsten Streckenblock abwarten zu müssen, „wenn der dienstthuende Beamte vergisst, das nach Abfahrt des ersten Zuges auf Halt gestellte Zugausfahrtsignal in dieser Stellung zu verriegeln“, weil dieses Mastsignal ohne solche durch den Beamten zu bewirkende Verriegelung beliebig auf Halt und Frei umgestellt werden könne. Zweifellos muss es als ein grosser Mangel bezeichnet werden, wenn die betreffenden Blockanlagen eine solche Anordnung zeigen, dass das Mastsignal jeweilig, nachdem es auf Halt zurückgelegt worden ist, durch den bedienenden Beamten verriegelt werden muss und vor dieser Verriegelung beliebig oft auf Fahrt und Halt gestellt werden kann. Aber die Annahme, als ob so mangelhafte Blockanordnungen allgemein üblich wären, ist eine irrthümliche. Vielfach auf deutschen Bahnen und auf den preussischen Staatsbahnen z. B. allgemein sind auch die als Blocksignale dienenden Ausfahrtsignale mit der sogenannten Hebelsperre ausgerüstet, bei der sich der Signalstellhebel selbstthätig in Haltstellung festlegt, sobald das Signal auf Halt gestellt wird, und eine Auslösung dieser Sperre und erneute Freigabe des Signals kann nur von der nächstvorliegenden Streckenblockstelle aus erfolgen. Zu dieser Hebelsperre ist neuerdings auch noch die sogenannte Unterwegssperre getreten, durch die der Blockwärter gezwungen wird, die begonnene Stellhebelbewegung von der Fahrt- in die Haltstellung bis zu Ende zu führen, weil sich der Hebel auch bei unvollendeter Bewegung selbstthätig festlegt. Er kann dann nicht eher wieder in Fahrtstellung gebracht werden, ehe er nicht die Endstellung der Haltlage erhalten hat, in der selbstverständlich dann alsbald die Hebelsperre eintritt. Auch die Einrichtung, dass die Haltstellung und elektrische Verriegelung der Ausfahrsignale selbstthätig durch den ausfahrenden Zug erfolgt, eine Einrichtung, die zweifellos als die vollkommenste Lösung der Aufgabe erscheint, ist schon mehrfach in Gebrauch.

Als zweiter Mangel wird angeführt, dass die Deckung eines nicht weit von einer Blockstelle liegen gebliebenen Zuges gegen einen nachfolgenden nicht gesichert ist, wenn der zweite Zug das deckende Blocksignal nicht rechtzeitig bemerkt. Auch dieser Mangel kann nicht als allgemein vorhanden anerkannt werden. Er liegt nur dort vor, wo es unterlassen worden ist, die Mittel anzuwenden, durch die dem Lokomotivführer ein ihm geltendes Haltsignal schon auf solche Entfernung angezeigt wird, dass er seinen Zug jedenfalls noch vor dem Haltsignal zum Stehen bringen kann. Das einfachste derartige Mittel ist das Vorsignal der deutschen Signalordnung, das auf Strecken mit häufigen Nebeln und dergleichen in ausgedehntem Maasse auch vor Blocksignalen Anwendung gefunden hat und immer mehr zur allgemeinen Einführung kommt; es bietet mindestens dieselbe Sicherheit, wie die von Herrn Wehr vorgeschlagene wechselseitige Verbindung jeder ersten und dritten, zweiten und vierten usw. Blockstelle, ohne auch nur annähernd so hohe Kosten wie diese Maassregel zu verursachen. Und dabei ist noch eins zu beachten: wenn in der Abhängigkeit der Blockstellen immer je der nächste Block überschlagen werden soll, so muss die Zahl der Blockstellen verdoppelt werden; es könnten dann bei kurzen Blockstrecken die Blocksignale so dicht aufeinander kommen, dass ein kurz hinter einem Blocksignal liegen gebliebener Zug doch nicht gesichert ist, wenn die Blocksignale nicht auf Bremslänge gesehen und beachtet werden, das heisst, es müssten trotz dieser Einrichtung u. E. doch noch Vorsignale aufgestellt werden. Ueberhaupt aber sind Anlagen,

bei denen mit der Möglichkeit gerechnet wird, dass ein Haltsignal überfahren wird und überfahren werden darf, grundsätzlich zu verwerfen, denn einer der vornehmsten Grundsätze für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes ist die unbedingte Heiligbaltung des Haltsignals. Die Eisenbahnverwaltungen sollten ihre Einrichtungen so treffen, dass dieser Grundsatz wirklich gehandhabt und seine Einhaltung, wo nöthig, auch mit der erforderlichen Strenge erzwungen werden kann. Sobald sie aber Anordnungen schaffen, bei denen es unter gewissen Umständen als statthaft und selbstverständlich gilt, ja, die sogar geradezu darauf beruhen, dass die Haltsignale überfahren werden, so wird die Achtung vor dem Haltsignal abgeschwächt und nicht der Sicherheit gedient, sondern die Betriebsgefahr begünstigt.

Unsere Blockanlagen bieten also bei guter Durchbildung glücklicherweise doch eine wesentlich höhere Sicherheit, als es nach den Ausführungen des Herrn Wehr scheinen konnte.

Blum.

Zuständigkeit der Privatbahnverwaltungen in Polizeisachen.

Von geschätzter Seite wird uns geschrieben:

„Der Betriebsleiter einer grösseren preussischen Privatnebenbahn pflegte die Straffestsetzung bei Bahnpolizeiübertretungen den Ortspolizeibehörden zu überlassen, also auf dem Lande dem zuständigen Ortsvorsteher, in den Städten der Ortspolizei. Er übergab denselben die Untersuchungsverhandlungen und liess sich Mittheilung über die Höhe des Strafmaasses machen. Auf entsprechenden Antrag hatte einmal ein Bürgermeister eine Bahnübertretung bestraft und am Vierteljahrsschluss dem vorgesetzten Landrathe in der üblichen Nachweisung über die zur Anzeige gebrachten Uebertretungen auch diese gemeldet. Der Landrath bemängelte diese Straffestsetzung, da die Handhabung der Bahnpolizei den Eisenbahngesellschaften selbst obliege. Daraufhin ersuchte der Bügermeister die Betriebsleitung, künftig die Straffestsetzung selbst zu bewirken. Auf Vorstellung der Eisenbahnverwaltung bestätigte der Regierungspräsident, dass es nicht Sache des Betriebsleiters der Privatbahn sei, die Strafe selbst festzusetzen und einzuziehen, liess aber die Frage offen, welche Behörde die Höhe des Strafmaasses festzustellen und die Geldstrafe zu vereinnahmen oder die Kosten für die festgesetzte Haft zu tragen habe, der Amtsanwalt des Bezirks oder der Amtsvorsteher usw. Es wird in dieser Beziehung verschieden verfahren; der eine Betriebsleiter macht es so, der andere anders.

Es entsteht nun die Frage, welches Verfahren das richtige ist; kann der Betriebsleiter nach Belieben wählen oder muss er bei Bahnpolizeiübertretungen einer bestimmten Vorschrift genügen, und welcher?

Dass bei Vergehen, die das Strafgesetz ahndet, der Amtsanwalt Anzeige und Antrag auf Verfolgung erhalten muss, ist selbstverständlich. Hier handelt es sich aber lediglich um Uebertretungen der Bestimmungen in §§ 43 und 44 der Bahnordnung (§ 45 a. a. O.) und im Gebiete der Privatbahnen.

Aufschluss von sachverständiger Seite wäre erwünscht, auch über die betreffenden Bestimmungen, welche hierbei maassgebend sind."

Mit Bezug hierauf erhalten wir von zuständiger Seite die Mittheilung, dass im Sinne des § 23 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 nur die Ausübung, nicht die Verwaltung der Bahnpolizei den Organen der Privateisenbahnen übertragen worden ist. Letztere sind daher nur berufen, die Bestrafung von Bahnpolizeiübertretungen bei den zuständigen Polizeibehörden zu beantragen. Das Recht, selbst Strafverfügungen (vergl. Gesetz vom 23. April 1883, Ges.-Samml. S. 65) zu erlassen, ist jenen Organen der Privateisenbahnen nicht zugesprochen worden. — Wir möchten dem noch hinzufügen, wie aus der obenbezeichneten Stellung der Bahnpolizeibeamten bei Privatbahnen, zu denen auch gemäss § 66 der Bahnordnung vom 5. Juli 1892 die Betriebsleiter zu zählen sind, unseres Erachtens von selbst folgt, dass die Anzeigen über die im Bahnbereiche vorgekommenen strafbaren Handlungen an die betreffende Ortspolizeibehörde gerichtet werden müssen, also auf preussischem Gebiete in den Städten an die Polizeiverwaltung, auf dem Lande aber in den östlichen Provinzen und in Schleswig-Holstein an den Amtsvorsteher, in Westfalen an den Amtmann, in der Rheinprovinz an die Bürgermeisterei, in Hannover an den königlichen Landrath und in Hessen-Nassau an den Ortsvorsteher. Die Ortspolizeibehörde hat dann in denjenigen Fällen, wo ein innerhalb ihrer Zuständigkeit liegendes Strafmaass — 30 ℳ oder 3 Tage Haft — ausreichend erscheint, die Sache durch eine nach Maassgabe des Gesetzes vom 23. April 1883 zu erlassende Strafverfügung zu erledigen. Dagegen ist sie nach der von den Ministern des Innern und der Justiz zu jenem Gesetze erlassenen Anweisung vom 25. Juni 1883 verpflichtet, die Sache an die Amtsanwaltschaft abzugeben, wenn ihr ein höheres Strafmaass angezeigt erscheint sowie wenn die Amtsanwaltschaft bereits eingeschritten ist oder wenn ein eigenes persönliches Interesse des Polizeiverwalters vorliegt. Auch ist der Polizeiverwalter zur Abgabe der Sache an die Amtsanwaltschaft berechtigt, wenn er dies wegen Zweifelhaftigkeit des Falles in Betreff der Anwendung der Strafvorschrift oder der Feststellung des Thatbestandes oder wegen sonstiger besonderer Gründe für angemessen erachtet. Uebrigens wird die Anzeige seitens der Bahnverwaltung nicht blos bei den durch §§ 43, 44 und 45 der Bahnordnung unter Strafe gestellten Handlungen, sondern auch bei anderen Uebertretungen sowie bei Vergehen und Verbrechen an die Ortspolizeibehörde zu richten sein. Eine unmittelbare Anzeige bei der Amts- oder Staatsanwaltschaft wird sich aus dem Grunde nicht empfehlen, weil die Betriebsleitung als ausübendes Organ der Polizeiverwaltung letzterer gegenüber den Dienstweg einzuhalten hat und weil es im öffentlichen Interesse geboten erscheint, dass die Polizeibehörde über alle in ihrem Bezirke schwebenden strafrechtlichen Untersuchungen unterrichtet ist.

Dass auch in Betreff der den preussischen Staatseisenbahnbeamten übertragenen polizeilichen Befugnisse noch manche Unklarheit herrscht, ersehen wir aus einer an uns gerichteten anderweiten Anfrage, deren Einsender sich erkundigt, wie es auf den noch im Bau befindlichen Strecken der Staatsbahn mit der Handhabung der Bahnpolizei zu halten sei. Hier ist nun zu bemerken, dass die Betriebsordnung — bei Nebenbahnen die Bahnordnung — für Neubaustrecken erst von dem Augenblicke an zur Geltung kommt, wo diese dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Dem bauleitenden Beamten steht eine eigentliche Polizeigewalt nicht zu. Will er z. B. das Publikum vom Betreten der im Bau begriffenen Strecken fern halten, so wird er diese durch Anbringen von Warnungstafeln sperren und von etwaigen Zuwiderhandlungen der Polizeibehörde Anzeige machen müssen.

H.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Internationale Frachtbriefe.** Das am 16. Juni 1898 in Paris abgeschlossene Zusatzübereinkommen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 ist, wie wir in Nr. 57 S. 902 d. Ztg. mittheilten, einer amtlichen Mittheilung in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" zufolge am 10. Juli d. J. ratifizirt worden und wird demnach am 10. Oktober d. J. in Kraft treten. Den königlichen Eisenbahndirektionen wird von dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten hiervon mit dem besonderen Auftrage Kenntniss gegeben, dafür zu sorgen, dass, sobald die Veröffentlichung des Zusatzübereinkommens erfolgt sein wird, die durch letzteres abgeänderten Frachtbriefformulare rechtzeitig hergestellt und aufgelegt werden. Ausserdem sollen die königlichen Eisenbahndirektionen schon jetzt in ausgiebigem Maasse durch die Presse und durch Mittheilung an die grösseren Versender sowie durch Anschlag an den Güterabfertigungsstellen bekannt machen, dass mit dem 10. Oktober d. J. neue internationale Frachtbriefe zur Einführung gelangen und die bisherigen, dem Uebereinkommen über den Internationalen Frachtverkehr vom Jahre 1890 entsprechenden Formulare nur noch bis zum 9. Oktober 1902 (einschl.) zugelassen sind. Hierbei ist zum Ausdruck zu bringen, dass der letztgenannte Zeitpunkt unabänderlich ist.

— **Die Tagegelder, Fuhr- und Umzugskosten der Reichseisenbahnbeamten** werden durch eine kaiserliche Verordnung vom 10. Juli 1901, welche in Nr. 174 des „Deutschen Reichsanzeigers" sowie im „Reichsgesetzblatt" erschienen ist, neu geordnet und festgesetzt. Die Sätze für Tagegelder decken sich im wesentlichen mit denjenigen, welche für die preussischen Staatseisenbahnbeamten durch die königliche Verordnung vom 12. Oktober 1897 („E.-V.-Bl." S. 361) eingeführt sind.

— **Ausnahmetarif für Wegebaustoffe.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat einige wichtige Aenderungen dieses im Verkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Main-Neckarbahn und einiger Privatbahnen geltenden Ausnahmetarifs genehmigt, wonach insbesondere das bisher ausschlaggebende Merkmal der Bearbeitung für Pflastersteine aufgehoben und dafür alle Pflastersteine der Vergünstigung des Ausnahmetarifs theilhaftig werden, wenn sie zur Herstellung von Reihenpflaster nicht verwendbar sind. Als Reihenpflaster gilt ein Pflaster, das in gleichlaufenden Reihen, auch von verschiedener Breite, aus Steinen gesetzt ist, die für die einzelne Reihe eine gleichförmige Kopffläche haben.

Zu den Wegebaustoffen im Sinne des Ausnahmetarifs gehören ausserdem Grand, Kies, Sand, Schlacken (welche übrigens auf Entfernungen bis 65 km zu den gleich niedrigen Frachtsätzen des Rohstofftarifs ohne Versendungsnachweis abgefertigt werden), ferner rohe Steine (Bruchsteine, Feldsteine, Findlinge), Steinschrotten, einschliesslich des Steingrobschlags in unregelmässigen Stücken zur Herstellung und Unterhaltung von sogenanntem Kleinpflaster auf Chausseen, endlich Ziegelbrocken; alle diese Stoffe ebenso wie die oben bezeichneten Pflastersteine werden jedoch zu den Sätzen des Ausnahmetarifs nur befördert, wenn sie nachweislich zur Herstellung oder Unterhaltung der dem öffentlichen Verkehr innerhalb des Deutschen Reiches dienenden befestigten, nicht asphaltirten und nicht mit Reihenpflaster versehenen Wege- oder Chausseeflächen bestimmt oder verwendet sind. Bürgersteige sind im Sinne des Tarifs zu den Wege- oder Chausseeflächen nicht zu rechnen. Asphalt, Cement, Eisen und Holz (für Eisen- oder Holzpflaster), Klinker, die zur Herstellung von Reihenpflaster verwendbaren Pflastersteine, ferner Trass- und Ziegelsteine sind von diesem Ausnahmetarif ausgeschlossen. Die Gewährung der Ausnahmefrachtsätze erfolgt: a) sogleich bei der Beförderung, wenn bei der Aufgabe oder Abnahme der Sendungen durch eine den Güterabfertigungsstellen zu übergebende Bescheinigung des zuständigen öffentlichen Beamten (Landrath, Kreisbaumeister usw.) nach dem vorgeschriebenen Muster nachgewiesen wird, dass die Wegebaustoffe zu dem oben genannten, im Frachtbriefe anzugebenden Zwecke Verwendung finden werden. Hierbei bleibt vorbehalten, im einzelnen Falle den Nachweis der thatsächlich erfolgten Verwendung zu fordern; b) nachträglich, wenn durch die Bescheinigung des zuständigen öffentlichen Beamten (Landrath, Kreisbaumeister usw.) nach dem vorgeschriebenen Muster die Verwendung zu dem genannten, im Frachtbriefe anzugebenden Zwecke später, längstens binnen drei Monaten nach stattgehabter Versendung, bei der der Empfangsstation vorgesetzten Eisenbahndirektion nachgewiesen wird.

Der neue Tarif ist zum 1. August d. J. eingeführt.

— **Der Ausnahmetarif für Futtermittel, Streumittel und Saatgut**, über dessen Ausdehnung auf weitere Kreise der preussischen Provinzen Ostpreussen und Pommern wir in vor. Nr. S. 934 berichteten, ist (vergl. Bekanntmachung in vor. Nr. S. 943) in Bezug auf Futter- und Streumittel für die Zeit vom 1. Juli bis 30. September 1901 auch ausgedehnt worden auf Sendungen nach dem Grossherzogthum Baden und dem königlich bayerischen Regierungsbezirk der Pfalz. — Von fremden Bahnen sind beigetreten a) dem besonders ermässigten Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel sowie Saatgut: die Altdamm-Kolberger Eisenbahn, die braunschweigische Landeseisenbahn, die Brölthaler Eisenbahn, die Cronberger Eisenbahn, die Dahme-Uckroer Eisenbahn, die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, die holländische Eisenbahn, die Hoyaer Eisenbahn, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, die Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn, die Lausitzer Eisenbahn, die Main-Neckarbahn, die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn, die Meppen-Haselünner Eisenbahn, die Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn, die niederländische Staatsbahn (Elten), die Niederlausitzer Eisenbahn, die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn, die Oschersleben-Schöninger Eisenbahn, die Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn, die Peine-Ilseder Eisenbahn, die Prignitzer Eisenbahn, die Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, die Stargard-Cüstriner Eisenbahn (nur für Saatgut), die Teutoburger Wald-Eisenbahn, die Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn, die Westfälische Landeseisenbahn, die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn; b) dem Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel vom 1. Juli bis 30. September 1901: dieselben Bahnen wie zu a), ausserdem die grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen, die königlich bayerischen Staatseisenbahnen (für den Durchgangsverkehr), die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, die Ostpreussische Südbahn (für den Versand von Königsberg, Lyck, Prostken), die Pfälzischen Eisenbahnen, die Stargard-Cüstriner Eisenbahn (für den Empfang).

— **Wegeschranke von Boyl.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam gemacht, dass im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" 1901, S. 54—55 eine Wegeschranke beschrieben ist, die die Selbstbefreiung Eingeschlossener durch waagerechte Bewegung des Schrankenbaumes nach aussen beim Gegendruck nach innen bezweckt, und er hat mehrere Direktionen beauftragt, bei Beschaffung von Drahtzugschranken einige dieser Schranken, die von Willmann & Co. in Dortmund gebaut werden, zu beschaffen und über ihre Bewährung nach zwei Jahren zu berichten.

— **Fahrpreisermässigungen für Turnvereine.** Nach einer Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten können die für Schulfahrten zugelassenen Fahrpreisermässigungen unter den tarifmässigen Bedingungen auf den preussischen Staatsbahnen auch bei Ausflügen der Jugendabtheilungen eines Turnvereins gewährt werden.

— **Nebeneisenbahn Münsingen-Schelklingen.** Die normalspurige, nach der Bahnordnung für Nebeneisenbahnen zu betreibende Bahnstrecke Münsingen-Schelklingen mit einer Länge von 23,72 km und mit den Bahnstationen

IV. Klasse Mehrstetten (Haltestelle),
V. „ Sondernach (Haltepunkt),
IV. „ Hütten (Haltestelle),
V. „ Thalsteusslingen (Haltepunkt)

ist am 1. August für den allgemeinen Verkehr eröffnet worden.

Die Haltepunkte Sondernach und Thalsteusslingen sind nur für den Personenverkehr eingerichtet.

In Bezug auf die Verwaltung der Bahnpolizei und die Betriebsleitung ist die neue Strecke der Betriebsinspektion Ulm, in baulicher Beziehung zugleich mit der seither der Bauinspektion Reutlingen unterstellten Strecke Kleinengstingen bis Münsingen der Bauinspektion Ehingen zugetheilt. Der Zugförderungsdienst auf der Strecke Lichtenstein-Schelklingen der Reutlingen-Schelklinger Bahn ist der Maschineninspektion Ulm unterstellt.

Mit der neuen Nebenbahn ist die letzte Theilstrecke der Durchgangsbahn Reutlingen-Lichtenstein-Schelklingen dem Betrieb übergeben und damit eine unmittelbare Verbindung zwischen der Donaubahn (Ulm) und der oberen Neckarbahn (Tübingen) und in weiterer Fortsetzung der Schwarzwald- und Kinzigbahn (Strassburg i/E.) geschaffen worden.

— **Bau der Eisenbahn Kiel-Rendsburg.** Wie der „Hamb. Korrespondent" meldet, beschäftigten sich die Stadtkollegien Kiels dieser Tage mit einer erneuten Vorlage, betreffend den

Bau der Eisenbahn Kiel-Rendsburg. Wie darin ausgeführt wird, verlangt der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten von der Stadt ausser den von ihr bereits zugestandenen Leistungen, nämlich Tragung der Kosten für den erforderlichen Grunderwerb innerhalb der Stadt Kiel und Beitrag von 100 000 ℳ zu den Kosten des Grunderwerbs im Landkreis Kiel, noch die Zahlung der Kosten für den Erwerb des Geländes von 7,3 Ar, das für die durch Einführung des neuen Gleises bedingte Erweiterung des Kieler Bahnhofs erforderlich ist. Ausserdem wünscht der Minister, dass die Stadt von ihrer Bedingung, dass mit dem Bau der Bahn spätestens am 1. Mai 1902 begonnen werde, Abstand nehme. Die Kollegien bewilligten die Nachforderungen mit einem Beschluss, in dem die Hoffnung ausgesprochen wird, dass mit dem Bau baldmöglichst begonnen werde.

— **Freier Kurgebrauch für Beamte und Bedienstete.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen hat auch in diesem Jahre wieder verschiedenen Beamten und Bediensteten auf deren Ansuchen freien Kurgebrauch in den Kurorten Karlsbad, Wildbad, Reichenhall (Kirchberg), Rosenheim, Aibling, Abbach, Wemding, Wildungen und Thalkirchen bewilligt.

In Abbach werden 7, in Aibling 10, in Karlsbad 16, in Reichenhall 19, in Kissingen 16, in Rosenheim 15, in Thalkirchen 4, in Wemding 3, in Wildbad 7 und in Wildungen 4 Personen durch kostenfreien Kurgebrauch und durch Uebernahme der Kosten für Heilung und Verpflegung ohne Getränke auf 3 bis 4 Wochen unterstützt. Bei sämmtlichen Bädern, insbesondere Karlsbad, Reichenhall, Bad Kissingen und Wildbad, soll hinsichtlich der Abordnung der Kurbedürftigen die belebteste Kurzeit thunlichst vermieden werden. Weitere Gesuche werden in diesem Jahre nicht mehr berücksichtigt, da sie schon sehr zahlreich einliefen und die früheren nur zum Theil Berücksichtigung finden konnten.

— **Vermiethung bahneigener Wohnungen und Einhaltung der Kündigungsfristen.** Bei der Vermiethung bahneigener Wohnungen wurde bisher von der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen regelmässig einmonatliche Kündigung nach Maassgabe des Bürgerlichen Gesetzbuches mit den Miethern vertragsmässig vereinbart. Da derartige Miethverträge selbstverständlich nur in Mitberücksichtigung der Dienstdauer und des Dienstwohnsitzes des Nutzniessers abgeschlossen werden, so hat vorgenannte Stelle angeordnet, dass künftig noch der Zusatz zu machen ist, dass die Eisenbahnverwaltung im Falle der Versetzung oder anderweitiger Lösung des Dienstverhältnisses des jeweiligen Miethers an diese Kündigung nicht gebunden ist und die sofortige Räumung bezw. Bereithaltung der Wohnung für den Dienst- oder Miethnachfolger verlangen kann.

— **Petitionen des Verbandes deutscher Bahnhofswirthe.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie die „Voss. Ztg." meldet, eine Reihe von Petitionen des Verbandes deutscher Bahnhofswirthe abschlägig beschieden. Unter anderem wurde das von den Bahnhofswirthen verlangte Monopol für den automatischen Verkauf von Genussmitteln und Ansichtspostkarten auf den Bahnhöfen verweigert mit der Einschränkung, dass die Aufstellung von Automaten in den vom Bahnhofswirth benutzten Räumlichkeiten oder deren unmittelbarer Nähe nicht ohne Zustimmung des Bahnhofswirths erfolgen dürfe. Auch der Antrag, den Bahnhofswirthen das zur Heizung der Wirthschaftsräume erforderliche Brennmaterial aus den Beständen der Eisenbahnverwaltung zu liefern, wurde wegen der mit einer derartigen Maassnahme verknüpften vielfachen Schwierigkeiten abgewiesen. Der Verband der Bahnhofswirthe beabsichtigt nunmehr, selbst grössere Kohlenlieferungsabschlüsse für seine Mitglieder herbeizuführen, nöthigenfalls eine eigene Einkaufsgenossenschaft in Leben zu rufen.

— **Sommerfest des Eisenbahnvereins Trier.** Der Eisenbahnverein Trier und Umgegend unternahm am 21. und 28. Juli seinen Sommerausflug nach Coblenz, wozu an beiden Tagen die Eisenbahndirektion Saarbrücken in liebenswürdiger Weise freie Fahrt für die Mitglieder und je zwei Angehörige bewilligt hatte. Im ganzen nahmen etwa 5 000 Personen an beiden Ausflügen Theil. Der Verlauf beider Ausflüge war ziemlich der gleiche. Vom Moselbahnhof bewegte sich der Festzug mit den wehenden Fahnen der Sondervereine unter den Klängen einer Musikkapelle und der neu gegründeten Vereinsspielleute durch die Rheinanlagen zum Kaiserdenkmal am deutschen Eck. Nach Vortrag der Hymne „Die Himmel rühmen die Ehre Gottes" durch die Gesanggruppe des Vereins ergriff der Vorsitzende das Wort zu einer kurzen Ansprache, in deren Verlauf am ersten Sonntag die alten Krieger, im Schmuck ihrer Orden und Ehrenzeichen, einen prachtvollen Kranz am Denkmal niederlegten. Den Schluss der Rede bildete ein begeistert aufgenommenes dreimaliges Hurrah für unseren Kaiser Wilhelm II., welches von den Bergen wiederhallte. Nach Vortrag eines Liedes setzte sich der Zug durch die Stadt Coblenz in Bewegung zum Festlokal „Reichshalle", woselbst Konzert und zwanglose Zusammenkunft stattfand und die Dankbarkeit in einem Hoch auf den Präsidenten Schwering zum Ausdruck kam. Natürlich verfehlten die meisten nicht, die herrliche Umgebung von Coblenz zu besuchen, wozu reichlich Zeit vorhanden war. Gegen 9 Uhr führten die Sonderzüge die Theilnehmer wieder zur Heimath zurück, und hochbefriedigt, in musterhafter Weise, kehrten die einzelnen heim, dankbar für die dargebotenen herrlichen Stunden.

— **Personalnachrichten.** Die bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung als Mitglieder von Eisenbahndirektionen angestellten Regierungsassessoren Dr. jur. Amelung in Magdeburg, Sabarth in Halle a/S., Wulff in Breslau, Michels in Frankfurt a/M. und Pape in Mainz sind zu Regierungsräthen ernannt.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen sind folgende Aenderungen eingetreten:

Es wurden verliehen dem Eisenbahnhauptkassir, tit. Finanzrath August Lang, dem Vorstand der Hauptmagazinverwaltung in Esslingen, tit. Finanzrath Max Lang, dem Betriebsoberinspektor, tit. Finanzrath Brekle je die Dienstrechte eines Finanzraths, dem Vorstand des bautechnischen Büros der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, tit. Baurath Laistner, dem Betriebsoberinspektor, tit. Baurath Schneider, den Eisenbahnbauinspektoren, tit. Bauräthen Preu in Esslingen, Zimmer in Reutlingen, Freiherr v. Watter in Stuttgart und Haas in Ulm, dem Vorstand der Werkstätteninspektion Cannstatt, Maschineninspektor Scherff je die Dienstrechte eines Bauraths und den Eisenbahnbetriebsinspektoren, tit. Finanzrath Pross in Heilbronn, Hopf in Ulm und Aichele in Stuttgart je die Dienstrechte eines Finanzraths.

Oesterreich-Ungarn.

— **Erwerbsteuer der Eisenbahnen.** Nach dem Personalsteuergesetz vom 25. Oktober 1896 beträgt die Erwerbsteuer von den der öffentlichen Rechnungslegung unterworfenen Unternehmungen, zu welchen auch die Eisenbahnen gehören, 10 % des steuerpflichtigen Reinertrages. Doch ist diese Steuer für so lange um 0,5 % zu erhöhen, bis die Erträgnisse der direkten Personalsteuern im Sinne des im Einführungsgesetze zum Personalsteuergesetze niedergelegten Finanzplanes ausreichen, von dieser Erhöhung Umgang zu nehmen. Während nun in den Jahren 1898 bis einschliesslich 1900 die Erwerbsteuer thatsächlich mit 10,5 % bemessen wurde, wurde mittelst einer vor kurzem verlautbarten Finanzministerialverordnung der Steuerfuss der Erwerbsteuer der zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Unternehmungen für das Jahr 1901 von 10,5 % auf 10,05 % herabgesetzt. Diese Ermässigung des Erwerbsteuerfusses wird eine merkliche Ermässigung der Steuerschuldigkeit der Eisenbahnen zur Folge haben. Falls der Verwaltungsgerichtshof den Steuerbeschwerden der Bahnen in den Hauptpunkten Folge gegeben hätte (vergl. Nr. 53 S. 848 d. Ztg.), wäre der Finanzplan der Regierung in Betreff der direkten Ertragssteuern für das Jahr 1902 vereitelt worden und wäre für dieses Jahr zweifellos der Steuerfuss von 10,5 % für die Aktiengesellschaften aufrecht erhalten worden. Allerdings liegt in der Ermässigung des Steuerfusses für die Bahnen kein auch nur annähernder Ersatz für die Erhöhung der Steuerleistung, welche dadurch bedingt wird, dass die Beschwerden der Privatbahnen wegen Anerkennung verschiedener Abzugsposten vom Verwaltungsgerichtshofe zurückgewiesen worden sind.

— **Die Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen** und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, betrugen im Monate Juni d. J. im Personenverkehr 6 959 500 Kr. (7 629 900 Reisende), im Güterverkehr 13 653 800 Kr. (2 677 100 t), zusammen 20 613 300 Kr.

Gegen den Monat Juni 1900 ergibt sich eine Mindereinnahme, welche sich im Personenverkehr auf 97 806 Kr. (+ 192 257 Reisende) und im Güterverkehr auf 360 008 Kr. (− 111 568 t) beläuft.

Die geringere Einnahme im Personenverkehr der westlichen Staatsbahnen erklärt sich hauptsächlich dadurch, dass die Pfingstfeiertage im laufenden Jahre bereits in den Monat Mai fielen. Auf den Staatsbahnen in Galizien, auf welchen der Pfingstfeiertagsverkehr von geringerer Bedeutung ist, zeigt sich im Personenverkehr eine unerhebliche, hauptsächlich auf den Verkehr auf kurze Entfernungen zurückzuführende Verkehrs- und Einnahmensteigerung.

Die Verminderung in der beförderten Menge und in der Einnahme aus dem Güterverkehr der westlichen Staatsbahnen hat ihre Ursache ausschliesslich darin, dass der Kohlenverkehr, welcher im Juni v. J. infolge der Nachwirkung des Kohlenarbeiterausstandes eine ungewöhnliche Höhe erreichte, sich im Berichtsmonate wieder in normalen Grenzen bewegte.

Der Rückgang des Güterverkehrs und die damit verbundene Mindereinnahme im Güterverkehr der Staatsbahnen in Galizien erklärt sich durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse im Juni d. J. sowie durch die hierdurch erschwerte Zufuhr der Güter zur Bahn. Der grösste Ausfall ist in den Artikeln Langholz, Schnittholz und Bruchsteine zu verzeichnen.

Vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. betrugen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen und der Wiener Stadtbahn 110 725 300 Kr. (+ 3 696 000 Kr. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres), die Einnahmen der Wiener Stadtbahn allein 2 534 800 (+ 310 391) Kr. und die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen ohne die Wiener Stadtbahn 108 190 500 (+ 3 385 609) Kr.

— **Tarifherabsetzung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Das Reinerträgniss des Hauptnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Jahr 1900 hat den Betrag von 100 fl. für die Aktie wieder überschritten, daher die Voraussetzung der Nr. 21 der Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1886 zu einer Herabsetzung der Tarife abermals zutrifft. (Nach dieser Konzessionsbestimmung ist die Regierung berechtigt, Herabsetzungen der in der Konzession festgesetzten Höchsttarife in dem Falle anzuordnen, wenn sich aus der abgeschlossenen Betriebsrechnung eines Jahres ergibt, dass der Reingewinn der Gesellschaft jenen Betrag übersteigt, welcher der Ziffer einer Jahresdividende von 100 fl. österr. Währ. für jede Aktie gleichkommt.) Wie verlautet, sollen mit Rücksicht auf die beabsichtigte Geltendmachung des staatlichen Tarifherabsetzungsrechts demnächst Verhandlungen mit der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingeleitet werden.

— **Prioritätenbegebung der Südbahn.** Die Südbahn hatte von der Prioritätsanleihe, die im vorigen Jahre aufgelegt wurde, zur Zeit der Generalversammlung noch die zweite Hälfte von 50 000 000 Fr. nicht begeben. Unmittelbar nach der Generalversammlung wurden zur Leistung der Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest 19 000 000 Fr. dieser Prioritäten begeben und es werden in naher Zeit weiter mehrere Millionen Franken zur Bedeckung des unmittelbar nothwendigen Investitionsbedarfes begeben werden.

— **Eisenbahneröffnung.** Am 23. Juli d. J. wurde die normalspurige Lokalbahn von Lambach nach Haag dem öffentlichen Verkehr übergeben. Diese Bahn, deren Länge 21,9 km beträgt, wird von der Staatseisenbahnverwaltung (Staatsbahndirektion Linz) betrieben.

— **Der Stand des Lokalbahnwesens in Böhmen.** Der dem böhmischen Landtage in der jüngst geschlossenen Tagung vom Landesausschusse vorgelegte Bericht über das Lokalbahnwesen in Böhmen lässt die Lage des letzteren nicht erfreulich erscheinen. Die übernommene Jahresbelastung des Landes aus diesem Titel erreichte mit Ende des Jahres 1900 die Summe von 4 346 454 Kr., d. i. um 342 301 Kr. mehr als im Vorjahre. Wird als Grundlage der Landesumlage die für das Jahr 1901 berechnete Gesammtsumme der direkten Steuern angenommen, so entspricht die angeführte, aus der Lokalbahnaktion des Landes sich ergebende Jahresbelastung einer 6,53 prozentigen Landesumlage. Die thatsächlich ausgezahlten Garantievorschüsse, d. i. die thatsächliche Belastung des Landes bei 12 Bahnen, betrug im Jahre 1900 1 792 950 Kr. Da auch jene Bahnen, bei welchen das Land durch Uebernahme von Stammaktien betheiligt ist, keinen besseren Ertrag aufweisen, so kann auf eine Verzinsung des vom Lande auf diese Unterstützungsart aufgewendeten Kapitals nicht gerechnet werden. Die in Absicht auf die Erzielung eines regeren Verkehres, der im abgelaufenen Jahre bei den böhmischen Lokalbahnen fast ausnahmslos zurückging, ergriffenen Tarifmaassnahmen haben einen nennenswerthen Erfolg nicht herbeigeführt. Bei sieben Lokalbahnen hat sich ein Betriebsabgang ergeben. Bei neun Bahnen stellen sich die Einnahmen etwas höher als die Ausgaben. Der Bericht des Landesausschusses führt die ungünstigen Ergebnisse auf die zu hohen Betriebsausgaben zurück und weist auf die erfolgreichen Bestrebungen der Staatseisenbahnverwaltung hin, die Ausgaben durch Vereinfachung des Dienstes herabzumindern.

— **Uebersicht der Unfälle auf der Wiener Stadtbahn.** Auch im Jahre 1900 hat ebenso wie in den Vorjahren auf der Stadtbahn kein grösserer Unfall stattgefunden; insgesammt wurden 101 Reisende infolge eigener Unvorsichtigkeit, und zwar 11 an den Fingern beim Schliessen offener Thüren, 75 durch vorzeitiges Auf- oder Abspringen und 15 aus anderen Ursachen verletzt. Ausserdem unternahmen 3 Personen Selbstmordversuche auf den Schienen.

9 Verletzte erhoben Ersatzansprüche, 5 wurden im Vergleichswege mit insgesammt 14 620 Kr. befriedigt; ein Rechtsstreit dürfte binnen kurzem im Vergleichswege durch Zahlung von 26 600 Kr. beendet sein; in einem weiteren Falle wurde die Eisenbahn zur Zahlung von 419 Kr. verurtheilt. 2 Prozesse blieben am Schlusse des Jahres 1900 in Schwebe.

— **Der Verkehr der österreichischen Eisenbahnen im laufenden Jahre.** Die im laufenden Jahre erzielten Einnahmen sind fast ausnahmslos geringer als die in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres ausgewiesenen. Bei den meisten Bahnen bildet der Rückgang des Kohlenverkehres den wesentlichsten Grund der Verminderung der Einnahmen. Die Industrieunternehmungen haben nämlich im Vorjahre, durch den Kohlenstreik beunruhigt, sich auf längere Zeit mit Vorräthen versehen. Abgesehen hiervon sind die Kohlenabnehmer in Gewärtigung einer baldigen Ermässigung der Kohlenpreise in der Deckung sehr zurückhaltend und beschränken sich auf die Sicherung des dringendsten Bedarfes. Was das zweite Halbjahr anbelangt, könnte eine gute Rübenernte dem Lokalverkehre immerhin eine ausgiebige Befruchtung bringen. Man darf aber nicht übersehen, dass auch in diesem Jahre die Ausgaben eine weitere Erhöhung erfahren dürften. Vor allem haben die Bahnen ihren Kohlenbedarf für das laufende Jahr zum grösseren Theile im Vorjahre zu den damals bestandenen hohen Preisen gedeckt. Dazu kommt, dass auch die sozialpolitischen Ausgaben in stetiger Steigerung begriffen sind. Die Ergebnisse des laufenden Jahres dürften bei diesen Verhältnissen bei den meisten Bahnen hinter jenen des Vorjahres zurückbleiben.

— **Ein Frachten-Clearingbüro in Wien.** Der Verein „Kommunikation“ hat die Errichtung eines Clearingbüros in Wien für den Eisenbahnfrachtverkehr angeregt, und hat die Staatseisenbahnverwaltung in Erkenntniss der Vortheile, welche eine derartige Einrichtung in sich schliesst, der Anregung ihr Wohlwollen entgegengebracht und diese auch bei den Privatbahnen befürwortet. Die Speditörgenossenschaft schloss sich der von dem genannten Vereine ergriffenen Anregung an, und der Wiener Giro- und Kassenverein erklärte sich bereit, diese Einrichtung durchzuführen. In März 1900 wurden den in Wien sesshaften Eisenbahnverwaltungen bestimmte Vorschläge unterbreitet, welche nach hierüber gepflogenen Berathungen mit den Antragstellern die Bedingungen bekannt gaben, unter denen sie bereit seien, der Angelegenheit näher zu treten.

Als die wichtigste der Voraussetzungen für die Gewährung einer Frachtenstundung, welche die Grundlage des gedachten Clearingverkehres ist, bezeichnen die Bahnverwaltungen die Uebernahme einer für sämmtliche aus dieser Kreditgewährung erwachsenden Forderungen der Bahnen zu leistenden Gewähr von Seite einer bestehenden oder zu bildenden, von den Bahnverwaltungen anerkannten Körperschaft. Letztere hätte für alle gegen jeden einzelnen Theilnehmer erwachsenen Forderungen ohne Rücksicht auf deren Höhe zu haften, wobei sie nur rücksichtlich solcher Forderungen aus der Haftung treten könnte, die etwa nach dem Zeitpunkte entstehen sollten, zu welchem die Körperschaft ihre Bürgschaft für den einzelnen Kreditnehmer ausdrücklich zurückzieht. Die Haftung der betreffenden Körperschaft hätte sich auch auf solche Forderungen zu erstrecken, die gegen den Kredittheilhaber aus der Stundung von Gebühren für Sendungen entstehen, welche dieser als Bevollmächtigter oder Beauftragter dritter Personen, die dieser Körperschaft nicht angehören, aufgeliefert oder bezogen hat. Die Garantie hätte in einem entsprechenden Kautionserlage beim Wiener Giro- und Kassenvereine oder in einem Garantiebriefe eines Wiener Bankinstitutes zu bestehen. Aus dieser für sämmtliche Theilnehmer gemeinbürgschaftlich haftenden Kaution würde, falls ein Theilnehmer an dem Clearingbüro seiner Zahlungsverpflichtung nicht pünktlich nachkommen sollte, ohne weiteres die bezügliche Schuld zu decken und die Kaution selbst auf die ursprüngliche Höhe zu ergänzen sein. Nur beim Ausscheiden eines Theilnehmers wäre die Kaution um den Antheil desselben zu kürzen. Die Stundung hätte sich rücksichtlich der angekommenen Güter nur auf die bei Ausfolgung der Frachtbriefe an den Empfänger fälligen Gebühren und Nachnahmen zu beziehen. Die Kredittheilnehmer hätten sich zu verpflichten, die in den Konsignationen der Aufgabescheine wahrgenommenen Unrichtigkeiten stets binnen 24 Stunden nach Erhalt zu bemängeln, widrigenfalls diese Konsignationen als richtig und anerkannt angesehen werden. Die Theilnehmer an der gedachten Kreditgewährung hätten ferner die den Eisenbahnverwaltungen aus diesem Verfahren erwachsenen Kosten in Form einer Manipulationsgebühr zu vergüten.

— **Kurstiftung des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins.** Die Kurstiftung für erkrankte Eisenbahnbeamte wurde in der Hauptversammlung des genannten Vereins vom 12. Juni 1896

anlässlich des 50 jährigen Regierungsjubiläums Sr. Majestät des Kaisers errichtet.

Das Redaktionskomitee des Jubiläumswerkes „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie“ widmete das ganze Reinerträgniss dieses Unternehmens dem gedachten Zwecke, und die Verlagsbuchhandlung, welche die Drucklegung und Ausstattung des Werkes besorgte, erlegte im voraus 10 000 fl. in ungarischer Kronenrente von dem zu gewärtigenden Reinertrage. Dieser Betrag bildet den Grundstock des Stiftungsvermögens. Der Stiftbrief enthält die Verfügung, dass das Erträgniss von 40 000 Kr. ausschliesslich für Kurstipendien, und zwar von je 160 Kr. zu verwenden sei, wogegen das diesen Betrag übersteigende Vermögen zur Erbauung von Kurhäusern angewendet werden könne. (Im Mai 1900 wurden zum ersten Male sechs Stipendien verliehen.) In Anerkennung des guten und patriotischen Zweckes der Kurstiftung hat das Eisenbahnministerium dieser den Betrag von 2 400 Kr. gewidmet. Aus der Sammlung von freiwilligen Beiträgen seitens der Eisenbahnbeamten gingen bis 1. Januar 1901 3 390 Kr. ein. Das Gesammtergebniss aller Sammlungen und Spenden betrug am 15. Dezember 1900 42 098,51 Kr.

Vor Schluss des Berichtsjahres wurde dem Kuratorium eine besondere Auszeichnung dadurch zu Theil, dass Herr Erzherzog Franz Ferdinand von Oesterreich-Este mit Rücksicht auf den edlen Zweck der Kurstiftung das Protektorat über dieselbe übernahm.

— **Verwendung von Antichlor zur Wagenreinigung.** Das technische Komitee der gemeinsamen Direktorenkonferenz der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen hat sich im Auftrage der Direktorenkonferenz über die Frage gutachtlich geäussert, ob Antichlor ohne Gefahr eines Schadens zur Reinigung der durch Chlorkalk verunreinigten Wagen verwendet werden könne. Bei der hierüber im technischen Komitee gepflogenen Berathung theilte der Vertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit, dass seine Verwaltung zum Zwecke der Unschädlichmachung der zerstörenden Eigenschaften des Chlorkalkstaubes, welcher nach Beförderung von Chlorkalk in nicht völlig dicht schliessenden Fässern in den Wagen zurückbleibt, mit der Anwendung von Antichlorlösung ($Na_2 S_2 O_3$) praktische Versuche gemacht und damit günstige Erfolge erzielt habe. Es sei der Chlorgeruch nach Abtrocknung der Lösung von Antichlor verschwunden und haben der Anstrich, wie auch die Eisentheile der Wagen keine wesentlichen Veränderungen aufgewiesen.

Der Vertreter der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft theilte mit, dass im Laboratorium dieser Verwaltung ähnliche Versuche gemacht worden seien, welche die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gemachten Wahrnehmungen vollkommen bestätigten.

Das technische Komitee hat auf Grund dieser Ergebnisse die gutachtliche Erklärung dahin abgegeben, dass Antichlor (schwefligsaures oder unterschwefligsaures Natron) ohne Gefahr eines Schadens zur Reinigung von durch Chlorkalk verunreinigten Wagen verwendet werden könne.

— **Güterverkehr der ungarischen Staatsbahnen.** Im ersten Halbjahre 1901 wurden aufgegeben 1 148 639 Wagenladungen, d. s. um 36 570 mehr als im ersten Halbjahre des vorigen Jahres. Nahezu der zehnte Theil dieses Verkehrs entfällt auf den Getreideverkehr, der annähernd gleich wie im Vorjahre war (102 066 Wagenladungen). Der Mehlverkehr belief sich auf 50 425 Wagenladungen und war um einige tausend Wagenladungen grösser als im Vorjahre. Der Kohlenverkehr stellte sich auf 155 958 Wagenladungen; er ist wohl um 11 000 Wagenladungen geringer als im Vorjahre, aber immer noch erheblich stärker als in den vorangegangenen Jahren. Der Holzverkehr ist von 140 669 auf 155 354 Wagenladungen gestiegen.

— **Holzkohlenwagen der ungarischen Staatsbahnen.** Die königlich ungarische Kurie hat die ungarischen Staatsbahnen zur Entschädigung der auf Holzkohlenwagen während der Verfrachtung verbrannten Kohlen verurtheilt, indem sie davon ausging, dass Holzkohlenwagen infolge ihrer Bauart als „gedeckte Wagen“ zu betrachten seien.

— **Ausfuhr von Eisenbahnwagen und Schienen.** Die Wagenbaufabrik in Raab und das Schienenwalzwerk Resicza haben für die italienischen Staatsbahnen (Betriebsnetz im Bereich der Insel Sizilien) und für das ägyptische Eisenbahnnetz eine grössere Anzahl von Eisenbahnwagen und mehrere tausend Tonnen Eisenbahnschienen abgeliefert. Im kommenden Monat sollen 400 in Ungarn erzeugte Eisenbahnwagen nach Bombay eingeschifft werden.

— **Versammlung von Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.** Am 30. Juli d. J. wurde mit Zustimmung des Direktionspräsidenten der ungarischen Staatsbahnen ein Landeskongress der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen abgehalten, an welchem mehr als 3 000 Bedienstete aus allen Theilen Ungarns theilnahmen. In der Versammlung wurde der Entwurf der an den Handelsminister und den Direktionspräsidenten der ungarischen Staatsbahnen zu richtenden Denkschrift in Berathung gezogen. In der Denkschrift wird die Regelung der Gehälter und Wohnungsgelder, die Einführung einer neuen Dienstpragmatik, ferner die Feststellung von angemessenen Beförderungsgrundsätzen erbeten. Ausserdem wird in der Denkschrift um Regelung der Uniformirungsgebühren und der Urlaube ersucht.

— **Schadenersatzpflicht der verfrachtenden Bahn.** Die königlich ungarische Kurie hat in einem Prozessfalle entschieden, dass die Eisenbahn für Schäden bei unverpackt aufgegebenen Waaren auch in solchen Fällen nicht ersatzpflichtig ist, wenn die zur Verfrachtung übernommenen Gegenstände infolge ihres Umfangs zur Verpackung nicht geeignet waren. Die königliche Kurie führte diesbezüglich in ihrer Entscheidung aus, dass die Bestimmungen des Betriebsreglements, laut welchen die Bahn keine Verantwortung für die infolge Mangels einer Verpackung entstandenen Schäden trifft, in keiner Weise eingeschränkt seien.

— **Personalnachrichten.** Im Stande des österreichischen Eisenbahnministeriums wurden die Ministerialsekretäre Dr. Freiherr v. Rumler und Miller zu Sektionsräthen, die Ministerialvizesekretäre Dr. Deschka und Dr. Freiherr v. Wimpffen zu Ministerialsekretären ernannt.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Debatte über das Budget der belgischen Staatsbahnen** in der Abgeordnetenkammer, deren Anfang wir schon erwähnt haben, ist mit verschiedenen Unterbrechungen noch durch eine Reihe von Sitzungen breit weitergegangen. Als schon recht viel geredet war, verkündigte der Vorsitzende, dass noch 35 Redner zur Sache eingeschrieben seien, und schlug vor, die Redezeit für jeden auf 15 Minuten in der allgemeinen Erörterung und auf 10 Minuten in der Erörterung der einzelnen Artikel zu beschränken. Dem wurde zugestimmt. Wir heben sachlich nur noch einzelnes hervor. Aus den gewöhnlichen Klagen über Zugverspätungen, ungenügende Verbindungen usw. traten wohl am meisten die Beschwerden wegen des mangelhaften Zustandes und der zu langsamen Verbesserung von Bahnhöfen hervor. Besonders wurde geklagt über die Bahnhöfe von Brüssel, Ostende, Welkenraedt, Jemelle, Gent, Verviers, Andenne usw. Sehr scharf angegriffen wurde von liberaler Seite der frühere Verkehrsminister Vandenpeereboom. Auch die Sprachenfrage fand Erwähnung. Ein Abgeordneter verlangte die Uebersetzung amtlicher Schriftstücke ins Vlämische und bessere Berücksichtigung Flanderns. Verschiedentlich wurde hervorgehoben, dass das untere Personal der Eisenbahnen und Posten überlastet und zu schlecht bezahlt sei; eine „lächerliche“ Anfangsbesoldung von 600 Fr. für eine gewisse Kategorie ward vorgeführt. Auch erhielten die unteren Beamten zu wenig Urlaub; die Lohnabzüge für die Pensions- und Hilfskasse sowie die Einrichtung dieser Kasse selbst wurde getadelt; von sozialdemokratischer Seite verlangte man Mitwirkung der Arbeiter bei deren Verwaltung und grössere Leistungen des Staates. Nebenbei bemerkt, ging die Eisenbahndebatte trotz allem viel maassvoller vor sich, als andere, dazwischenliegende und folgende Kammerkämpfe, bei denen es zu den tollsten Skandalscenen und gemeinsten Beschimpfungen kam. Abg. Braun betonte allgemein, dass die Verwirrung, welche sich im vorigen Jahre auf den belgischen Bahnen gezeigt, auf Ursachen beruhe, die noch nicht behoben seien. Statt zahlreiche Millionen auf oft wenig nützliche Bauten zu verwenden, solle man sich lieber um das schlechte Fahrmaterial kümmern. Während dieser Redner betreffs der Rekrutirung des Personals zum Muster darauf hinwies, dass im Ausland, namentlich in Oesterreich, die Bediensteten aus einer besonderen praktischen Schule hervorgehen müssten, wollte ein anderer die Prüfungen bei der Beförderung von Beamten unterdrückt wissen. Wieder andere fanden, dass nicht genug für die Sicherheit der Bediensteten und der Reisenden gesorgt sei. Auch die soeben vorgenommene Neuorganisation der Verwaltung wurde kritisirt und namentlich der Wunsch geäussert, dass dem neuen Rath eine gewisse Anzahl von zuständigen, nicht der Verwaltung angehörigen Personen hätten zugetheilt werden sollen. Nachdem schon 32 Redner gesprochen, ergriff der Eisenbahnminister Libaert das Wort, zunächst zu einer kurzen Antwort, um am nächsten Tage ausführlicher zu sprechen. Er bestritt, dass der Staat das Recht habe, welches die Sozialisten ihm zuschrieben, die Kohlenbergwerke in eigenen Betrieb zu nehmen,

und bestritt weiter den Vorwurf, dass das gelieferte Kohlenmaterial mangelhaft sei. Der zwischen der französischen Nordbahn und den belgischen Staatsbahnen angestellte Vergleich zeige durchaus nicht die Ueberlegenheit der französischen Nachbarn. Ebenso seien die gegen das Rechnungswesen erhobenen Vorwürfe ungerechtfertigt, und die angeführten Irrthümer beim Rückkauf gewisser Linien seien keine Irrthümer. Hierbei kämen Umtriebe der Gegnerschaft ins Spiel. Zum Beweis seiner Behauptungen führte der Minister eine grosse Reihe von Zahlen ins Feld, die zugleich zeigen sollten, dass der Berichterstatter sich in seinen Berechnungen geirrt habe. Die Tilgung vollziehe sich, was man auch sagen möge, doch sehr wirksam. So hätten die Eisenbahnen 222 000 000 Fr. getilgt, ohne die 117 000 000 Fr. betragenden Ausgaben zu rechnen. Richtig sei, dass die Einnahmen eine Tendenz zur Verminderung zeigen, und der Minister spricht dem Berichterstatter Dank aus, auf diese Gefahr aufmerksam gemacht zu haben. Der belgische Staatshaushalt weist in der Abtheilung der Eisenbahnen folgende Ziffern auf: 21 000 000 Fr. für Strecken und Arbeiten; 31 700 000 Fr. für Zugdienst und Material; 1 000 000 Fr. für Posten, Herstellungen, Vergrösserungen usw., 2 700 000 Fr. für Telegraphen und Fernsprecheinrichtungen.

Fremde Welttheile.

— **Ueber die Fortschritte der Ugandabahn** hat das britische Auswärtige Amt eine Anzahl Berichte des Ingeniörobersten Gracey veröffentlicht, der im letzten Winter hinausgesandt worden war. Zu Weihnachten war Oberst Gracey bis Kilometer 763 gelangt. Er berichtet, dass er bis dahin einen günstigen Eindruck über die Ausführung der Arbeiten gewonnen habe, und behandelt dann, in demselben Sinne, wie vor einigen Jahren der greise Eisenbahningeniör Sir Guilford Molesworth, die besonderen Schwierigkeiten, auf welche die Arbeiten stossen mussten. Eine 939 km lange Strecke war abzumessen und abzustecken, stellenweise durch dichten Dornbusch, wo man kaum einige Schritte vor sich sah. Die Gegend bot häufig weithin kein Wasser und keine Hilfsmittel und war nur dünn bevölkert von Eingeborenen, die keines Gewerbes kundig und keine Arbeit gewohnt sind. Dabei war das Gelände gebirgig, mit Steigungen bis 2 200 m (bei Kilometer 563), dann bis Kilometer 684 mit einem Gefälle von 300 m und bis Kilometer 800 wiederum eine Steigung auf 2 500 m, und schliesslich am Viktoriasee mit einer Meereshöhe von 2 800 m. Da keine brauchbaren Arbeiter an der Strecke selbst zu gewinnen waren, sah man sich genöthigt, Handwerker und Bodenarbeiter aus Indien heranzuziehen, 20 000 Mann, für deren Bedürfnisse in gleicher Weise gesorgt werden musste wie für eine Armee im Felde. Die Beschaffung von Werkzeugen, Geräthen und Fahrzeugen aus England wurde durch den vor drei Jahren dort ausgebrochenen grossen Aufstand verzögert, die Werbung in Indien durch den Ausbruch der Hungersnoth erschwert. Es galt dann, als endlich alles zur Stelle war, die Bauarbeiten auf langen Strecken (bis zu 100 km) durchzuführen, wo den Arbeitern das Wasser zugefahren werden musste, während die Benutzung von Zugvieh wegen der Tsetsefliege ausgeschlossen war, so dass die Erdarbeiten stets nur wenige Meilen vor dem Schienenende vor sich gehen konnten. Hier und dort war das Gelände ungesund und verursachte der Sandfloh den Leuten schmerzliche Beulenwunden, auch wurden die Arbeiter stellenweise durch das Auftreten von menschenraubenden Löwen erschreckt. Währenddem mussten Landungsvorrichtungen und Krankenhäuser erbaut werden, wurde eine Polizeimannschaft herangebildet, Post und Telegraph organisirt und in Indien eine Werbestelle und ein Sammelpunkt für Lebensmittel eingerichtet.

Oberst Gracey verliess Mombassa am 23. Februar d. J. Damals war die Schienenlegung bis Kilometer 765 gefördert, und zwar lagen die Schienen dauernd fest bis Kilometer 753; allerdings war zwischen den Kilometern 582 und 602 eine Lücke, jedoch war vorauszusehen, dass für diese Strecke die Arbeit bis August d. J. beendet sein würde, auch waren noch zwischen den Kilometern 402 und 434 mehrere Hindernisse vorhanden, die in fünf bis sechs Monaten zu beseitigen waren, und anderwärts wohl kleinere solcher Hindernisse, namentlich bei Brücken, die in sechs bis acht Monaten beseitigt sein konnten. Ueber den Schienenkopf hinaus waren die Erdarbeiten bis Kilometer 777 beendet, und darüber waren sie bis Kilometer 812 im Gange mit der Aussicht, in 3½ Monaten bis Kilometer 832 beendet zu sein. Oberst Gracey meint, dass der Schienenstrang bis Oktober d. J. zum Viktoriasee reichen werde und bis Ende März 1902 die Schienen, von ein oder zwei Stellen abgesehen, dauernd gelegt sein könnten. Was die Kosten betrifft, so glaubt der Berichterstatter sie insgesammt auf 5 206 000 £ (104 120 000 M) veranschlagen zu können, wovon nach dem 31. März 1902 noch 400 000 £ (8 000 000 M) auszugeben wären.

Bereits jetzt rüstet man sich in England auf die Vollendung der Bahn, und es ist zu erwarten, dass im nächsten Winter zahlreiche Turisten nach Uganda reisen werden.

Ueber den gegenwärtigen Verkehr und die Aussichten für die Zukunft äussert sich der Gutachter dahin, dass der Personenverkehr sich noch hauptsächlich auf indische Kaufleute und Kulis, Karawanenträger, Truppen und Beamte der Schutzgebiete beschränkt, dass die Eingeborenen indess die Eisenbahn wenig benutzen. Der Güterverkehr umfasst dienstliche Sendungen für das Schutzgebiet Uganda, Verbrauchsgegenstände für die Eisenbahnbeamten und ihr Personal, etwas Elfenbein und sehr wenig Landeserzeugnisse, im ganzen nicht mehr als vier bis fünf Wagenladungen täglich. Sobald der Bahnbau den See erreicht, ist eine Zunahme des Personen- und Güterverkehrs wahrscheinlich, wenn auch vielleicht keine erhebliche. Die letzten 500 km führen durch eine reiche Gegend mit regelmässigen Niederschlägen, aber einer dünngesäten Bevölkerung, die unbekleidet einhergeht und keine anderen Bedürfnisse hat, als sich gegenseitig Vieh zu stehlen und Speere in den Leib zu stecken. Oberst Gracey erkundigte sich eingehend bei den indischen Bahnarbeitern, vielfach Ackerleuten aus dem Pendschab, nach dem Werth des Bodens und erhielt die befriedigende Antwort, dass der Boden sehr fruchtbar sei und jedes Getreide hervorbringen könne. Auch sind auf diesem Theile der Bahnstrecke alle Arten Hausthiere zu treffen. Weite Strecken in der Höhenlage von 1 500—2 800 m eignen sich zur Besiedelung durch Europäer. Das Land ist meist mit Wald oder hohem Gras bestanden, allein nach der Entfernung des letzteren sowie auf den frisch aufgeworfenen Bahndämmen wuchs englischer Weissklee, einmal gesät, ohne weitere Bestellung fort. Eine plötzliche Entwickelung scheint aber ausgeschlossen, da Zeit dazu gehört, wilde Stämme zur Arbeit heranzuziehen oder Weisse anzusiedeln. Man wird wohl dahin kommen, von den Indiern, die am Bahnbau beschäftigt, deren viele brauchbare muhamedanische Bauern sind, eine Anzahl zur Ansiedelung mit Frauen und Kindern zu veranlassen. Um den Viktoriasee herum lebt eine Bevölkerung, die ihre Bedürfnisse aus der eigenen Bewirthschaftung des Bodens befriedigt, die man jedoch zur Gewinnung von Ausfuhrwaaren, wie Kaffee und Gummi, anleiten könnte, wogegen die Leute Salz und Stoffe beziehen könnten. Oberst Gracey spricht die persönliche Ansicht aus, dass, wenn die Frachtsätze auf eine mässige Höhe herabgesetzt werden, der Betrieb in 5—10 Jahren lohnend werden kann, wobei allerdings von einer Heimzahlung der Anlagekosten vor zwanzig Jahren keine Rede sein kann. Für die ersten Jahre ist nur wenig zu erwarten, da sogar mit einem einzigen Zug täglich in beiden Richtungen die Betriebsausgaben nicht unter 10 000 000 M jährlich betragen werden, während die Einnahmen, um sicher zu gehen, auf nicht mehr als die Hälfte angeschlagen werden können, weshalb die britische Regierung vom Jahre 1902 ab einen Zuschuss von 2 000 000 M bereit stellen müsste, der bis 1910 allmählich wegfallen würde, worauf erst ein kleiner Ertrag zu erwarten wäre. Uebrigens hebt Oberst Gracey auch wieder hervor, dass der Werth der Ugandabahn nicht nach der Verzinsung der Kapitalien zu bemessen ist, da es ohne die Eisenbahn unmöglich wäre, auf die Dauer die Gegend um die Nilquellen zu behaupten und die Sklavenjäger zu bekämpfen.

Die „Deutsche Kol.-Ztg.", der wir diese Mittheilungen entnehmen, fügt hinzu: „Die neueste Erforschung der britischen Ostafrikabahn lässt im ganzen bei aller Vorsicht des Urtheils bessere Geschäftsverhältnisse für die Zukunft voraussehen, als man vor einigen Jahren zu erhoffen wagte. Wir möchten nur davor warnen, beim Vergleich mit der ostafrikanischen Centralbahn die Ugandabahn anders heranzuziehen, wenn nicht als ein Beispiel eines grossartigen Bauwerkes bei mannigfachen Schwierigkeiten, als einen Ansporn für unseren eigenen Unternehmungssinn. Mit solch' grossen Schwierigkeiten haben wir nicht zu kämpfen; unsere Bahn wird etwas besseres als eine strategische Verbindung werden, zumal sie eine dem allgemeinen Verkehr in Afrika seit langer Zeit dienende Richtung verfolgen soll."

Nach den neuesten in derselben Nummer der „Kol.-Ztg." enthaltenen Angaben sind von der Ugandaeisenbahn bis jetzt 772 km Schienen gelegt, bis zu 816 km sind die Erdarbeiten fertiggestellt. Die Strecke wird voraussichtlich noch in diesem Jahre den Viktoria-Nyanza erreichen, die Fertigstellung der Eisenbahn soll dann Mitte nächsten Jahres vollendet sein.

— **Die Usambara-Eisenbahn.** Nach den dem „Deutschen Kolonialblatt" zugegangenen Berichten vom April d. J. ist die Herstellung des Hafenpiers von Tanga nahezu vollendet. Auf der Neubaustrecke Muhesa-Korogwe ist der grösste Theil der Brücken und Durchlässe fertiggestellt, desgleichen sind die Arbeiten zur Befestigung der Böschungen vollendet. Infolge der Regenzeit schritt der Gleisbau nur langsam vorwärts, ein schnelleres Vorgehen wird bei Beginn der Trockenzeit möglich sein. Der bereits gemeldete Mangel an farbigen Arbeitern veranlasste auch den Fortzug eines Theiles der kleineren Unter-

nehmer und Handwerker. Neuerdings melden sich wieder mehr Arbeiter, nachdem die Schamben (Pflanzungen) den Eingeborenen nicht mehr so reichlich Nahrungsmittel liefern. Der Gesundheitszustand des Beamtenpersonals hat sich gebessert.

Die Einnahmen der Bahn haben sich im letzten Jahre bereits nahezu verdoppelt, die für die Regierung ohne Bezahlung ausgeführten Transporte haben sich nahezu verdreifacht. Die nachfolgenden Zahlen geben hierüber näheren Aufschluss; der Bericht umfasst die Zeiträume vom 1. April 1899 bis 31. März 1900 bezw. vom 1. April 1900 bis 31. März 1901.

	Leistungen der Bahn			Werth der Leistungen	
	Personenkilometer	Tonnenkilometer	Achsenkilometer	ℳ	zusammen ℳ
	a) gegen Bezahlung				
Einfuhr 1899/1900	208 400	91 160,0	720	57 637,50	68 278,28
Ausfuhr 1899/1900	187 200	7 500,0	1 200	10 640,78	
Einfuhr 1900/1901	494 203	110 146,2	1 160	95 952,53	117 493,25
Ausfuhr 1900/1901	417 272	12 586,4	160	21 540,72	
	b) ohne Bezahlung				
Einfuhr 1899/1900	130 840	110 500,0	320	53 779,03	56 569,23
Ausfuhr 1899/1900	36 400	2 934,0	160	2 790,20	
Einfuhr 1900/1901	184 347	255 245,3	240	118 645,32	142 571,87
Ausfuhr 1900/1901	52 262	45 887,5	80	23 926,55	

— **Eisenbahn von Lagos nach dem Niger.** Die von den Engländern erbaute Bahn von Lagos nach dem Niger ist zwischen Lagos und Ibadan seit Ende März d. J. im Betriebe. Sie führt an sehr bevölkerten Städten, wie Aberkuta mit 150 000 und Ibadan mit 200 000 Einwohnern vorüber. Ihre Spurweite beträgt 1 m, die Erdarbeiten sind alle mit der Hand ausgeführt, und die Erde ist mit geringen Ausnahmen von den Eingeborenen auf dem Kopfe getragen worden. Eine der grössten Schwierigkeiten bestand im Mangel an Bettungsmaterial, welches bei den ersten 100 km gänzlich fehlte und sich überhaupt nur an ein oder zwei Punkten der Linie vorfand. Das Ueberschreiten mehrerer Flüsse erforderte einige bedeutende Brücken; so musste beispielsweise der Ogunfluss mit einer mehr als 150 m langen Brücke übersetzt werden. An den beiden Endstationen und in Aro sind Lokomotiv- und Wagenschuppen vorhanden. Alle Gebäude, Brücken und Lokomotiven wurden in England hergestellt und an Ort und Stelle von Eingeborenen unter europäischer Leitung montirt. Die Lage der Stadt Lagos, des Ausgangspunktes der Bahn, hat einige Schwierigkeiten hervorgerufen. Da sie vom Festlande durch eine Lagune getrennt ist, so würde es ungeheure Kosten verursacht haben, wenn man eine Brücke über die Lagune zur Ueberführung der Bahn angelegt hätte. So hat man sich damit begnügt, die Endstation auf der Insel Iddo, auf halbem Wege zwischen der Halbinsel von Lagos und dem Festlande, anzulegen und diese Insel mit dem Festlande durch eine Eisenbahnbrücke zu verbinden. Ausserdem hat man einen Weg für leichte Wagen und Fussgänger zwischen der Insel Iddo und Lagos gebaut und denselben auch nach der anderen Richtung nach dem Festlande zu parallel der Eisenbahn geführt. Die erstgenannte 650 m lange Brücke hat wegen des schlechten Grund und Bodens und wegen der Meeresströmungen grosse Schwierigkeiten verursacht. Seit ihrer Fertigstellung beabsichtigt man die Endstation der Bahn mit der Stadt Lagos durch eine Trambahn zu verbinden. „Génie civil“ begleitet diese Schilderung mit zwei kleinen Skizzen, deren eine die Trasse der Bahn, die andere die Lage der Stadt Lagos darstellt.

— **Deutsche Kolonialbahn in Togo.** In dem Etat für Togo von 1901 war bekanntlich im Anschluss an die in Lome zu erbauende Landungsbrücke der Bau einer Küstenbahn von Lome nach Klein-Popo in Länge von etwa 34 km vorgeschlagen, deren Kosten auf 725 000 ℳ berechnet sind. Bezüglich der Ausführung dieser Bahn soll jetzt eine Submission ausgeschrieben werden. Doch bevor dieselbe zum Abschlusse gekommen ist, soll mit den vorbereitenden Arbeiten baldigst begonnen werden. Wegen der Herstellung der Landungsbrücke in Lome, über die schon seit Jahren verhandelt wird, ist bereits eine Submission erfolgt; der Zuschlag für den Bau ist dem Vernehmen nach einer Nürnberger Maschinenfabrik ertheilt. Die Kosten sind auf 800 000 ℳ veranschlagt.

Allgemeines.

— Tödtliche Verunglückungen in Preussen im Jahre 1899. Dem neuesten Vierteljahrshefte der „Zeitschrift des königlich preussischen statistischen Büros“ entnehmen wir, dass die Zahl der im Jahre 1899 in Preussen vorgekommenen tödtlichen Verunglückungen 13 949 oder 42,2 auf 100 000 Personen der lebenden Bevölkerung betrug, während sie im Jahre 1883 im ganzen 12 881, gleich 46 auf 100 000 Lebende, betragen hat. Von den Todesfällen des Jahres 1899 kamen auf Ertrinken 3 280, auf Sturz vom Baum, Gerüst, Fahrrad usw. 2 774, auf Ueberfahren 2 117, auf Verschütten, Erschlagen usw. 1 177, auf Verbrennen und Verbrühen 1 158, auf Ersticken 592, auf Schlag und Biss 314, auf Maschinenverletzung 309, auf Erfrieren 231, auf Blitzschlag 182, auf Schussverletzungen 160, auf Vergiftung 124, auf Stoss und Anprall 115 usw. Es ergibt sich aus obigem, dass unter den Todesursachen bei Unfällen das Ertrinken bei weitem die häufigste ist und dass fast ein Viertel aller tödtlichen Verunglückungen dadurch herbeigeführt wird. Dagegen steht der beim Eisenbahnbetriebe so vielfach vorkommende Tod durch Ueberfahren hinsichtlich seiner Häufigkeit erst an dritter Stelle. Von den durch Ueberfahren veranlassten 2 117 tödtlichen Unfällen kommen 103 oder 4,9 % auf die Hauptstadt Berlin, und es sind von ihnen 62 durch Fuhrwerk, 25 durch Strassenbahnen und 16 durch Lokomotivbahnen verursacht worden. Die letzteren betrafen 10 Eisenbahnbedienstete und 6 andere Personen. Unter den 309 Tödtungen im Maschinenbetriebe sind 15 durch elektrischen Strom herbeigeführt. Von den durch Sturz verursachten tödtlichen Verunglückungen wurden 26 Todesfälle gezählt, deren Ursache Sturz mit dem Fahrrade war. Es ist aber anzunehmen, dass auch bei den durch Ueberfahren herbeigeführten Tödtungen das Fahrrad vielfach eine verhängnissvolle Rolle gespielt hat. Um einen Vergleich zwischen der oben angegebenen Gesammtzahl der tödtlichen Verunglückungen und dem davon auf den Eisenbahnbetrieb zurückzuführenden Antheil zu ermöglichen, erwähnen wir, dass nach dem Betriebsberichte der preussisch-hessischen Eisenbahnverwaltung im Rechnungsjahre 1899 auf preussisch-hessischen Bahnstrecken 578 Personen, darunter 335 Bahnbedienstete, tödtlich verunglückt sind.

Ueber die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Grossbritannien

während der Jahre 1861 bis 1899 bringt die Wiener „Reform“ einen längeren Aufsatz von A. Bencke, dem wir entnehmen, dass sich die Roheinnahmen der grossbritannischen Eisenbahnen in der gedachten Zeit von 27 750 000 £ auf 101 750 000 £, also nahezu auf das vierfache gesteigert haben. Diese Steigerung vollzog sich in fast regelmässigem Fortschreiten von Jahr zu Jahr, und nur in den Jahren 1879, 1884/85 und 1893 haben rückläufige Bewegungen stattgefunden. Gegenüber der bei fast allen Bahnen des europäischen Festlandes wahrnehmbaren Thatsache, dass der überwiegende Theil der Einnahmen aus dem Güterverkehre entspringt, ist es von Interesse zu beobachten, dass auf den Bahnen des Inselreiches der Personenverkehr eine dem Güterverkehre nahezu ebenbürtige Rolle spielt. Im Jahre 1899 entsprangen von den oben angegebenen 101 750 000 £ 43 750 000 £ aus dem Personen- und Gepäckverkehre, während 52 250 000 £ aus dem Güterverkehre und 5 750 000 £ aus Nebeneinnahmen hervorgingen. Dabei hatte das Gesammtnetz in jenem Jahre eine Länge von 34 868 km und das in ihnen angelegte Kapital betrug 1 152 000 000 £ oder mehr als 23 000 000 000 ℳ. Im gleichen Jahre war die Gesammtlänge der in der Verwaltung der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft stehenden Bahnen 30 170 km, das verwendete Anlagekapital betrug 7 800 000 000 ℳ und die erzielte Roheinnahme stellte sich auf 1 340 000 000 ℳ. Hiervon entfielen auf den Personenverkehr 358 000 000 ℳ, auf den Güterverkehr 886 000 000 Mark, auf sonstige Einnahmen 96 000 000 ℳ. Während also in England der Antheil des Personenverkehres an den Roheinnahmen 43 %, der des Güterverkehres rund 52 % betrug, stellte sich in Preussen der erstere auf rund 26 %, der letztere auf 66 %. Zur Erklärung dieses bemerkenswerthen Unterschiedes weist der Verfasser darauf hin, dass die günstigen Ergebnisse aus dem Personenverkehre in England im wesentlichen hervorgerufen sind durch die bessere Lebenshaltung in den erwerbenden Klassen der Bevölkerung. Die Steigerung der Arbeitslöhne hat es mit sich gebracht, dass das Reisen auch in den unteren Gesellschaftsschichten nicht mehr als zu kostspielig auf eigentliche Nothfälle beschränkt wird. Von Geschäftsreisen abgesehen, wird

jeder freie Tag benutzt, um Ausflüge mit der Bahn zu machen, und namentlich im Sommer können die zahlreichen Vergnügungszüge kaum Wagen genug einstellen, um dem Andrange der Reisenden gerecht zu werden.

Wir können uns dieser Auffassung des Herrn Verfassers nicht ganz anschliessen. An Neigung zu Ausflügen und Vergnügungsreisen fehlt es wahrhaftig weder in Deutschland noch in Oesterreich; auch die geringste Arbeiterfamilie macht bei uns im Sommer ihre Sonntagsausflüge. Im übrigen aber wird der in Grossbritannien hervortretende verhältnissmässig geringe Antheil des Güterverkehres an den Betriebseinnahmen der Eisenbahnen wohl hauptsächlich auf den Umstand zurückzuführen sein, dass der Güterverkehr sich dort vorwiegend auf dem Wasserwege vollzieht. Mit wenigen Ausnahmen sind die grösseren Handels- und Industriestädte Englands, Schottlands und Irlands am Meere oder doch dem Meere so nahe belegen, dass sie für ihre Bezüge und für ihren Versand den billigeren Seeweg benutzen können. Bei den Schwierigkeiten und der Unregelmässigkeit, die mit der Schifffahrt naturgemäss verbunden sind, ist der Personenverkehr dagegen auch dort auf die Eisenbahnen angewiesen, und bei der dichten Bevölkerung namentlich der englischen Bergwerks- und Industriebezirke musste derselbe einen Umfang annehmen, wie er auf dem Festlande nur ganz vereinzelt vorkommt.

Während das Verhältniss zwischen Personen- und Güterverkehr in England und auf dem Festlande ein wesentlich verschiedenes ist, bietet die Vertheilung der aus dem Personenverkehr entspringenden Einnahmen auf die einzelnen Wagenklassen in Deutschland und England unverkennbare Aehnlichkeiten, indem in beiden Ländern der Hauptantheil dieser Einnahmen auf die unteren Klassen entfällt. Im Jahre 1899 entfielen von dem Gesammtertrage von 43 750 000 £ (890 000 000 Mark) 3 500 000 £ (= 71 000 000 ℳ) auf die erste, 2 750 000 £ (= 57 000 000 ℳ) auf die zweite, 27 250 000 £ (= 551 000 000 ℳ) auf die dritte Klasse, während 10 250 000 £ (= 212 000 000 ℳ) für Zeitkarten, Gepäck und Post vereinnahmt wurden. Der aus einfachen Personenkarten erzielte Gesammterlös betrug 33 500 000 £ oder rund 680 000 000 ℳ, dagegen ergab der Personenverkehr in der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft im gleichen Jahre 345 000 000 ℳ, von denen 15 000 000 ℳ auf die erste, 80 000 000 ℳ auf die zweite und 250 000 000 ℳ auf die dritte und vierte Wagenklasse und Militär entfielen. In runden Beträgen kamen also in England auf die ersten beiden Wagenklassen 19 %, auf die dritte Klasse dagegen 81 % der Personengeldeinnahme, während in Preussen 27 % auf die oberen und 73 % auf die unteren Wagenklassen entfielen. Die geringe Ausnutzung der oberen Wagenklassen hat ebenso wie bei uns auch jenseits des Kanals die Aufmerksamkeit der Eisenbahner seit Jahren lebhaft beschäftigt und verschiedene Versuche zur Abhilfe herbeigeführt. In Schottland, wo in den Jahren 1894 und 1895 der Rückgang in der Benutzung der zweiten Klasse ein besonders auffälliger war, hat man sich kurz und gut zur gänzlichen Abschaffung dieser Klasse entschlossen. In England trug man dagegen gerechtfertigte Bedenken, zu einem so einschneidenden Mittel zu greifen, und drei der führenden Bahnen, Great Western, South Western und North Western, schlugen zunächst einen anderen Weg ein, indem sie die Fahrpreise für die zweite Klasse so erheblich herabsetzten, dass sie diejenigen der dritten Klasse nur noch um ein geringes überschritten. Dies hat auf die Benutzung der zweiten Klasse in ausserordentlich günstiger Weise eingewirkt, indem jetzt viele Reisende, die sich früher mit der dritten Klasse begnügten, namentlich bei längeren Reisen die Benutzung der zweiten Klasse vorziehen. Dadurch hat sich aber nicht nur die Ausnutzung der zweiten Klasse, sondern auch die Einnahme der Bahnen gehoben. Nach den hier gemachten Erfahrungen dürfte daher vielleicht auch in Deutschland ein Versuch in der bezeichneten Richtung nicht ohne Erfolg sein. Wir halten es namentlich keineswegs für ausgeschlossen, dass durch den stärkeren Zudrang zur zweiten Klasse ein Uebertritt mancher Reisenden aus dieser in die erste Klasse herbeigeführt und somit auch auf die Benutzung der letzteren günstig eingewirkt wird.

Einen wesentlichen Erfolg haben die englischen Bahnen durch die Einführung von Zeitkarten erzielt, die zu einer bestimmten Anzahl Fahrten innerhalb eines gewissen Zeitraumes berechtigen und sich beim Publikum grosser Beliebtheit erfreuen. Infolge dessen hat sich die im Jahre 1899 aus ihnen erzielte Gesammteinnahme auf 3 250 000 £ oder auf nahezu 70 000 000 ℳ gestellt. Wieviel von diesem Ertrage auf die einzelnen Wagenklassen entfällt, gibt unser Gewährsmann leider nicht an, so dass dieser Posten bei der obigen Berechnung der auf die einzelnen Wagenklassen entfallenden Antheile hat ausser Ansatz bleiben müssen.

Bücherschau.

— **Rechtsweg und Kompetenzkonflikt in Preussen.** Von Dr. Otto Stölzel, Landrichter. Nebst einem Anhang, enthaltend die einschlägigen Rechtsquellen. Berlin 1901. Verlag von Franz Vahlen. Preis 12 ℳ. — Als Grundregel des gemeinen deutschen Rechtes stellt der Verfasser zu Anfang seiner Ausführungen den Satz hin, dass privatrechtliche Ansprüche zum Rechtsweg verstattet sind, öffentlich-rechtliche dagegen nicht. So einfach und klar diese Regel klingt, so schwierig gestaltet sich ihre Anwendung im einzelnen Falle, nachdem die Landesgesetzgebung in Preussen zu Gunsten einer erweiterten Zulässigkeit des Rechtsweges über die ursprüngliche Grenze vielfach hinausgegangen ist. Dem Verfasser, der bereits früher in amtlichem Auftrage die gesammte Rechtsprechung des preussischen Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte zusammengestellt hat, stand eine genaue und allseitige Kenntniss des weitverzweigten Rechtsstoffes zu Gebote, und sein Buch bildet daher auf dem schwierigen Gebiete einen zuverlässigen Führer. Was insbesondere die Eisenbahnverwaltung betrifft, so sind für sie namentlich auch diejenigen Darlegungen von Bedeutung, welche sich auf das Beamtenrecht, das Enteignungsrecht, auf Wegeangelegenheiten und Entwässerungssachen beziehen und die im Buche einen ihrer Wichtigkeit entsprechenden breiten Raum einnehmen. Die für das Eisenbahnwesen im engeren Sinne bezüglichen Rechtssätze werden auf den Seiten 270 bis 278 in einem eigenen Paragraphen abgehandelt. Hier gilt als Leitsatz, dass der Staat in seiner Thätigkeit als Betriebsunternehmer auf den von ihm verwalteten Strecken vor den bürgerlichen Gerichten Recht nehmen muss, dass aber seine Thätigkeit, die er im öffentlichen Verkehrs- und Polizeiinteresse ausübt, dem Rechtswege entzogen ist. Die betreffenden Einzelfragen werden vom Verfasser eingehend erörtert und auf die einschlägige Rechtsprechung ist in der Anmerkung Bezug genommen.

Der zweite Theil des Stölzel'schen Werks behandelt den Kompetenzkonflikt und das für ihn vorgeschriebene Verfahren. Ein „positiver Kompetenzkonflikt“ tritt ein, wenn eine Verwaltungsbehörde den Rechtsweg in einem bei den Gerichten anhängigen bürgerlichen Rechtsstreite für unzulässig erklärt. Ein „negativer Kompetenzkonflikt“ liegt vor, wenn in einer Sache sowohl die Gerichts- als die Verwaltungsbehörden ihre Unzuständigkeit endgültig ausgesprochen haben, weil die andere Behörde zuständig sei. Wir bemerken hier, dass der Verfasser unter den zur Erhebung des „positiven Kompetenzkonflikts“ berechtigten Verwaltungsbehörden auf Seite 364 die königlichen Eisenbahndirektionen nicht mit erwähnt, was wohl der Vollständigkeit wegen hätte geschehen mögen. Da die Eisenbahndirektionen zu den dem Minister unmittelbar unterstellten Provinzialbehörden gehören, so ist an ihrer Zuständigkeit in dieser Beziehung niemals ein Zweifel gewesen.

Am Schlusse seiner Darstellung geht der Verfasser auf eine im Laufe der letzten Jahre vielfach erörterte Streitfrage ein, die dadurch entstanden ist, dass das Reichsgericht die Meinung vertritt, ein von ihm erlassenes Urtheil über seine Nichtzuständigkeit könne vom preussischen Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte nicht aufgehoben werden. Stölzel tritt in dieser Beziehung der Auffassung des Reichsgerichts entschieden entgegen, gibt aber zu, dass eine Aenderung dieser Auffassung von Seiten des letzteren nicht zu erwarten steht. Er befürwortet daher dringend ein baldiges Eingreifen der Gesetzgebung, damit dem derzeitigen unhaltbaren Zustande, durch welchen in einer Reihe von Fällen den Rechtsuchenden die Verfolgung ihres Anspruchs abgeschnitten ist, ein Ende gemacht werde. Hierzu bemerken wir, dass Bayern und Württemberg bereits bei Einführung der neuen Reichsjustizgesetze im Jahre 1879 dem Eintritte eines solchen Missstandes vorgebeugt, indem sie durch die betreffenden Ausführungsgesetze bestimmten, dass, wenn das Reichsgericht die Unzulässigkeit des Rechtsweges ausgesprochen habe, die Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte die rechtliche Beurtheilung, welche das Reichsgericht seiner Entscheidung zu Grunde gelegt hat, gleichfalls als maassgebend anzuerkennen haben. Falls sich Preussen nicht entschliessen sollte, zur Lösung der Schwierigkeit den gleichen Weg zu beschreiten, so bliebe wohl nichts anderes übrig, als eine entscheidende Stelle zu schaffen, die über dem Reichsgericht und den Landesverwaltungsgerichten stände. Hierzu könnte der Bundesrath bestimmt werden, dem schon jetzt nach Art. 77 der Reichsverfassung das Recht zusteht, in Fällen der Justizverweigerung einzuschreiten. Es könnte aber auch vielleicht ein aus einzelnen Mitgliedern des Reichsgerichts und anderen vom Bundesrathe ernannten Mitgliedern gebildeter besonderer Gerichtshof eingesetzt werden. Jedenfalls erscheint eine baldige Klärung der jetzigen verworrenen Sachlage dringend wünschenswerth. H.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 12,2 km lange Strecke Isselburg-Anholt-Bocholt der königlichen Eisenbahndirektion Essen, die am 23. Juli d. J. eröffnete 26,293 km lange Lokalbahn Lambach-Haag am Hausruck — im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen — sowie die am 9. Juli d. J. für den Frachtgutverkehr eröffnete, im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende Strecke Noskovci-Noskovci-Drávapart (1,277 km) sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahn Kirchenlamitz-Weissenstadt gelegene Haltestelle Markt Kirchenlamitz hat die Bezeichnung Kirchenlamitz Stadt erhalten.

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Es sind abgeändert worden die Stationsnamen Maffersdorf r/N. in Maffersdorf-Fabrik, Maffersdorf l/N. in Maffersdorf und der Name der Personen-Haltestelle Maffersdorf-Mitteldorf in Maffersdorf-Sauerbrunn.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die Bezeichnung der zwischen den Stationen Schwersenz und Kostschin der Strecke Posen-Wreschen gelegenen Haltestelle Hartmannsfeld wird vom 1. September d. J. ab in Osthausen abgeändert.

Posen, den 27. Juli 1901. (1958)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Rumänische Staatseisenbahnen.

Infolge von Hochwasser war der Güterverkehr im Monate Juni und Juli l. J. auf folgenden Linien unterbrochen, u. zw.

Faurei-Ciresi vom 23/6.—5/7.

Unter Bezugnahme auf § 11 Abs. 4 des Uebereinkommens für gegenseitige Wagenberechnung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Bukarest, den 27. Juli 1901. (1959)

3. Güterverkehr.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1. August d. J. werden die Stationen Mussum und Werth des Direktionsbezirks Essen in den Gütertarif für den vorgenannten Verkehr aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 29. Juli 1901. (1960)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten in Kraft:

1. direkte Frachtsätze zwischen den Stationen der Greifswald-Grimmener Eisenbahn und verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Altona und Stettin.
2. anderweite, ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Danzig und Königsberg i/Pr. infolge Eröffnung der Strecke Berent-Bütow.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 1. August 1901. (1961)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Aufnahme der Stationen Argenthal und Kirchberg (Hunsrück) in den Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die Stationen Argenthal und Kirchberg (Hunsrück) des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz als Versandstationen in den Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer im Gruppentarif VI und in die Gruppenwechseltarife mit Gruppe VI einbezogen.

Mainz, den 30. Juli 1901. (1962)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 1. August dieses Jahres ab werden die Stationen der Reststrecke Gr.-Rominten-Stallupönen der Nebenbahn Goldap-Stallupönen sowie die Stationen der Nebenbahn Loewenhagen-Gerdauen des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 29. Juli 1901. (1963)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Verkehr.

Zum Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von rheinisch-westfälischen nach belgischen Stationen tritt am 1. August d. J. der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend neue Frachtsätze der Ausnahmetarife A, B und C für die Stationen Boenen (Direktionsbezirk Elberfeld) und Osterfeld Süd (Direktionsbezirk Essen), des Ausnahmetarifs A für die Stationen Alost (Nord) (Raccordement de la Société anonyme Filatures et Filteries réunies et Van Severen) und Grand Bigard der belgischen Staatsbahnen sowie des Ausnahmetarifs A und B für die Station Tilleur (Fouderies Ketin) der Nord Belge-Bahn und ferner Berichtigungen und Ergänzungen. Der Nachtrag ist zum Preise von 0,10 ℳ bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Essen, den 27. Juli 1901. (1964)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Der Frachtberechnung für Wegebaumaterialien des Ausnahmetarifes 5 in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg im Verkehr von den Stationen Gensungen und Grifte des Direktionsbezirks Cassel nach Herford werden, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift des Versenders nach einer Station der Herforder oder Bielefelder Kleinbahnen befördert werden sollen, vom 6. August 1901 ab die um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzten Sätze des Ausnahmetarifes 5 für Wegebaumaterialien unter Beachtung der für diesen Tarif bestehenden Anwendungsbedingungen zu Grunde gelegt.

Hannover, den 31. Juli 1901. (1965)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. wird die Station Friesenheim in Rheinhessen in den vorgenannten Gütertarif aufgenommen.

Näheren Aufschluss geben die betheiligten Stationen.

München, den 30. Juli 1901. (1966)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. wird die Station Rodheim v. d. Höhe der kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. in den vorgenannten Gütertarif einbezogen.

Näheren Aufschluss geben die betheiligten Stationen.

München, den 30. Juli 1901. (1967)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ungarischer bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif, Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.
Mit Wirksamkeit vom 15. August 1901 wird die Stationsverbindung Policka-München C. B. in den Ausnahmetarif Nr. 1 (für Lebensmittel etc. in Eilfracht) aufgenommen.
München, den 31. Juli 1901. (1968)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 5. August l. J. ab werden für Sand und Kies ab Durmersheim nach württembergischen Stationen weitere Ausnahmefrachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft ertheilt die Station Durmersheim sowie unser Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 29. Juli 1901. (1969)
Gr. Generaldirektion.

Württembergischer Lokalgütertarif.
Zum 1. August d. J. gelangt der Nachtrag V zur Ausgabe, welcher insbesondere die infolge des Ausbaus der Linie Reutlingen-Schelklingen eintretenden Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs sowie die Neuaufnahme der Stationen der Privatbahnen Möckmühl-Dörzbach und Eningen Staatsbhf.-Eningen Ort enthält. Die infolge Umwandlung der für die Stationen der Strecke Reutlingen-Münsingen bisher eingerechneten Taxzuschläge in Entfernungszuschläge eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen gelten erst ab 15. September d. J. und sind beim Tarifbüreau der Generaldirektion zu erfahren.
Stuttgart, den 24. Juli 1901. (1970)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.
An Stelle des badisch-württemb. Gütertarifs vom 1. Dezember 1897 nebst Nachträgen tritt mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. ein neuer Tarif in Kraft. In denselben sind sämmtliche Güterstationen der badischen und württemb. Staatseisenbahnen sowie diejenigen der an die badischen Staatseisenbahnen anschliessenden Nebenbahnen im Privatbetrieb (ausgen. Müllheim - Badenweiler) mit direkten Frachtsätzen aufgenommen. Der neue Tarif enthält neben zahlreichen, zum Theil sehr erheblichen Frachtermässigungen auch in einzelnen Fällen geringfügige Frachterhöhungen. Die in denselben aufgenommenen Zusatzbestimmungen sind gemäss der Vorschrift unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt worden.
Der neue Tarif wird voraussichtlich bis 20. September zur Ausgabe gelangen. Einstweilen ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau Auskunft.
Karlsruhe, den 27. Juli 1901. (1971)
Generaldirektion.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande tritt für die Zeit vom 2. August d. J. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 30. September d. J. für die Beförderung von todtem Federwild in Körben als Schnellzugsgut zwischen Lundenburg K. F. N. B. und Dresden-Altstadt ein Frachtsatz von 2256 ₰ für 100 kg in Kraft. Die Sendungen dürfen höchstens aus 5 Körben bestehen, deren keiner das Gewicht von 25 kg übersteigen darf.
Dresden, den 30. Juli 1901. (1972)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenverkehr nach den Rheinhäfen zu Duisburg etc.
Mit dem 1. August d. J. werden die Zechen Königsborn III bei Boenen und Gladbeck bei Osterfeld Süd mit folgenden, nach allen drei Häfen gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 1. Juli 1897 aufgenommen, nämlich von Zeche

	Königsborn b/Boenen	Gladbeck b/Osterfeld
für 10 t . . .	28,50 ℳ	12,00 ℳ
„ 12,5 t . . .	34,80 „	15,00 „
„ 15 t . . .	41,00 „	17,80 „

Essen, den 27. Juli 1901. (1973)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.
Theil II vom 1. Januar 1899.
Für gusseiserne Röhren von Pont à Mousson nach Baden bei Wien in Wagenladungen von wenigstens 10 000 kg gelangt mit Gültigkeit vom 1. August l. J. bis auf weiteres der Frachtsatz Novéant Grenze-Regensburg Donaulände zu 140 ₰ für 100 kg zur Einführung.
München, den 28. Juli 1901. (1974)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.
Theil II vom 1. Januar 1899.
Auf Seite 146/147 sind die Kilometer sowie die Sätze des Ausnahmetarifs 17 (Schiefertafeln und Griffel) für Lehesten-Regensburg Donaulände mit Gültigkeit vom 1. August l. J. wie folgt abzuändern:

	Ausnahmetarif 17 a) bel. Meng.	b) 5 t	c) 10 t
	Pfennig für 100 kg		
Km. 257 Lehesten-Regensburg-Dl.	126	97	88

München, den 29. Juli 1901. (1975)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.
Tarifhefte 1, 2 und 3.
Mit Gültigkeit vom 1. August cr. treten für die Stationen Kattenvenne und Lengerich (Westfalen) im Verkehr mit der Bentheimer Kreisbahn ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ferner werden einige Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Essen und Magdeburg in den direkten Verkehr mit einzelnen Privatbahnen aufgenommen. Das Waarenverzeichniss des Rohstofftarifs wird geändert und die Ausnahmetarife 14, 14 a und L erhalten anderweite Fassung.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.
Münster, den 26. Juli 1901. (1976)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-schweizerischer Getreideausnahmetarif.
Heft 3 (Verkehr mit S. C. B. u. w.) vom 1. August 1901.
Am 1. August l. J. tritt für die Ausfuhr von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Malz von Stationen der k. b. Staatseisenbahnen sowie der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München nach Stationen der schweizerischen Centralbahn, der Emmenthalbahn, der schweizer Seethalbahn, der Neuenburger Jurabahn und der Jura-Simplonbahn ein neuer Tarif in Kraft.
München, den 29. Juli 1901. (1977)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.
Bei den Kilometerzuschlägen der Ruhlaer Eisenbahn treten mit Gültigkeit vom 1. August 1901 Ermässigungen ein. Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.
Berlin, den 29. Juli 1901. (1978)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz etc., Koks und Kokskohlen zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.
Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. August d. J. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Aufnahme der Stationen Duisburg Hafen II, Ferndorf, Mariahütte, Nonnweiler und Unter-Waldmichelbach in die Tarifabtheilung A für den Versand von Eisenerz etc., der Station Oberhausen (Fil. Gutehoffnungshütte) in die Tarifabtheilung B für den Versand von Koks und Kokskohlen, Aufhebung der Sätze der Tarifabtheilung B der Station Deutsch-Oth und neue Sätze dieser Abtheilung der Station Deutsch-Oth (Ladestelle Redingen), Aufhebung der Sätze der Tarifabtheilung C für Eisenerz etc. der Station Deutsch-Oth transit und neue Sätze dieser Abtheilung der Station Deutsch-Oth (Villerupt), ferner Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs. Der Nachtrag ist für 0,10 ℳ bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.
Essen, den 29. Juli 1901. (1979)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. August 1901 gelangt zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der k. b. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayer. Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft andererseits vom 1. Februar 1901 der I. Nachtrag zur Einführung.
München, den 29. Juli 1901. (1980)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Das Waarenverzeichniss und die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien erhalten, soweit der sächsische Binnengüterverkehr und der Verkehr zwischen Stationen der sächsischen und preussischen Staatseisenbahnen in Betracht kommt, vom 3. August d. J. an eine anderweite Fassung. Die Abfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft.
Dresden, den 31. Juli 1901. (1981)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 5 für Wegebaustoffe.

Im Gruppen- und Gruppenwechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie im Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen mit Stationen der oldenburgischen Staatseisenbahnen, der königlichen Militärbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn tritt mit Gültigkeit vom 1. August d. J. an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifes 5 für Wegebaumaterialien der nachstehende Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif 5
für
Wegebaustoffe.

1. Für Wegebaustoffe, wie beispielsweise
   - Grand*), Kies*), Sand*);
   - rohe Steine (Bruchsteine, Feldsteine, Findlinge);
   - Pflastersteine, wenn zur Herstellung von Reihenpflaster**) nicht verwendbar;
   - Steinschrotten, einschliesslich des Steingrobschlages in unregelmässigen Stücken zur Herstellung/Unterhaltung von sogenanntem Kleinpflaster auf Chausseen;
   - Schlacken*) und Ziegelbrocken

wird die Fracht nach den im Kilometerzeiger (E) angegebenen Entfernungen zu den nachstehend aufgeführten Frachtsätzen berechnet, wenn diese Stoffe nachweislich zur Herstellung/Unterhaltung der dem öffentlichen Verkehr innerhalb des Deutschen Reiches dienenden befestigten, nicht asphaltirten und nicht mit Reihenpflaster**) versehenen Wege- oder Chausseeflächen bestimmt oder verwendet sind. Bürgersteige sind im Sinne des Tarifes zu den Wege- oder Chausseeflächen nicht zu rechnen.

2. Asphalt, Cement, Eisen und Holz (für Eisen- oder Holzpflaster), Klinker, die zur Herstellung von Reihenpflaster**) verwendbaren Pflastersteine, ferner Trass- und Ziegelsteine sind von diesem Ausnahmetarif ausgeschlossen.

3. Der Frachtberechnung wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hierbei jedoch für Wagen mit anderem Ladegewicht als 10, 12,5 und 15 t
   a) das Ladegewicht von mehr als 10, aber weniger als 12,5 t nur für 10 t,
   b) das Ladegewicht von mehr als 12,5, aber weniger als 15 t nur für 12,5 t

gerechnet.

Stellt sich indess das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger, als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

4. Die Gewährung der Ausnahmefrachtsätze erfolgt:
   a) sogleich bei der Beförderung, wenn bei der Aufgabe oder Abnahme der Sendungen durch eine den Güterabfertigungsstellen zu übergebende Bescheinigung des zuständigen öffentlichen Beamten (Landrath, Kreisbaumeister usw.) nach dem unter 6 vorgeschriebenen Muster nachgewiesen wird, dass die Wegebaustoffe zu dem unter 1 genannten, im Frachtbriefe anzugebenden Zwecke Verwendung finden werden. Hierbei bleibt vorbehalten, im einzelnen Falle den Nachweis der thatsächlich erfolgten Verwendung zu fordern;
   b) nachträglich, wenn durch die Bescheinigung des zuständigen öffentlichen Beamten (Landrath, Kreisbaumeister usw.) nach dem unter 6 vorgeschriebenen Muster die Verwendung zu dem unter 1 genannten, im Frachtbriefe anzugebenden Zwecke später in der zu 5 bezeichneten Frist nachgewiesen wird.

5. Anträge auf nachträgliche Berechnung des Ausnahmetarifes müssen sämmtliche Sendungen mindestens je eines vollen Kalendermonates umfassen und sind längstens binnen 3 Monaten nach stattgehabter Versendung bei der, der Empfangsstation vorgesetzten Eisenbahndirektion anzubringen. Den Anträgen sind die Originalfrachtbriefe und die Bescheinigung des öffentlichen Beamten beizufügen.

6. Bescheinigung.

D . . unterzeichnete . . . . bescheinigt hierdurch amtlich, dass die von d . . . . zu . . . . . . in der Zeit vom . . . . . . bis . . . . . . von Station . . . . . nach Station . . . . . . zu versendenden/versandten*) Ladungen . . . . . . zur Herstellung/Unterhaltung*) des öffentlichen Weges (Chausseefläche*) von . . . . nach . . . . verwendet werden sollen/worden sind.*)

Der bezeichnete Weg ist weder asphaltirt oder mit Reihenpflaster**) versehen, noch zur Asphaltirung oder Reihenpflasterung**) bestimmt.

. . . ., den . . . . 19 . .

---

*) Das nicht Passende ist durchzustreichen.

**) Als Reihenpflaster gilt ein Pflaster, das in gleichlaufenden Reihen, auch von verschiedener Breite, aus Steinen gesetzt ist, die für die einzelne Reihe eine gleichförmige Kopffläche haben.

Breslau, den 29. Juli 1901. (1982)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

---

*) Sendungen von Grand, Kies, Sand und Schlacken werden auf Entfernungen bis 65 km zu den gleich niedrigen Frachtsätzen des Rohstofftarifes (ohne Verwendungsnachweis) abgefertigt.

**) Als Reihenpflaster gilt ein Pflaster, das in gleichlaufenden Reihen, auch von verschiedener Breite, aus Steinen gesetzt ist, die für die einzelne Reihe eine gleichförmige Kopffläche haben.

Gruppen-Gütertarif Elberfeld-Essen.

Am 1. August d. J. tritt zum Gruppen-Gütertarif Elberfeld-Essen vom 1. Juli 1899 der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die neuen Stationen Mussum, Stoppenberg, Werth des Direktionsbezirks Essen und Remscheid-Güldenwerth des Direktionsbezirks Elberfeld, sowie neue, zum Theil ermässigte Entfernungen für die Station Bönninghardt des Direktionsbezirks Essen. Der Nachtrag enthält ferner eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaustoffe. Die Entfernungen für die Station Remscheid-Güldenwerth treten erst mit der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft.

Elberfeld, den 29. Juli 1901. (1983)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Vom 1. August d. J. wird die verlängerte Gültigkeitsdauer gewöhnlicher Rückfahrkarten auf 45 Tage für den Binnen- und direkten Verkehr angenommen. (1984)

Die Direktion.

Aus Anlass der Einweihung des Emder Aussenhafens am 7. August d. J. fällt für diesen Tag der Personenverkehr auf der Bahn zwischen Emden-Stadt und Emden-Aussenhafen fort.

Der Badeverkehr von und nach Borkum und Juist über Emden-Aussenhafen oder Leer wird für diesen Tag über die Dampfschiffstrecke Leer-Borkum geleitet.

Für den Ortsverkehr von Emden nach Emden-Aussenhafen wird für den 7. August d. J. in Emden der Haltepunkt Emden-Polderbahnhof zur Abfertigung der Reisenden nach und von Emden-Aussenhafen eingerichtet.

Auf der Strecke verkehren Züge mit III. Wagenklasse von Mittags 1 Uhr bis Nachts 11 Uhr in Zeitabständen von je 20 Minuten. Gepäckabfertigung findet nicht statt.

Münster, den 25. Juli 1901. (1985)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten für die Brückenbauwerke der Strecke Hildesheim-Ringelheim zur Anlage des II. Gleises sowie der Verstärkung von drei bestehenden Brücken daselbst. Gesammtgewicht 309 026 kg Flusseisen, 26 014 kg Flussstahl und 1 548 kg Gusseisen. Zu den Ueberbauten hat der Unternehmer theilweise die ausführlichen Entwürfe nach vorliegenden allgemeinen Zeichnungen anzufertigen.

Termin: Mittwoch, den 14. August 1901, Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr

in unserem Verwaltungsgebäude, Thielenplatz 4 hierselbst. Zeichnungen, Gewichtsberechnungen und Bedingungen können in unserem technischen Büreau B daselbst während der Dienststunden eingesehen und gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 10 ℳ. in baar (nicht in Briefmarken) an unser technisches Büreau B hierselbst nur von dem letzteren bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 27. Juli 1901. (1986)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Zum baldigen Eintritt gesucht ein im Eisenbahn-Kassenwesen erfahrener

Kassirer,

welcher die Verwaltung der Hauptkasse, die Buchführung sowie die Revision der Stationskassen selbständig übernehmen und auch in der Verkehrskontrole thätig sein kann.

Meldungen mit Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen an die Direktion der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahn-Aktiengesellschaft, Altena i/Westf. (1987)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 61. | 7. August 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 22 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Emden Aussenhafen.

Am 7. d. Mts. sollte die feierliche, jetzt — durch den Tod Ihrer Majestät der Kaiserin Friedrich — auf unbestimmte Zeit vertagte Einweihung des neugeschaffenen Seehafens bei Emden durch Se. Majestät den Kaiser stattfinden. Schon die in Aussicht genommenen Feierlichkeiten zeigen, welche Bedeutung man dem neuen Hafen beimisst und welche Hoffnungen man für seine Zukunft hegt. Und hoffentlich gelingt es, die kleine Hafenstadt Emden aus dem hundertjährigen Dornröschenschlafe zu erwecken und sie auf eine Stufe mit den grossen Nordseehäfen emporzuheben!

Einst im Mittelalter hatte Emden eine hohe Blüthezeit als Hafen, doch litt es mehr als irgend ein anderer deutscher Hafen unter den Uebergriffen der Niederländer und Engländer, da es deren Ländern am nächsten lag und daher im Wettbewerbe am unbequemsten war; der Verfall des Hansabundes und die eintretende Ohnmacht Deutschlands zur See hatten, obwohl Emden selber nicht Mitglied der Hansa war, auch den Rückgang des Emder Handels zur Folge.

Einen vorübergehenden Aufschwung nahm Emden noch einmal unter dem grossen Kurfürsten, in dessen Marineplänen es eine bedeutende Rolle spielte. Der grosse Kurfürst gründete in Emden seine afrikanische und seine ostindische Handelsgesellschaft und wollte es zum Hauptstapelplatz für den Handel mit England machen; zu diesem Zwecke beabsichtigte er schon in weit vorausschauendem Geiste, den oberen Lauf der Ems schiffbar zu machen und auf diese Weise eine vom Auslande unabhängige Schiffsverbindung mit Rheinland und Westfalen herzustellen. Nach dem Tode des grossen Kurfürsten wurde diese Politik nicht weiter verfolgt, und auch Friedrich der Grosse, soviel er auch sonst für Emden that, war durch seine Festlandspolitik verhindert, die Mittel seines Staates für andere Zwecke als für sein Heer und die innere Landeskultur zu verwenden.

In den Napoleonischen Kriegen ging der Handel Emdens weiter zurück und verfiel unter hannoverscher Herrschaft fast vollständig, so dass selbst die flussaufwärts gelegenen Emshäfen Leer und Papenburg Emden überflügelten. Den grossen Aufschwung, den Deutschland nach 1870 auf allen Gebieten des Handels und der Industrie nahm, konnte Emden nicht mehr für sich nutzbar machen. Die Dampfschifffahrt verdrängte allmählich die Segelschifffahrt, hierdurch wurde der Handel immer mehr konzentrirt und die grossen Seehäfen nahmen an Bedeutung zu, während die kleinen mehr und mehr verödeten.

So sah Emden neben sich im Osten Hamburg und Bremen, im Westen Rotterdam und Amsterdam emporblühen und konnte es nicht hindern, dass der Handel aus Gegenden, die früher mit Emden im lebhaften Verkehre gestanden hatten, sich diesen Seestädten zuwandte. Den letzten empfindlichen Schlag erhielt Emden im Anfange der 80er Jahre durch das deutsche Schutzzollsystem, als die Einfuhr von Getreide und Holz, die zuletzt in Emden allein noch eine Rolle gespielt hatte, plötzlich aufhörte. Wie aber Emden unter dieser nationalen Wirthschaftspolitik zu leiden hatte, so führte dieselbe Politik auch später die Wendung zum besseren herbei. Die Abhängigkeit des Handels von Rheinland und Westfalen von den holländischen Häfen Rotterdam und Amsterdam machte sich auf die Dauer immer mehr in lästiger Weise fühlbar, und der preussische Staat beschloss, für diesen Verkehr einen Anschluss nach einem deutschen Nordseehafen zu schaffen. So entstand unter Ueberwindung grosser Schwierigkeiten und Aufwendung von über 80 000 000 ℳ der Dortmund-Emskanal, der den Verkehr zwischen Dortmund und Herne einerseits und Emden andererseits durch Kanalschiffe von 600 t Tragfähigkeit und 2 m Tiefgang vermittelt. Seit zwei Jahren ist dieser Kanal im Betriebe, und wenn er im Anfange auch noch nicht sofort allen auf ihn gesetzten Hoffnungen entsprochen hat, so entwickelt sich der Verkehr doch immer mehr und mehr und ist schon jetzt zufriedenstellend. Dem Kanal fehlte bis jetzt aber eine gute Verbindung mit der See; er mündet in den bisherigen Binnenhafen von Emden, der, durch Schleusenthore von der See abgeschlossen, nur Schiffe bis höchstens 6 m Tiefgang aufnehmen kann. Es sind dort für den Umschlag-

verkehr zwischen See, Kanal und Eisenbahn bedeutende Anlagen errichtet, auch ist durch Schaffung mehrerer abgetheilter Hafenbecken und durch grosse Lagerplätze dafür gesorgt, dass Industriewerke in unmittelbarer Verbindung mit Hafen und Eisenbahn angelegt werden können. Von allen diesen Einrichtungen wird von Industriellen bereits in erfreulicher Weise Gebrauch gemacht und es ist Hoffnung auf eine weitere gedeihliche Entwickelung vorhanden. Um aber auch den grössten Seeschiffen den Zugang zu ermöglichen, war zweierlei erforderlich: erstens die Vertiefung der Unterems und zweitens die Anlage eines grossen Seehafens. Beides hat der preussische Staat in zielbewusster Weise durchgeführt: Die Unterems ist auf 10 m unter gewöhnlichem Hochwasser (7,3 m unter gewöhnlichem Niedrigwasser) vertieft worden, welche Tiefe etwa der Weser bei Bremerhaven entspricht, und in Emden Aussenhafen ist eine Anlage geschaffen worden, die auch den Anforderungen der grössten Seeschiffe entspricht. Der Hafen ist 11,5 m unter gewöhnlichem Hochwasser tief, so dass selbst bei den niedrigsten Wasserständen die Schiffe vom Boden freibleiben. Die den Hafen einfassenden Dämme sind etwa 1 400 m lang und sind hochwasserfrei. Der eine Damm enthält die Kajungs, zwei grosse Seegüterschuppen von 11 400 qm Bodenfläche, den elektrisch betriebenen Kohlenkipper und den Riesenkrahn. Da Emden ein fiskalischer Hafen ist, hat der Staat auch die Aufgabe, den Bahnanschluss auszuführen, selber übernehmen müssen, und es ist daher von ihm auf den Hafendamm ein umfangreicher Güterbahnhof und eine Personenstation mit einer Landungsbrücke für die Personendampfer hergestellt worden. Das hauptsächlich in Holz ausgeführte Empfangsgebäude bildet einen Schmuck für den ganzen Hafen. Der südliche Hafendamm wird für den Verkehr zur Zeit noch nicht benutzt, steht aber für spätere Erweiterungen zur Verfügung. Um den Schiffen die erforderliche Freiheit in der Bewegung und die Unabhängigkeit von Zoll- und Steuerformalitäten zu gewähren, ist der Aussenhafen vom Bundesrathe zum Freibezirke erklärt worden.

Die beiden grossen Seegüterschuppen sind von der am Dortmund-Emskanal wesentlich interessirten rheinisch-westfälischen Transportgesellschaft und von der Hamburg-Amerikalinie auf eine Reihe von Jahren gepachtet worden. Letztere Gesellschaft hat in Aussicht genommen, die Schiffe einiger ihrer grossen Dampferlinien ständig in Emden anlegen zu lassen, so dass auch im Anfange schon Verschiffungsgelegenheit für Güter vorhanden ist; es ist aber zu hoffen, dass auch andere Dampferlinien von Emden aus eingerichtet werden, so dass es mit der Vermehrung der Schifffahrtsverbindungen wohl gelingen wird, einen Theil des jetzt über holländische und belgische Häfen gehenden Verkehres aus Deutschland für Emden zu gewinnen.

Die Bedeutung Emdens als Hafen liegt darin, dass es der westlichste Seehafen an der deutschen Nordseeküste ist; es muss daher namentlich auf den Verkehr aus Rheinland und Westfalen sowie aus Süddeutschland rechnen, welcher Verkehr im allgemeinen bisher den Rheinweg und die Häfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen vorgezogen hat. Der Wettbewerb mit diesen Häfen ist nicht leicht, da ihnen einestheils der billige Wasserweg zur Verfügung steht, anderentheils die niederländischen Eisenbahnen sich in ihrer Tarifpolitik ganz in den Dienst der Seehäfen gestellt haben und diese infolge dessen sehr billige Seehafentarife haben. Es ist zu erwarten, dass der Dortmund-Emskanal den Rheinweg zum Theile ersetzen wird; von besonderer Wichtigkeit aber ist die Festsetzung der Eisenbahntarife für Emden. Es ist selbstverständlich vollkommen ausgeschlossen, dass die Staatseisenbahnverwaltung dem vom Staate gebauten Kanale irgendwie Konkurrenz macht; der Wettbewerb muss sich vielmehr lediglich gegen die billigen Seehafentarife der holländischen Häfen richten, da zu hohe Tarife für Emden, die von denen für Rotterdam und Amsterdam sich erheblich unterscheiden, die Wettbewerbsfähigkeit unterbinden und dadurch den Zweck dieses unter Aufwendung von über 12 000 000 ℳ vom preussischen Staat geschaffenen Hafens vereiteln würden. Die tarifarischen Vergünstigungen, die bisher zum Vortheile des deutschen Seeverkehrs und namentlich des Ausfuhrhandels den Elb- und Weserhäfen zu Theil geworden sind, werden wohl in ihrem vollen Umfange auch dem neuen Hafen zugewendet werden müssen, um seinen Wettbewerb zu ermöglichen.

Noch andere Aufgaben weist die Schaffung des Emder Seehafens der preussischen Eisenbahnverwaltung zu. So ist z. B. die Hauptzuführungslinie aus dem Süden von Rheine aus nur eingleisig, bei vermehrtem Verkehre zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriegebiete und Emden wird aber in Aussicht zu nehmen sein, diese Linie zweigleisig auszubauen. Doch das sind Aufgaben für die Zukunft, bei einem steigenden Verkehre des Emder Hafens werden auch sie gelöst werden! Schon jetzt aber dürfen auch wir Eisenbahnfachleute uns freuen, dass es dem preussischen Staate gelungen ist, in Emden einen Nordseehafen zu schaffen, der in seiner Anlage nicht hinter den alten Elb- und Weserhäfen zurücksteht und der geeignet ist, einen Theil des an fremde Häfen verlorenen Handels für Deutschland wiederzugewinnen! S.

Eisenbahn und Volkshumor.

Die Eigenschaft der Eisenbahn als unmittelbare Trägerin des Massenverkehres stellte sie von vornherein in den Vordergrund des Volksinteresses. Jeder, der eine Eisenbahnreise „that“, hielt sich zur Kritik berufen und machte hiervon ausgiebigen Gebrauch. Keine Einrichtung in der Welt ist daher abwechselnd so sehr besungen und bejubelt, so sehr herabgesetzt und in den Staub gezogen und schliesslich so hoch wieder auf den Schild gehoben worden, wie die Eisenbahn. Eine Art grobkörnigen Niederschlages dieser wechselnden Empfindungen bildet der Volkswitz, der sich nach verschiedenen Richtungen hin äussert, vornehmlich aber in der Namengebung.

Vor allem war es die Lokomotive, welche mit ihrer dem Laien, wenigstens dem grossen Haufen, unfassbaren Kraftwirkung in die Augen fiel. Während sie von den Gebildeten mit einem Hausthier mit allen seinen guten Eigenschaften verglichen wurde — Victor Hugo hat hierüber eine ergötzliche Schilderung hinterlassen —, hatte sie im eigentlichen Volke etwas übernatürliches, dämonisches. Ihre Erfinder und Lenker „konnten mehr als Brotessen“, wie schon aus ihrer äusseren Erscheinung zu schliessen war, denn die Kleidung der Führer bestand nach englischem Muster anfänglich aus schlohweissen Beinkleidern von englischem Buckskin, eben solchen Jacken und einem — Cylinderhut, und der gemeine Mann konnte sich die Sache nur durch Zauber oder Betrug, durch einen Trick erklären. „Een Pääd is doch drin!“ rief jener rheinische Bauer aus. So erklären sich Namen wie: „Die Kaffeemühle des Teufels“, „Der Hexenkessel“, „Der Höllenhengst“, wie sie Ende der 30 er Jahre im Munde des Volkes gang und gäbe waren. Selbst seitens der Verwaltungen scheint man diesem Volksempfinden Rechnung getragen zu haben. „Faust“ hiess eine von Nürnberg-Fürth in den ersten Betriebsjahren eingestellte Lokomotive; bei der Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie finden wir die Namen „Drache“ und „Greif“. Aehnliche Namen haben sich trotz der mehr und mehr in Aufnahme gekommenen Nummerirung der Lokomotiven noch später erhalten. So hatte die oldenburgische Verwaltung noch vor wenigen Jahren für verschiedene ihrer Tenderlokomotiven, der

Welt der Kobolde entnommen, die Namengruppen: Schnipp, Schnapp, Schnurr; Hin, Her; Kurz, Klein; Tick, Tack. Eine dem Volksmunde entsprungene Gattungsbezeichnung für derartige Fahrzeuge ist „Teckel"; ihr eigenthümlicher Gang erinnerte den Beschauer an die watschelnde Fortbewegung des Dachshundes. Eine andere Art von Lokomotiven, die bei der französischen Ostbahn in Gebrauch waren, nannte man Kameele, weil sie, den Höckern eines Kameels nicht unähnlich, auf dem Hauptkessel zwei Nebenkessel trugen. Eine Lokomotivenart, die bei der Weltausstellung von Chikago viel von sich reden machte, mit aufrecht stehendem Kessel und niedrigen Rädern, hiess „Grashüpfer".

Nächst der Lokomotive waren die Wagen die Zielscheibe des Volkswitzes. Benennungen übertreibender Art, wie Viehstall, Jammer- oder Marterkasten, Schwitzkasten für die Personenwagen waren etwas alltägliches. Mehr noch mussten die verschiedenen Wagenanschriften, die Eigenthumsmerkmale in abgekürzter Form herhalten, um der Spottsucht zu fröhnen oder der gegen die eine oder andere Verwaltung herrschenden Missstimmung Ausdruck zu verleihen, oder auf politische oder Tagesfragen anzuspielen. Folgende kleine Blumenlese mag hiervon ein Bild geben. Man las da die Anschrift der Wagen der böhmischen Westbahn (B. W. B.) mit: „Bietet wenig Bequemlichkeit!" „S. N. D. V. B." (süd-norddeutsche Verbindungsbahn) übersetzte man kurzer Hand mit: „Sieh' nach Deutschland, verflixter Böhm'!" „K. R. B." (Kronprinz Rudolfbahn) hiess: „Keine rentable Bahn!" „K. M. E." (Köln-Mindener Eisenbahn): „Kenn' mich erst!" „M. H. E." (Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn): „Mir hungert eklig!" „R. E. G." (rheinische Eisenbahngesellschaft): „Rechte Esel gibt's!" „R. O. U. E." (Rechte Oderufer-Eisenbahn): „Reichthum oben, unten Elend!" „O. T. E." (Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn): „O traurige Erfindung!" — Harmloser klangen: „K. F. N. B." (Kaiser Ferdinands-Nordbahn): „Käfig für Nordpol-Bären!" „K. W. St. E." (königlich württembergische Staatseisenbahn): „Komm' Weible, steig' ein!" „H. L. B." (hessische Ludwigsbahn): „Hoch lebe Bismarck!" „G. O. E." (grossherzoglich oldenburgische Eisenbahnen): „Ganz ohne Eile!"

Witzbolde fanden bald auch Schlagwörter für bestimmte Arten von Zügen. Bald sprach man im Volke allgemein im Gegensatz zum „Kurier" von Bummelzügen (statt Personenzügen), von „Lumpensammlern" (den letzten Nachtzügen), von Bimmelzügen (wegen der warnenden Glocke beim Nebenbahnbetrieb). Bevor es amtlich D- und L-Züge gab, hatte sich das Volk den bezeichnenden Namen „Harmonikazüge" zurechtgelegt. Und so ging es weiter. Die pustende Lokomotive stöhnt: „Der Damm zerbricht!" Die Dampfpfeife ruft: „Hüh, hüh!" Auch die Sprache des Schienenstosses hat sich der Volkswitz gedeutet; sie lautet mit zunehmender Geschwindigkeit: Hop — hop, hop — hop, hop, hop — Bummelfritze — tumml' dich — 's langt! Fast jeder Einrichtung hängte man etwas an und Witzblätter und Volkskalender überboten sich darin. Der Einrichtung der Rundreisekarten folgte der „Rundreisehut"; den Sitzengebliebenen bot man zum Scherz „Billets zum Nachlaufen" an; der Bahnsteigkarte legte man ein ganzes Dutzend von Scherznamen bei; dem Hundebillet mit der Abbildung eines Jagdhundes sagte man nach, dass es für einen Wachtelhund nicht gültig sein könne, weil die Aehnlichkeit fehle. Die Einführung der automatischen Bremse brachte sofort die Scherzfrage auf das Tapet: welches wohl das stärkste Insekt sei, und die der Fragende selbst gleich dahin beantwortete: die Noth b r e m s e, denn sie kann einen ganzen Eisenbahnzug zum Stehen bringen.

Als Ausfluss eines wenn auch unfreiwilligen Humors müssen auch manche der in die aufliegenden Beschwerdebücher eingetragenen Klagen der Reisenden gelten. Der ursprüngliche Zweck dieser Bücher: „gegründete Beschwerden des Publikums zu erfahren und möglichst schnell abzustellen", wie es in dem Reglement der Wien-Gloggnitzer Bahn hiess, erscheint hier freilich verfehlt. Da fühlt sich einer beschwert, weil der Vorsteher eines Haltepunktes im Dienste Holzschuhe getragen habe; ein anderer droht der Eisenbahn allen Ernstes, ihr bei fortgesetzter Nichtachtung seiner Sonderwünsche die Kundschaft zu entziehen; ein Dritter macht Vorschläge wegen Beseitigung des Schienenstosses; ein Vierter gar gibt feierlich kund und zu wissen, dass er sich beschweren müsse, verbirgt seine Meinung aber im übrigen in einem weitausgespritzten, vielsagenden Tintenklecks! Eine Fülle solch' unfreiwilligen Humors bieten auch die zahlreichen Eingaben, Bittschriften usw. Ein Bahnwärter, der aus dem Betriebsdienste entfernt werden sollte, schrieb: „Ich bin doch mein Lebtag ein e h r l i c h e r Kerl gewesen, und nun soll ich farbenblind sein? Da muss ich doch an das alte deutsche (!) Sprüchwort erinnern: Suum cuique! — Jemand, der einem Zuge die Begleitpapiere mitzugeben vergessen hatte, rechtfertigte sich: „Und dieses ist der Grund, weshalb der Zug mit den f e h l e n d e n Papieren abfuhr." Die Frage nach der Person eines ohne Fahrkarte betroffenen Reisenden wurde wie folgt beantwortet: Macht einen ländlich-sittlich guten B a u e r n e i n d r u c k!

Bezüglich der Bezeichnung des Bahnpersonals hat sich das Volk ebenfalls einen eigenen, des komischen Beigeschmackes nicht entbehrenden Wortschatz gebildet. „Der Herr Inspektor" oder „der Herr mit der rothen Mütze" sind, besonders bei den Landleuten, ständige Bezeichnungen für den obersten Stationsbeamten; der Lokomotivführer ist für sie der „Meister", während der Wagenrevisor, der die Betriebsfähigkeit der Wagenachsen mit klingendem Hammerschlage prüft, „der mit dem Hammer" genannt wird. Der Nachfolger des Postillons, des „Schwagers", unser Schaffner, hat es nur bei den orientalischen Bahnen zu einer volksthümlichen Bezeichnung gebracht: man nennt diese Leute dort „Fertitschi" von dem deutschen Rufe: „Fertig!", dessen sie sich bei uns früher wohl häufiger, jetzt kaum mehr bedienen.

Aber auch unter dem Eisenbahnpersonal selbst hat sich trotz aller Mühseligkeit des Berufes eine Art Diensthumor, wenn auch nunmehr meist der Vergangenheit angehörend, herausgebildet. Wenn der Humor nach einem geistreichen Ausspruche unter Thränen lächelt, so trifft dies ganz gewiss hier zu. Es waren derartige witzige Anspielungen besonders im Flor zu jener Zeit, als die Eisenbahn für viele noch der letzte Rettungshafen war aus dem Strudel der veränderlichen Zeitläufte. Da platzten die Gegensätze der Geburt, der Erziehung, der ehemaligen gesellschaftlichen Stellung, des Charakters noch mächtig aufeinander, und die Einseitigkeit der Ausbildung that dann das ihre. Der draussen im Freien beamtete Eisenbahner rächte sich an dem im warmen Dienstzimmer Sitzenden durch die Bezeichnung: „papierner Tagelöhner"; die „Papierstation" benamste man die Bude, wo auf grösseren Bahnhöfen die Begleitpapiere für die abfahrenden Züge bereitgehalten und wo von den ankommenden Zügen diese Papiere abgegeben wurden. Der Wagenreparaturbeamte hiess „Wagenschuster" oder „Wagendoktor", den die Stationen und Güterböden von Zeit zu Zeit besuchenden Kammerjäger nannte man scherzweise den „Giftmischer", den Stationspolizisten: „Pluto" oder „Höllenhund", den Inhaber von Medikamenten für Unglücksfälle „Medizinmann"; das Gros der auf der Strecke arbeitenden Leute wurde — es mag dahingestellt bleiben, ob aus biblischer Quelle entlehnt oder militärischen Ursprungs — „die Rotte", ihr Haupt „der Rottenführer" benannt.

Freilich — damit schliessen wir unseren Rückblick —, im Laufe der Jahre hat sich manches geändert, die Ecken und Kanten sind abgeschliffen, die Originale verschwunden. Bei der fortdauernden Ausgestaltung unserer Eisenbahnen, ihrem zunehmenden Verwachsen mit dem Volke, bei der sorgfältigen Schulung des Personals und der wachsenden Volksbildung im allgemeinen wird es allgemach an jenen Gegensätzen fehlen, die eine Daseinsbedingung für den „Eisenbahnhumor" bilden. Er wird mit der Zeit versiegen.

—d.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Desinfektion der zur Geflügelbeförderung benutzten Eisenbahnwagen im Verkehr mit Belgien.** Im Hinblick darauf, dass durch die belgischen Verordnungen über die Desinfektion der Eisenbahnwagen vom 25. September 1883 und vom 30. Dezember 1890 die ordnungsmässige Desinfektion der zur Geflügelbeförderung benutzten Wagen in Belgien genügend sichergestellt ist, hat der Bundesrath nach einer im „Deutschen Reichsanzeiger" vom 31. Juli d. J. erlassenen Bekanntmachung vom 18. Juli d. J. beschlossen:

Auf die zur Versendung von Geflügel nach Belgien benutzten und daselbst entladenen Eisenbahnwagen finden bei ihrem Wiedereingang in das Reichsgebiet die Vorschriften der Bekanntmachung, betreffend die Einführung von Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei der Beförderung von lebendem Geflügel auf Eisenbahnen, vom 2. Februar 1899 bis auf weiteres keine Anwendung.

Der Reichskanzler ist ermächtigt, diese Ausnahmebestimmung ausser Wirksamkeit zu setzen, sobald und solange die Einschleppung übertragbarer Geflügelkrankheiten aus Belgien zu besorgen ist.

Mit der Frage der Einführung einheitlicher Bestimmungen über die Reinigung und Desinfektion der zur Beförderung von lebendem, unverpackten Geflügel benutzten Wagen hat sich die im Jahre 1900 zu Strassburg i/E. abgehaltene Vereinsversammlung bereits beschäftigt und folgenden Beschluss gefasst:

„Die Vereinsversammlung wolle grundsätzlich anerkennen, dass es erwünscht ist, für den Vereinsverkehr einheitliche Bestimmungen auch über die Reinigung und Desinfektion der zur Beförderung von lebendem, unverpackten Geflügel benutzten Wagen herbeizuführen, und nachdem dies geschehen, das Vereins-Wagenübereinkommen in der hiernach erforderlichen Weise zu ergänzen" —

und es ist die geschäftsführende Verwaltung von der Vereinsversammlung beauftragt worden, die zur Erwirkung einheitlicher gesetzlicher Vorschriften für die Desinfektion der zur Beförderung von Geflügel benutzten Wagen geeignet erscheinenden Maassnahmen zu ergreifen.

Die Verhandlungen sind im Zuge. Der obige Beschluss des Bundesrathes gestattet nunmehr die freie Rückkehr der zur Geflügelbeförderung nach Belgien benutzten Eisenbahnwagen nach Deutschland, ohne dass dieselben wie bisher bei der Rückkehr über die Grenze einer nochmaligen Desinfektion unterworfen werden müssen.

— **Gesetz über die privaten Versicherungsunternehmungen.** Das Gesetz über die privaten Versicherungsunternehmungen vom 12. Mai 1901 (R.-G.-Bl. S. 139), dessen Inkrafttreten durch kaiserliche Verordnung noch bestimmt werden wird, findet auch auf die in den einzelnen Eisenbahndirektionsbezirken bestehenden Beamtensterbekassen Anwendung. Ausgeschlossen sind nur diejenigen Kassen, nach deren Satzungen den Mitgliedern ein Rechtsanspruch auf die Leistungen nicht eingeräumt ist. (§ 1 des Gesetzes.)

Soweit der Bereich der Sterbekassen sich über das Gebiet mehrerer Bundesstaaten erstreckt, geht die Aufsicht über sie auf das am 1. Juli d. J. errichtete kaiserliche Aufsichtsamt für Privatversicherung, Berlin-Charlottenburg, Grolmanstrasse 42/43, über. (§ 2 des Gesetzes.)

Unter Hinweis auf die Bekanntmachung des Aufsichtsamts vom 10. Juli d. J. („Deutscher Reichsanzeiger und königlich preussischer Staatsanzeiger" Nr. 164) sind die königlichen preussischen Eisenbahndirektionen angewiesen worden, zunächst die Satzungen der in ihren Bezirken bestehenden, hierbei in Betracht kommenden Sterbekassen dem Aufsichtsamte bis zum 15. d. Mts. einzureichen.

— **Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.** An Stelle der Bestimmungen unter 1 zu § 12 der Eisenbahnverkehrsordnung im Theil II des Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifs treten die folgenden:

„1. Bestimmungen über die Gültigkeitsdauer von Rückfahr- und Sommerkarten.

a) Die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten beträgt 45 Tage. Sie beginnt mit dem Tage der Lösung und erlischt zu Mitternacht des 45. Tages;
b) wie bisher unter c.;
c) Inhaber von Rückfahrkarten und Sommerkarten können die Reise an einem beliebigen Tage innerhalb der Geltungsdauer antreten. Eine Verlängerung der Geltungsdauer wird hierdurch nicht herbeigeführt;
d) wie bisher unter e."

— **Eröffnung von Bahnstrecken.** Am 1. d. Mts. sind ausser den in Nr. 58 und Nr. 60 d. Ztg. bereits genannten Strecken für den Gesammtverkehr eröffnet worden:

im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Essen die 18,4 km lange Theilstrecke Empel-Bocholt der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Empel-Borken mit den Stationen Vehlingen, Isselburg-Anholt, Werth und Mussum;

im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. die 60,77 km lange normalspurige Nebenbahn Löwenhagen-Gerdauen mit den Stationen Fuchsberg, Uderwangen, Neu-Waldeck, Domnau, Georgenau, Friedland (Ostpreussen), Böttchersdorf, Schakenhof und Spierau;

im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Münster die 20,4 km lange Reststrecke Sulingen-Bassum der normalspurigen Nebenbahn Bünde-Bassum mit den Stationen Schwaförden, Scholen, Neuenkirchen (Kreis Sulingen) und Apelstedt.

Ferner ist die Eröffnung der Strecken der badischen Staatseisenbahnen Waldkirch-Elzach (12,195 km) und Neustadt-Hüfingen (37,242 km) am 20. d. Mts. und Ueberlingen-Kluftern-Landesgrenze (27,825 km) nebst Abzweigung Oberuhldingen-Unteruhldingen (2,558 km) am 1. Oktober d. J. in Aussicht genommen.

Mit dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung der Strecke Neustadt-Hüfingen geht auch die z. Zt. miethweise im Betriebe der süddeutschen Eisenbahngesellschaft befindliche Strecke Hüfingen-Donaueschingen (2,638 km) in den Betrieb der badischen Staatseisenbahnen über.

Die Strecke Neustadt-Hüfingen-Donaueschingen, welche nach den Bestimmungen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands betrieben werden soll, bildet die Fortsetzung der Höllenthalbahn Freiburg i/Br.-Neustadt i/Schw., und es ist somit eine neue direkte Verbindung von Freiburg i/Br. nach der Schwarzwaldbahn Offenburg-Singen geschaffen.

Die Strecke Ueberlingen-Kluftern-Landesgrenze, welche das badische Schlussstück der Bodenseegürtelbahn bildet, soll ebenfalls nach den Bestimmungen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands betrieben werden, und es soll gleichzeitig mit der Inbetriebnahme dieser Strecke auch der Betrieb der bereits am 18. August 1895 eröffneten Strecke (Radolfzell-) Stahringen-Ueberlingen nach Maassgabe der Bestimmungen der genannten Betriebsordnung erfolgen.

Die Strecken Waldkirch-Elzach und Oberuhldingen-Unteruhldingen sollen als Nebeneisenbahnen betrieben werden.

— **Eisenbahnen Deutschlands.** Am 15. April 1901 befanden sich im Eigenthum der Staatsbahnen 46 784 km (45 989 km vollspurige und 795 km schmalspurige Strecken), im Eigenthum der Privatbahnen 5 066 km (4 057 km vollspurige und 1 009 km schmalspurige Strecken), zusammen 51 850 km Eisenbahnen, von denen 31 059 km Staatsbahnen und 1 239 km Privatbahnen, zusammen 32 298 km als Hauptbahnen betrieben wurden.

Von den Staatsbahnstrecken (ausschl. der im Privatbetriebe befindlichen 44 km langen Feldabahn) entfallen auf:

Staatsbahnen	vollspurige Strecken	schmalspurige Strecken	zusammen
	Kilometer		
vereinigte preussische u. hessische Staatseisenbahnen	30 740	178	30 918
bayerische Staatseisenbahnen	5 848	35	5 883
sächsische Staatseisenbahnen	2 626	410	3 036
württembergische Staatseisenbahn.	1 750	93	1 843
badische Staatseisenbahnen	1 552	—	1 552
mecklenburgische Staatseisenbahn.	1 099	7	1 106
oldenburgische Staatseisenbahnen	551	—	551
Main-Neckarbahn	119	—	119
königliche Militäreisenbahn	71	—	71
elsass-lothringische Eisenbahnen	1 633	28	1 661
zusammen	45 989	751	46 740

— **Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.** Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht hat sich der Verkehr im Jahre 1900/01 normal weiter entwickelt. Es wurden befördert 591 868 Personen (gegen 563 626 Personen im Vorjahre), 1 281 (1 209) t Reisegepäck, 1 532 (1 515) Hunde, 106 256 (102 966) t Güter, 1 358 (1 405) Pferde, 4 969 (5 474) Stück Rindvieh, 78 678 (84 377) Stück Kleinvieh und 30 (75) t Dienstgut. Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 504 448 (482 632) M. = 54 % der Gesammteinnahme, aus dem Güterverkehr 353 315 (342 069) M. = 37 % der Gesammteinnahme und aus

sonstigen Quellen einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre 80 999 (104 699) ℳ, zusammen 938 762 (929 400) ℳ. Die Ausgaben bezifferten sich auf 689 785 (612 930) ℳ = 73 (64) % der Roheinnahme; es ergibt sich mithin ein Ueberschuss von 248 977 (316 470) ℳ. Nach Abzug der für Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen usw. erforderlichen Beträge sowie der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen und zuzüglich der für Rechnung des Erneuerungsfonds vorschussweise geleisteten Ausgaben verbleiben zur Verfügung der Generalversammlung 217 917 ℳ (gegen 243 242 ℳ im Vorjahre). Die Verwaltung schlägt vor, hiervon eine Dividende von 5 % (wie im Vorjahre) an die Stammaktien und Prioritätsstammaktien zu vertheilen. Am Schlusse des Betriebsjahres betrugen die Fondsbestände: Erneuerungsfonds 266 278 ℳ, Reservefonds 30 000 ℳ, Bilanzreservefonds 17 213 ℳ und zweiter Erneuerungsfonds 40 000 ℳ.

— **Kleinbahnen.** Das Enteignungsrecht ist verliehen:
a) der altmärkischen Kleinbahngesellschaft zu Clötze für die Fortsetzung ihrer Strecke nach dem Staatsbahnhofe Vinzelberg der Eisenbahnstrecke Stendal-Lehrte;
b) der Aktiengesellschaft „bergische Kleinbahnen“ zu Elberfeld für die Strecke Elberfeld-Ronsdorf und
c) der Frankfurter Lokalbahn-Aktiengesellschaft zu Frankfurt a/M. für die Kleinbahnstrecke Heddernheim-Oberursel.

— **Eine elektrisch betriebene Güterbahn bei Berlin** ist am 5. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden, nachdem die landespolizeiliche Abnahme der Betriebsmittel von Seiten der zuständigen Behörden stattgefunden hat. Die neue Bahn verbindet die industriellen Anlagen an dem rechten Ufer der Oberspree mit den Güterbahnhöfen der Staatsbahnen in Rummelsburg und in Nieder-Schöneweide. Sie geht einmal vom Rangirbahnhof Rummelsburg nach Ober-Schöneweide, dann von Ober-Schöneweide nach Nieder-Schöneweide.

— **Die Direktion der Allgemeinen deutschen Kleinbahngesellschaft** veröffentlicht eine ausführliche Darlegung ihrer Verhältnisse, der wir entnehmen: Für das Jahr 1901 stehen ausser sonstigen Einnahmen Unternehmerkautionen aus inzwischen aufgelösten Betriebspachtverträgen zur Verfügung, welche für Fehlbeträge an der früheren vertragsmässigen Betriebsabgabe haften. Bei voller Inanspruchnahme dieser Kautionen würde sich, soweit nicht Kursverluste bei den Effekten zu berücksichtigen sein werden, für das laufende Jahr ein geringer Gewinn ergeben. Der statutenmässige Betriebsgarantiefonds von 500 000 ℳ muss für andere Zwecke reservirt bleiben.
Die laufenden Einnahmen der Gesellschaft errreichen zur Zeit für sich allein nicht die Höhe der Schuldenzinsen. Dies hat seinen Grund hauptsächlich darin, dass verschiedene Betriebspachtverträge, welche eine feste Mindestabgabe sicherten, zur Auflösung gelangt sind, und dass die Erträgnisse, welche die betreffenden Bahnen aus sich erbringen, zur Zeit noch nicht genügen. Bei elektrischen Bahnen, an welchen die Gesellschaft erheblich betheiligt ist, ist die erwartete günstige Gestaltung des Reinerträgnisses noch nicht eingetreten. Zwar haben die Einnahmen in erfreulicher Weise zugenommen, aber die angestrebte Herabminderung der durch den elektrischen Betrieb bedingten, verhältnissmässig hohen Ausgaben ist bis jetzt noch nicht erreicht. Aus diesem Grunde liefern die Bahnen einstweilen nicht denjenigen Ertrag, welcher von diesen zu den besten Aussichten berechtigenden Unternehmungen in Zukunft zu erwarten ist. Bis die Bahnen, namentlich diejenigen, welche sich noch im ersten Entwickelungsstadium befinden, eine auskömmliche Rente abwerfen, muss der Geldbedarf, soweit er die Einnahmen aus den Unternehmungen übersteigt, anderweit gedeckt werden. Ausserdem sind die Mittel zur Durchführung der noch nicht völlig abgeschlossenen Geschäfte im Gesammtbetrage von rund 3 500 000 ℳ zu beschaffen. Neue Geschäfte sind ausser der Betheiligung an der schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft seit Mitte 1898 nicht mehr gemacht; diejenigen, welche der Jahresbericht 1899 erwähnt, waren schon durch frühere Verhandlungen und Verträge festgelegt. Nach Berechnung der Gesellschaft genügen die in ihrem Besitz befindlichen verfügbaren Werthe, um ihr die Gelder zu verschaffen, sowohl für die Abwickelung der schwebenden Geschäfte, als auch zur Aufrechterhaltung des Obligationendienstes bis dahin, wo die laufenden Einnahmen bei allmählicher Steigerung zur Verzinsung bezw. Tilgung der Schulden ausreichen. Die Gesellschaft hat sich zunächst die Gelder für den voraussichtlichen Bedarf bis zum Frühjahre nächsten Jahres gesichert und wird für Deckung des weiteren Bedarfs rechtzeitig Vorsorge treffen.

— **Verbesserung der Gleise älterer Formen.** Die von einigen königlich preussischen Eisenbahndirektionen angestellten Versuche über Verbesserung der Gleise älterer Formen haben so günstige Ergebnisse geliefert, dass die Versuche mit dem Einbau gekürzter Schienen fortgesetzt und ausgedehnt werden sollen.

— **Wagengestellung im Ruhrrevier.** Von zuständiger Seite wird uns mitgetheilt, dass in der Zeit vom 1. April bis Ende Juli d. J. 1 616 198 Wageneinheiten zu 10 t gestellt, mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und abgefahren sind, was gegen die vorjährige Gestellung von 1 597 578 Wageneinheiten ein Mehr von 1,2 % ausmacht. Während der angegebenen vier Monate haben die Anforderungen der Zechen, Kokereien und Brikettwerke durchweg voll befriedigt werden können. Ein so günstiges Ergebniss der Gestellung von offenen Wagen, dass nämlich während vier auf einander folgender Monate kein Wagen gefehlt hat, ist seit dem Jahre 1890 — aus früheren Jahren sind Aufzeichnungen nicht zur Hand — jetzt zum ersten Male erzielt worden.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Juli 1901 in 14 Arbeitstagen 217 997 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 571 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 231 838 und auf den Arbeitstag 16 560 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Juli 1901 auf den Arbeitstag 989 und im ganzen 13 841 Doppelwagen oder 6,0 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im ganzen Monat Juli 1901 stellt sich der Versand an Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 426 670 Doppelwagen gegen 426 967, im Saarbezirk auf 65 410 Doppelwagen gegen 59 211, in Oberschlesien auf 161 152 Doppelwagen gegen 147 636 und in den drei Bezirken zusammen auf 653 232 Doppelwagen gegen 633 814 und war sonach im Ruhrbezirk 297 Doppelwagen oder 0,1 % geringer, im Saarbezirk 6 199 Doppelwagen oder 10,5 %, in Oberschlesien 13 516 Doppelwagen oder 9,2 % und in den drei Bezirken zusammen 19 418 Doppelwagen oder 3,1 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.
Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen, Koks und Briketts in den ersten sieben Monaten des Jahres 1901 betrug im Ruhrbezirk 2 804 096 Doppelwagen gegen 2 810 789, im Saarbezirk 410 079 Doppelwagen gegen 411 229, in Oberschlesien 1 023 155 Doppelwagen gegen 1 017 934 Doppelwagen und in den drei Bezirken zusammen 4 237 328 Doppelwagen gegen 4 239 952 und war sonach im Ruhrbezirk 6 693 Doppelwagen oder 0,2 %, im Saarbezirk 1 152 Doppelwagen oder 0,3 % niedriger, in Oberschlesien 5 221 Doppelwagen oder 0,5 % höher und in den drei Bezirken zusammen 2 624 Doppelwagen oder 0,1 % niedriger als im gleichen Monat des Vorjahres

— **Die Genehmigungsurkunde für die Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen** gelangt nach Mittheilung in den Tageszeitungen soeben zur amtlichen Veröffentlichung. Sie betrifft die bereits in Betrieb genommene Linie Berlin schlesischer Bahnhof-Stralau-Treptow, welche bis zum 31. Dezember 1949 konzessionirt wird. Die zu bestellende Sicherheit ist auf 30 000 ℳ festgesetzt und können bis zu dieser Höhe auch Geldstrafen verhängt werden, falls die Konzessionsbedingungen oder der ordnungsmässige Betrieb usw. nicht innegehalten werden. Unter den aus sicherheitspolizeilichen Gründen gegebenen Vorschriften befindet sich in dieser Urkunde auch eine, welche die Verhütung der durch den Bruch der Arbeitsleitung entstehenden Gefahren und Unzuträglichkeiten zum Gegenstande hat. Die betreffende Vorschrift lautet: „Sollte es gelingen, eine Einrichtung zu treffen, durch welche eine Ausschaltung des Stromes beim Reissen der Leitungsdrähte selbstthätig erfolgt, auch ohne dass sie die Schienen berühren, so ist diese Einrichtung auf Erfordern der Aufsichtsbehörde unverzüglich einzuführen.“ In gleicher Weise werden die Einrichtung von Heizvorrichtungen in den Wagen und die Anlage von bedeckten Warteräumen an den Haltestellen vorbehalten. Die Höchstgeschwindigkeit soll auf dieser Strecke 25 km in der Stunde betragen dürfen, abgesehen von unübersichtlichen und verkehrsreichen Strecken, an welchen die Geschwindigkeit bis auf 10 km ermässigt werden muss. Die Festsetzung bestimmter Fahrgeschwindigkeiten für die einzelnen Strecken sowie die Forderung der Anbringung von Geschwindigkeitsmessern sind ebenfalls vorbehalten worden.

— **Fracht für Zucker zur Ausfuhr.** Der von uns in Nr. 59 S. 935 gebrachten Mittheilung fügen wir nach, dass der Zeitschrift „Handel u. Gewerbe“ zufolge laut einer dem Vorsteheramt der Danziger Kaufmannschaft zugegangenen Benachrichtigung die Ausfuhrfrist für Zucker in den Tarifen 14 a und L auf 12 Monate verlängert ist.

— **Beförderung von Cigarrenkistchenbrettern in gedeckt gebauten Wagen.** Die Handelskammer zu Giessen hat nach der Zeitschrift „Handel u. Gewerbe“ am 16. Juli d. J. beschlossen, mit Rücksicht auf die Cigarrenindustrie, welche sich zur Zeit in keiner günstigen Lage befinde und von der durch den zehnprozentigen Frachtzuschlag erfolgenden Vertheuerung der so wie so schon mit hohen Preisen bezahlten Bretter geschädigt würde, die Aufnahme der Cigarrenkistchenbretter in das Verzeichniss der gedeckt zu befördernden Güter zu befürworten.

Die Handelskammer zu Heidelberg hat sich in einem Gutachten vom 28. Juli d. J. für die Beförderung von Cigarrenkistchenbrettern sowohl aus Erlenholz wie auch aus Cedernholz in gedeckt gebauten Wagen ohne Berechnung eines zehnprozentigen Frachtzuschlags ausgesprochen. Die Kammer erklärte, dass die Cigarrenindustrie bei ihrer notorisch allgemein ungünstigen Lage selbst auf die geringste zu erzielende Ersparniss sehen müsse.

— **Eröffnung der bayerischen Lokalbahn Moosach-Schwabing.** Diese Lokalbahn soll am 1. Oktober d. J. zur Eröffnung gelangen; die Bahnhöfe in Schwabing und in Milbertshofen sind bereits im Bau begriffen; von Schwabing aus wird nach der Münch. „Allgem. Ztg.“ demnächst mit der Herstellung des Industriegleises begonnen, welches unter Durchquerung des englischen Gartens zur Lokomotivfabrik des Reichsrathes Ritter v. Maffei führen wird und auf dem dann alle für die Fabrik nöthigen Rohmaterialien, die Kessel, Kohlen usw. befördert werden, während die in der Fabrik gebauten Lokomotiven auf eigenen Rädern über Moosach zum Rangirbahnhof und von dort nach den verschiedenen Bestimmungsorten verbracht werden können.

— **Personalnachrichten.** Der Oberregierungsrath Dr. jur. Sombart in Frankfurt a/M. ist zum Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion in Stettin und der Regierungsrath Vogelgesang, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Essen a/R., zum Oberregierungsrath ernannt worden.

Die Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspektoren Stampfer, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Düsseldorf, Manskopf, Vorstand der Betriebsinspektion in Hoyerswerda, Blunck, Vorstand der Betriebsinspektion 3 in Düsseldorf, Platt, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, Baeseler, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, Schwidtal, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Leipzig, Friederichs, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken, Breusing, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, und Strasburg, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Hamburg, sind zu Regierungs- und Bauräthen ernannt.

Versetzt sind: die Regierungs- und Bauräthe Wegner, bisher in Glogau, als Vorstand der Betriebsinspektion 3 nach Düsseldorf, Bauer, bisher in Stargard i/Pomm., als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Glogau, Blunck, bisher in Düsseldorf, als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Posen, Schwidtal, bisher in Leipzig, als Mitglied (auftrw.) an die königliche Eisenbahndirektion in Halle a/S., Strasburg, bisher in Hamburg, als Mitglied (auftrw.) an die königliche Eisenbahndirektion in Essen a/R., sowie die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Fülscher, bisher in Flensburg, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Hamburg, Michaëlis, bisher in Magdeburg-Neustadt, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Leipzig, Oesten, bisher in Aachen, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Cöln-Deutz, Teichgraeber, bisher in Braunschweig, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 2 nach Flensburg, Barschdorff, bisher in Kattowitz, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 1 nach Stargard i/Pomm., Prött, bisher in Köln, als Vorstand der Bauabtheilung nach Xanten, Lewin, bisher in Saalfeld, zur Betriebsinspektion 1 nach Essen a/R., Lemcke, bisher in Essen a/R., als Vorstand der Bauabtheilung nach Querfurt, Nixdorff, bisher in Bassum, zum Bau der Bahnstrecke Celle-Schwarmstedt nach Winsen a/Aller, Zimmermann, bisher in Wiesbaden, zur königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz und Krause, bisher in Breslau, als Vorstand der Bauabtheilung nach Schweidnitz; ferner der Regierungsassessor Jahn, bisher in Braunschweig, als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Münster i/W.

Oesterreich-Ungarn.

— **Internationales Frachtrechtübereinkommen und österreichisch-ungarisches Betriebsreglement.** Das in Paris unter dem 16. Juni 1898 vereinbarte Zusatzübereinkommen zum Berner Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr tritt, nachdem die Ratifikationsurkunden in einer am 10. Juli d. J. zu Paris zusammengetretenen Sitzung der Vertreter der betheiligten Mächte geprüft und im französischen Ministerium des Aeussern hinterlegt worden sind, am 10. Oktober d. J. in Kraft. Gleichzeitig mit dem genannten Zusatzübereinkommen wird ein zwischen der österreichischen und ungarischen Regierung vereinbarter Nachtrag zum österreichisch-ungarischen Eisenbahnbetriebsreglement zur Einführung gelangen. Derselbe trägt einerseits den Aenderungen Rechnung, welche infolge des erwähnten Zusatzübereinkommens für den zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr platzgreifen, andererseits erfolgt durch diesen Nachtrag in einer Reihe von Punkten eine Anpassung an die neue deutsche Verkehrsordnung.

— **Eisenbahnlinien Rakonitz-Laun und Hartberg-Friedberg.** Sowohl in dem Eisenbahninvestitionsgesetze, als auch in dem Gesetze, betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Lokalbahnen, ist rücksichtlich der Sicherstellung der Eisenbahnlinien Rakonitz-Laun und Hartberg-Friedberg Vorsorge getroffen. Das ersterwähnte Gesetz enthält die Bestimmung, dass die beiden Bahnen, falls dieselben nicht bis 1. Oktober d. J. auf Grund der Staatsgarantie zur Sicherstellung gelangen, als Staatsbahnen herzustellen sind. In dem Lokalbahngesetze ist die Staatsgarantie ausgesprochen. Wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, haben der böhmische Landesausschuss sowie die Konzessionswerber dem rücksichtlich der Linie Laun-Rakonitz von dem Eisenbahnministerium aufgestellten Konzessionsentwurfe zugestimmt, so dass die Konzessionsertheilung für diese Eisenbahnlinie in nächster Zeit bevorsteht. Nach erfolgter Konzessionirung wird ohne Verzug an die Bauausschreibung geschritten werden. Es unterliegt sonach keinem Zweifel, dass einerseits die genannte Eisenbahnlinie vor dem im Investitionsgesetze vorgesehenen Termin zur Konzessionirung gelangen und dass andererseits die Herstellung der Bahn innerhalb der in Aussicht genommenen Baufrist erfolgen werde. Was die Eisenbahn Hartberg-Friedberg anbelangt, werden demnächst die Konzessionsverhandlungen eingeleitet werden, und der in Bälde zu gewärtigende Abschluss derselben dürfte durch den Umstand keine Verzögerung erfahren, dass sowohl bezüglich der Trasse der Bahnlinie Hartberg-Friedberg, als auch rücksichtlich der Trasseführung der seinerzeit ins Auge zu fassenden Fortsetzungslinie in der Richtung nach Aspang noch die erforderlichen Entschliessungen zu fassen sind.

— **Das Fahren in Raumabstand.** Bei den österreichischen Staatsbahnen hat sich die Einführung des Fahrens in Raumabstand bestens bewährt. Auch für die ungarischen Eisenbahnen darf das Fahren in Raumabstand als grundsätzlich angenommen angesehen werden. Die Thatsache, dass auch auf dem überwiegenden Theile der österreichischen Privatbahnen im Sinne der auf den österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1898 zur Durchführung gelangten und seitens des Eisenbahnministeriums den Privatbahnen zur Annahme empfohlenen Einrichtungen schon gegenwärtig in Raumabstand gefahren wird, in Verbindung mit den seither bei den österreichischen Staatsbahnen gemachten sehr günstigen Erfahrungen hat das Eisenbahnministerium veranlasst, in einem vor kurzem an sämmtliche Privatbahnen gerichteten Erlasse für die vollständige Beseitigung des Fahrens in Zeitdistanz und für die obligatorische Einführung des Fahrens in Raumabstand auf sämmtlichen österreichischen Eisenbahnen den Termin Ende 1903 in Aussicht zu nehmen. Bei Festsetzung dieses Termines war neben Erwägungen finanzieller Natur noch der Umstand maassgebend, dass für die Herstellung der erforderlichen technischen Einrichtungen nur eine beschränkte Anzahl von Industrieunternehmungen verfügbar ist. Nach dem derzeitigen Stande dieser Angelegenheit ist alle Aussicht vorhanden, dass der vorbezeichnete Termin eingehalten werden wird.

— **Die Neuordnung des Baudienstes bei der Staatseisenbahnverwaltung.** Mit der Verlautbarung des Eisenbahninvestitionsgesetzes ergab sich die Nothwendigkeit vorläufiger Verfügungen in Betreff des Baudienstes der Staatseisenbahnverwaltung, wenn eine Verzögerung in der Inangriffnahme des Baues der neuen Eisenbahnlinien hintangehalten werden wollte. Diese Verfügungen sind, wie gemeldet, vor einigen Wochen erfolgt. Seither sind die Bauarbeiten eingeleitet worden und nehmen, besonders was die Tunnelarbeiten anbelangt, günstigen Fortgang. Selbstverständlich ist hierdurch die Frage der Feststellung der endgültigen Regelung des Baudienstes nicht nur nicht gegenstandslos geworden, erheischt vielmehr eine möglichst rasche Lösung. Die bezüglichen Entwürfe sind, wie verlautet, von Seite des Eisenbahnministeriums festgestellt worden und werden in der nächsten Zeit den Gegenstand von Berathungen bilden.

— **Der Investitionsbedarf der Nordwestbahn.** Die Verwaltung der Nordwestbahn wird, wie das „Oesterr. ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, demnächst das Verzeichniss jener Investitionen dem Eisenbahnministerium zur Prüfung und Genehmigung vorlegen, welche, unter Ausschluss der Frage des zweiten Gleises, als die dringlichsten keinen Aufschub leiden, innerhalb des für zwei Jahre berechneten Programmes ausgeführt werden sollen und deren Kostenaufwand vorläufig durch Aufnahme einer schwebenden Schuld im Höchstbetrage von 4 000 000 Kr. bestritten werden wird. Die Zinsen der jeweilig zur Ausgabe gelangenden Theilbeträge der schwebenden Schuld dürfen, unbeschadet der seinerzeitigen endgültigen Lösung der Investitionsfrage, in die Betriebsrechnung eingestellt werden. Für das Ergänzungsnetz ist das gleichfalls den Zeitraum von zwei Jahren umfassende Investitionsprogramm bereits vorgelegt worden und bedarf noch der Genehmigung, während die Aufbringung der Kosten mangels eines Garantieverhältnisses dieses Netzes zum Staate einer besonderen Vereinbarung nicht bedarf. Auch dieser Aufwand, der sich mit rund 9 000 000 Kr. beziffert, soll vorläufig durch Aufnahme einer schwebenden Schuld erfolgen.

— **Ausgestaltung der Ausfuhrtarife.** Der Staatseisenbahnrath hat in seiner jüngsten Frühjahrstagung den von den einzelnen Ausschüssen hinsichtlich der Förderung der Ausfuhr der einzelnen Artikel gestellten Anträgen zugestimmt. Nachdem es wünschenswerth erscheint, dass die Privatbahnen in diesem Belange den von den Staatsbahnen in Angelegenheit der Ausgestaltung der Ausfuhrtarife eingeleiteten Maassnahmen sich anschliessen, hat das Eisenbahnministerium in einem an die Privatbahnen jüngst gerichteten Erlasse den Verwaltungen die Erspriesslichkeit eines hierauf bezüglichen mündlichen Meinungsaustausches nahegelegt und dieselben zur Beschickung einer Konferenz in diesem Gegenstande eingeladen.

— **Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen.** Im gesetzlich festgestellten Bau- und Investitionsprogramm der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung ist für die Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der Staatsbahnen für die Jahre 1901 bis 1905 ein Gesammterforderniss von 64 480 000 Kr. vorgesehen. Es handelt sich dabei rücksichtlich der Zeit bis Ende des Jahres 1904 um die Anschaffung von etwa 332 Lokomotiven, 558 Personenwagen und 6 200 Güter- und Dienstwagen, wobei aber schon im vorigen Jahre und in den ersten Monaten des laufenden Jahres 2 380 Güter- und Dienstwagen mitgerechnet sind. Wie mitgetheilt wird, hat dieser Tage im Eisenbahnministerium die Verhandlung wegen Vergebung des Baues von 92 Lokomotiven und 44 Tenderwagen stattgefunden. Die endgültige Entscheidung über diese einen Kostenbetrag von etwa 6 500 000 Kr. erreichende Lieferung dürfte demnächst getroffen werden. Die Vergebung umfasst den Bedarf des laufenden sowie des nächsten Jahres und die Ablieferung soll, wenn möglich, noch im ersten Halbjahr 1902 erfolgen. Ausserdem schweben Verhandlungen wegen der Lieferung der Wagen für den restlichen Theil des Jahres 1901 und für das kommende Jahr. Hierbei kommt die Lieferung von rund 550 Personen-, Dienst- und Güterwagen im Kostenbetrage von beiläufig 8 500 000 Kr. in Betracht. Da die Vergebung auf Grund einer im Jahre 1898 mit dem Verbande der Wagenbaufabriken abgeschlossenen Vereinbarung erfolgt, bedarf es hierfür nicht erst einer Lieferungsausschreibung.

— **Wiener Stadtbahn.** Die einschneidende Preisermässigung, welche mit 1. Juli d. J. hinsichtlich der Monatskarten der Wiener Stadtbahn eingetreten ist, hatte schon im ersten Monate eine sehr bedeutende Steigerung des Absatzes dieser Karten zur Folge. Die Zahl der ausgestellten Monatskarten ist nämlich von rund 1 900 im Juni auf rund 3 500 im Juli gestiegen, hat sich also nahezu verdoppelt.

— **Das Acetylengas im Dienste der Eisenbahnen.** Schon im Jahre 1897 wurden auf Anregung des Direktors Oskar Schüler die ersten Versuche mit der Anwendung von Acetylen bei der österreichischen Südbahn durchgeführt. Direktor Schüler hatte die Verwendung des Acetylenlichtes zur Beleuchtung von Eisenbahnstationen, Wagen und der Lokomotivlaternen ins Auge gefasst.

In demselben Jahre hat auch die Staatsbahndirektion Lemberg dem neuen Lichte ihre Aufmerksamkeit zugewendet und wurde auf dem Bahnhofe in Lemberg eine Acetylenanlage versuchsweise eingerichtet.

Mit der Schaffung der ersten Acetylenanlage bei den Eisenbahnen hat auch das Eisenbahnministerium die Frage der Acetylenbeleuchtung einem eingehenden Studium unterzogen und kamen unter der fördernden Einflussnahme dieser Behörde bei den übrigen Staatsbahndirektionen weitere Acetylenanlagen zur Ausführung; auch bei der Südbahn wurden nach Einrichtung einer Versuchsbeleuchtung auf dem Bahnhofe Vöslau weitere Stationen für Acetylenbeleuchtung eingerichtet.

Dermalen sind auf den österreichischen Eisenbahnen bereits 27 Bahnhöfe mit Acetylenbeleuchtung versehen; ausserdem wurden bei den österreichischen Eisenbahnen Versuche mit der Verwendung von Acetylen für Wagenbeleuchtung und Lokomotivacetylenlampen durchgeführt. Die in Rede stehenden Versuche haben noch zu keinem abschliessenden Ergebnisse geführt.

— **Verlegung des Budapester Westbahnhofes.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat dem Budapester Magistrat angezeigt, dass sie die westliche Hauptwerkstätte, sämmtliche Magazine, das Heizhaus und den ganzen Güterverkehr vom Westbahnhof nach Rákos und Palota-Neupest verlegen werde. Der Westbahnhof soll künftighin nur als Personenbahnhof in Verwendung bleiben.

— **Die Bewegung unter den Eisenbahnbediensteten.** Auch die weiblichen Beamten der ungarischen Staatsbahnen (Manipulantinnen) schliessen sich der Bewegung zum Zwecke der Erlangung von Gehaltsaufbesserungen an. In einem Aufrufe, in welchem die Manipulantinnen zur Theilnahme an einer einschlägigen Berathung eingeladen werden, heisst es:

„Von all denjenigen, welche bei Gelegenheit der jetzt eingeleiteten Bewegung ihr bittendes Wort erhoben haben, hat niemand so viel Ursache zur Besorgniss bezüglich seiner Zukunft als wir arme Manipulantinnen, denn es ist keine Phrase, sondern blutige Wahrheit, dass wir von allen broterwerbenden Menschen die bedauernswerthesten sind. Wir arbeiten um einen so elenden Lohn, der kaum dazu hinreicht, dass wir nicht Hungers sterben, so lange wir arbeiten können; wenn aber der Zeitpunkt eintritt, dass wir unfähig werden, die zum Theile geisttödtende Arbeit zu verrichten, dann, dann! Was harrt dann unser? Der Bettelstab, das Armenhaus. Daher, geliebte Genossinnen, erheben auch wir unser flehendes Wort und treten wir vor jene hin, die mit geringen Opfern und ein klein wenig Wohlwollen eine verlassene arbeitende Klasse der Gesellschaft vor der Verzweiflung bezüglich ihrer Zukunft erretten können. Unsere Bitte sei: Besserung unseres derzeitigen Gehaltes und, was die Hauptsache ist, die Systemisirung unserer Pensionsansprüche.“

— **Sektionschef v. Bischoff.** Anlässlich der Feier des 50jährigen Dienstjubiläums des Sektionschefs im Eisenbahnministerium und Baudirektors für die Wiener Stadtbahn v. Bischoff wurden dem Genannten vielfache Ehrungen zu Theil. Unter anderem wurde der Jubilar von einer Abordnung der Beamten der Baudirektion der Wiener Stadtbahn begrüsst. Der Führer der Abordnung feierte die ausserordentlichen Verdienste des Sektionschefs v. Bischoff um die österreichische Eisenbahntechnik, wobei er darauf hinwies, dass der Jubilar als Baudirektor der österreichischen Staatsbahnen den Bau von nicht weniger als 1 600 km Eisenbahnen geleitet habe. Sektionschef v. Bischoff erwiderte tief ergriffen. Er warf einen Rückblick auf seine Laufbahn und betonte schliesslich, dass das letzte Werk, an dem er gearbeitet, die Wiener Stadtbahn war, von der er glaube, dass sie sich in ihrer technischen Vollendung würdig an die Semmeringbahn anschliesse, an der er seine Laufbahn begonnen habe.

Uebrige europäische Länder.

— **Belgiens Stellung zu den 45 tägigen Rückfahrkarten.** In ihrer Nummer vom 29. Juli d. J. beklagt sich die „Indépendance belge“ darüber, dass, während von anderen Ländern, so seitens Englands, schnell dem deutschen Vorgehen mit der Einrichtung 45 tägiger Rückfahrkarten Rechnung getragen worden sei, die Verwaltung der belgischen Staatsbahnen zögere, unter dem Vorwand der „Anomalie“. Man halte es für wenig vernünftig, z. B. einem Reisenden für die kurze Strecke von der Nähe der preussischen Grenze nach Aachen eine 45 tägige Rückfahrkarte zu geben, während solche für längere Strecken innerhalb Belgiens nur wenige Tage Gültigkeit habe. Darauf antwortet das genannte Brüsseler Blatt sehr grob, der Einwand sei kindisch. Es gäbe auch andere „Anomalien“ in Masse, schliesslich aber auch ein sehr einfaches Mittel, die vorliegende zu vermeiden: nämlich dem deutschen Beispiel ebensowohl im inneren wie im internationalen Dienst zu folgen: „Man kann versichert sein, dass der preussische Eisenbahnminister, bevor er die neue Maassregel einführte, ihre Vortheile recht wohl erwogen hat.“

— **Organisation der belgischen Staatsbahnen.** Die Decentralisation des Dienstes der Centralverwaltung beginnt.

Nach belgischen Blättern werden demnächst verschiedene Angestellte und Beamte des Dienstes der Reklamationen, betreffs des Materials wie betreffs des Handels, ihre Versetzung in die Büros der Leiter des Betriebsdienstes erhalten, welch letztere u. a. direkt dem Geschäftspublikum auf die Mehrzahl der den Güterdienst angehenden Reklamationen zu antworten haben. Es sei auch grundsätzlich entschieden, dass die Zahl der Betriebsinspektionen verringert wird, und dass die Titulare, welche den Rang von Generalinspektoren erhalten, in ihren verschiedenen Dienstzweigen viel ausgedehntere Befugnisse bekommen als gegenwärtig.

— **Internationale Schlafwagen- und Expresszug-Gesellschaft.** Wie aus Brüssel berichtet wird, beschäftigt sich die Gesellschaft eifrig mit der Ausdehnung ihres Dienstes auf der sibirischen Bahn über den Baikalsee hinaus. Vom 15. Oktober d. J. an soll der „transsibirische" Zug jede Woche zwischen Moskau und Irkutsk verkehren.

— **Brüsseler Stadtbahn.** Es ist bemerkt worden, dass im ausserordentlichen Budget kein Kredit für die Brüsseler Stadtbahn ausgeworfen ist. Andererseits glaubt die „Indépendance belge" zu wissen, dass die Brüsseler Abgeordneten übereingekommen sind, einen Kredit von 2½ Millionen für den Beginn der Unternehmung zu fordern, und dass der Finanzminister versprochen habe, sich dem anzuschliessen.

— **Zum Ausstand der korsischen Eisenbahnangestellten.** Nachdem eine kürzlich veröffentlichte Statistik darauf aufmerksam gemacht, wie ausserordentlich in den letzten beiden Jahren unter dem gegenwärtigen Ministerium die Zahl der Ausstände gewachsen, hat ein an sich wenig bedeutender und schnell beigelegter Ausstand von Eisenbahnangestellten auf der Insel Korsika weitere Erörterungen und Befürchtungen erregt. Die französische sozialdemokratische Presse feierte sein Ergebniss als einen Triumph des Sozialismus, weil die „Gesellschaft der departementalen Eisenbahnen", welche das korsische Netz in Betrieb hat, nachgeben und trotz anfänglicher Abweisung der Vermittelung auf den Schiedsspruch des Gerichtsvorsitzenden von Bastia auf die Bedingungen der Ausständigen habe eingehen müssen. Jedenfalls charakterisirt sich die Sache dadurch, dass sie von Guérard, dem Leiter des sozialistischen Eisenbahnersyndikats, in Bastia eingefädelt und durchgeführt wurde. Auf Korsika hat sich seit etwa anderthalb Jahren ein besonderes Syndikat gebildet, dem ungefähr zwei Drittel der Beamten, darunter auch einige Bahnhofsvorstände, beigetreten sind. Beim jetzigen Ausstand wurde Guérard an die Spitze der Vertretung der Ausständigen gewählt. Die Gesellschaft wünschte anfänglich, dass die Regierung Truppen entsenden werde; dagegen verwahrte sich aber der Gemeinderath von Bastia; erstere berief sich darauf, dass sie erst vor wenigen Wochen ihren Angestellten verschiedene Vortheile bewilligt habe; letztere, die hauptsächlich Erhöhung der Besoldungen forderten, behaupteten, letztere seien kläglich und betrügen nur 83 Fr. im Monat für die 391 Beamten, eingeschlossen die höheren Beamten, bei deren Ausschluss die Durchschnittsbesoldung, Bahnhofsvorstände einbegriffen, sich nur auf 70 Fr. belaufe. Bürgerliche Blätter, wie z. B. „Journal des Débats", schildern den Ausstand als muthwillige und bedenkliche sozialistische Machtfrage, auch nutzen ihn die Gegner des Kabinets Waldeck-Rousseau-Millerand gegen dasselbe aus, weil man Gleiches in grösserem Maassstabe auch auf dem französischen Festland erwarten müsse.

— **Die Behr'sche elektrische Schnellbahn** zwischen Liverpool und Manchester, über deren Ablehnung im vorigen Jahr wir eingehender berichtet haben, ist in der laufenden Tagung nach mehr als 16 tägiger gründlicher Prüfung durch das Unterhaus — das Oberhaus hatte die Vorlage schon passiren lassen — genehmigt worden. Die Vorlage wird nunmehr in dem üblichen Verfahren die Zustimmung des Königs erhalten und damit rechtskräftig. Das Unternehmen wird von einer einflussreichen Kapitalistengruppe durchgeführt. Wir werden auf den Gegenstand noch eingehender zurückkommen.

— **Die Zugentgleisung beim St. Johann-Bahnhof in Basel** bietet neben den schwer festzustellenden Ursachen auf schweizerischer Seite auch wegen des Verhältnisses zu den elsass-lothringischen Reichseisenbahnen Anlass zu Erörterungen. Es wird von einer Senkung des noch etwas lockeren Oberbaues, sehr hoher Geschwindigkeit des Zuges und auch von falscher Weichenstellung gesprochen, obschon nichts von alledem bewiesen ist. Jedenfalls sucht man eine etwaige Schuld möglichst auf die elsässische Seite zu schieben. So wird der „N. Zürcher Ztg." u. a. aus Basel berichtet: „Bereits will man dem neuen St. Johann-Bahnhof unglückliche Eigenschaften zuschreiben, weil seit der kurzen Zeit seines Bestehens schon wiederholt Unglücksfälle vorgekommen sind. . . . Es scheint über dem Betrieb der neuen Linie noch immer ein Provisorium zu walten. Die neue Linie wird wie die alte von den elsass-lothringischen Bahnen betrieben, aber der Vertrag darüber ist noch nicht perfekt und rechtsgültig geworden. . . . Von schweizerischer Seite wurde verlangt, dass auf dem Bahnhof St. Johann schweizerisches Personal angestellt werden müsse. Die kaiserliche Generaldirektion der elsass-lothringischen Bahnen in Strassburg wollte hierauf lange nicht eingehen. . . . Bis jetzt war der Bahnhof St. Johann noch nicht eröffnet. Ein Telephon befand sich dort, das vom Zugpersonal verwendet wurde. Ob in diesen provisorischen Verhältnissen nicht auch eine Veranlassung zu dem Unglück liegt, kann jedenfalls eine genaue, sachgemässe Untersuchung zu Tage fördern." Im Berner „Bund" wird gleichfalls die Behauptung von einer schlechten Beschaffenheit der Bahnanlage erwähnt und hinzugefügt: „Die Verantwortung fällt auf die elsass-lothringischen Bahnen, die den Betrieb und die Unterhaltung der Linie Basel-St. Johann-St. Ludwig zu besorgen haben."

— **Spiez-Frutigenbahn, Lötschbergbahn und schweizerische Eisenbahnpolitik.** Die Ende Juli vorgenommene feierliche Eröffnung der Linie Spiez-Frutigen hat nicht nur am Tage selbst in den amtlichen Festreden, sondern auch hinterdrein in der schweizerischen Presse Anlass zu lebhafter Erörterung für das Land wichtiger und grundsätzlicher Eisenbahnfragen gegeben. In der Hauptsache handelt es sich wieder um Partikularismus oder Einheitsgeist, wie ja übrigens auch in anderen Ländern jede Gegend gerade die ihr günstigste Eisenbahn haben möchte. Der grösste schweizerische Kanton, Bern, möchte sich natürlich auch am meisten geltend machen. Die Bahn zweigt von dem malerisch gelegenen Orte Spiez sofort von der Linie der Thunerseebahn nach rechts ab, um nach kurzer Fahrt und leichter Steigung in den 1602 m langen Hondrichtunnel einzulaufen. Dann geht sie über Aeschi-Heustrich, Heustrichbad, Mülenen, Reichenbach nach Frutigen. Die Bahn hat bedeutende Kunstbauten, kostspielige Regulirung von Wildbächen usw. nöthig gehabt und ist, wegen der landschaftlichen Schönheit mit grossartigen Blicken auf Blümlisalz usw., nicht nur als Turistenbahn, sondern auch als ein Stück einer grossen durchgehenden Zukunftsbahn gedacht. Beim Eröffnungsbankett in Frutigen betonte Nationalrath Bühler als Vorsitzender der Direktion der Spiez-Frutigenbahn, nur der hochherzigen Unterstützung des Kantons Bern verdanke die Linie, welche den Erfordernissen einer Transitbahn entspreche, ihre Entstehung.

Oberrichter Teuscher, einer der eifrigsten Vorkämpfer für die Lötschbergbahn, entwickelte die Gründe für die absolute Nothwendigkeit des Berner Alpendurchstiches. Wenn einmal die Spitzen der Bundesbahnverwaltung die Verstaatlichung durchgeführt haben würden, dürfe man bestimmt annehmen, dass sie auch die Bedeutung des Lötschberg für die Bundesbahnen bei näherer Prüfung erfassten. Die Ertrágnissfähigkeit des Simplon hänge nicht wenig von einer zweiten Zufahrt ab. Sowohl die Interessen des Schweizerlandes, wie die des Berner Volkes verlangten die Lötschbergbahn. Bern mit seinem grossen Gebiet dürfe nicht für immer vom grossen Durchgangsverkehr ausgeschlossen bleiben. Für einen grossen Theil der Schweiz sei der Lötschberg die kürzeste Linie nach Italien. Grossrathspräsident Will warnte davor, zu früh die Hilfe des Bundes, der grosse Aufgaben zu erfüllen habe, zu beanspruchen; das Berner Volk solle sich möglichst auf eigene Füsse stellen und mit Selbstvertrauen an die Lösung der Lötschbergbahnfrage herantreten. Im Anschluss hieran berührte Finanzdirektor Scheurer das Verhältniss der Berner Eisenbahnpolitik im Bunde. Die Eisenbahnverstaatlichung sei durch bernische Staatsmänner vorbereitet worden, das Berner Volk werde auch künftig von dem grossen Zug seiner Eisenbahnpolitik sich leiten lassen; Bern könne nicht abwarten, bis der Bund Musse und Zeit habe, sich mit den Nebenbahnen zu befassen. Redner wandte sich gegen die abfällige Kritik, welche der Chef des schweizerischen Eisenbahndepartements, Zemp, kürzlich an der heutigen Eisenbahnpolitik der Berner geübt hat, und schloss: Der Lötschberg müsse durchbohrt werden, das sei der grosse Gedanke, der auch in der neueren bernischen Eisenbahnpolitik durchschlagend sein werde. Diese Reden wurden nicht nur in der Festversammlung mit begeistertem Beifall aufgenommen, sondern fanden im ganzen Kanton Bern ein lautes Echo, in anderen Theilen der Schweiz aber Widerspruch. So hat sich zwischen den zwei angesehensten deutsch-schweizerischen Blättern, der „Neuen Zürcher Ztg." und dem Berner „Bund", zur Sache eine etwas gereizte Polemik entsponnen. Ersteres Blatt schrieb u. a.: „Sie feiern am Bankett unter donnerndem Applaus die bernische Eisenbahnpolitik, der Lötschbergdurchstich ist die Parole; dem ersten Theilstück der Lötschbergbahn galt ja die Feier. Der Tag von Frutigen war eine beabsichtigte Demonstration für den Lötschberg." Der „Bund" weist den verdeckten Tadel zurück, dass der Kanton Bern mit seinem Subventionsgesetz sich zu weitgehende Verpflichtungen auferlegt habe. Sei die bernische Eisenbahnpolitik der

Vorkämpfer für die Verstaatlichung gewesen, so werde es dem Bund, wenn der Rückkauf der Hauptbahnen geborgen sei, nicht einfallen können, die Thüre zuzuklappen. Im „Vaterland" wird Herr Zemp in Schutz genommen und darauf hingewiesen, wie er beim ganzen Vorgehen in der Eisenbahnfrage folgerichtig einen und denselben Standpunkt vertreten habe, dass zuerst die Verstaatlichung der Hauptbahnen durchgeführt werden müsse, bevor der Bund irgend welche neue Verpflichtung übernehmen könne.

— **Bahnhof in Kalisch.** Im Einvernehmen mit der preussischen Eisenbahnverwaltung soll in Kalisch ein Bahnhof und ein zollamtliches Lager nicht weit von der Grenze erbaut werden.

Fremde Welttheile.

— **Die mexikanischen Eisenbahnen.** Die letzten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts haben den Eisenbahnen Mexikos endlich die lange durch Bürgerkriege und finanzielle Schwierigkeiten verzögerte Entwickelung gebracht, die ihnen in diesem reichen und zwischen zwei Weltmeeren so überaus günstig gelegenen Lande gebührte. Im Jahre 1875 waren in dem 2 000 000 qkm grossen Lande erst 660 km Eisenbahnen in Betrieb. Gleich nachher aber kam, wie wir einem von P. F. Kupka in der „Oesterr. Eisenbahnzeitung" veröffentlichten Aufsatze entnehmen, eine grössere Regsamkeit in die Sache und zwar in erster Linie durch das Eingreifen nordamerikanischer Unternehmer und Kapitalisten.

Mit welchen Hindernissen bis dahin die Eisenbahnbauten Mexikos zu kämpfen hatten, davon gibt der Ausbau der Linie von Vera-Cruz nach der Hauptstadt ein anschauliches Bild. Die erste Konzession für diese Strecke wurde bereits 1837 verliehen. Der Bau der Linie, welche zunächst die ungünstigen Steigungsverhältnisse des Küstengebirges zu überwinden hatte, gestaltete sich aber äusserst schwierig, und im Jahre 1851 waren erst 11,5 km von Vera-Cruz bis San Juan fertig gestellt. Gleichzeitig aber waren die verfügbaren Geldmittel völlig erschöpft. Der Staat zog die Konzession zurück und übernahm den Weiterbau, vermochte aber selbst auch nur 13 km zum Ausbau zu bringen. Erst als im Jahre 1868 eine erweiterte Konzession an eine englische Gesellschaft vergeben worden war, gelangte die 425 km lange Hauptbahn nebst der 47 km langen Zweigbahn von Apizaco nach Puebla zur Vollendung und konnte 1873 dem Verkehr übergeben werden.

Mit dem Jahre 1877 begannen dann die Bemühungen nordamerikanischer Kapitalisten, das mexikanische Gebiet von Norden her durch die Anlage von grossen Eisenbahnlinien zu erschliessen, und sie fanden bei der Regierung bereitwilliges Entgegenkommen. Im Jahre 1880 waren die Verhandlungen soweit gediehen, dass der Präsident Gonzales beim Kongresse eine Vorlage machen konnte, in welcher die Gewährung ausgiebiger Staatsbeihilfen für verschiedene Eisenbahngesellschaften beantragt wurde. Dieselben wurden theils in Form von Landschenkungen, theils durch Uebernahme von Zinsgewähr und durch Geldunterstützungen ertheilt. So nahmen dann die Verhandlungen einen raschen und befriedigenden Verlauf, und bereits im Jahre 1882 waren 33 Eisenbahnkonzessionen verliehen, die durchweg den betreffenden Privatgesellschaften den Betrieb ihrer Strecken auf 99 Jahre gewährleisten, nach welcher Zeit das Eigenthum auf den Staat übergeht. Die wichtigsten der auf diese Weise begründeten Unternehmungen sind die Mexican-Centralbahn, die Mexican Nationalbahn, die Mexican Internationalbahn, die Sonovabahn, die Mexican-Cuernavaca- und Pacificbahn, die National de Tehuantepecbahn und die Mexican-Southernbahn.

Die im Jahre 1880 konzessionirte Centralbahn schliesst in El Pass del Norte an die Atchison, Topeka und Santa Fébahn und damit an das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten an und führt in durchweg südlichem Verlaufe über Chihuahua, Torreon, Zacatecas, Aguas-Calientes, Irapuato und Queretaro nach Mexiko. Dieser 1 970 km langen Linie, welche bereits 1884 dem Betriebe übergeben wurde, fügt sich in Zacatecas eine 670 km lange Zweigbahn an, welche über San Luis Potosi nach dem wichtigen Hafenplatz Tampico am Golf von Mexiko führt. Gegenwärtig hat die Gesellschaft eine weitere Zweiglinie nach dem Westen im Bau, welche von Irapuato über Guadalajara führt und letzteres mit dem Hafenplatze San Blas am stillen Ozean verbinden soll. Ausserdem ist die Herstellung einer Bahn von Guadalajara über Sajula nach Colima im Werke, durch welche eine Verbindung mit dem Südseehafen Manzanillos gebildet wird.

Die Nationalbahn schliesst in Laredo an das texanische Eisenbahnnetz an. Die seit 1888 im Betrieb befindliche Bahn ist mit Rücksicht auf die zu überwindenden schroffen Steigungen schmalspurig — 3 engl. Fuss = 0,914 m — angelegt und führt zunächst in südlicher Richtung nach Monterey, wo eine 388 km lange Seitenlinie nach Tampico abzweigt. Von Monterey geht die Hauptbahn — 1 352 km lang — nach Saltillo, sie kreuzt die Centralbahn bei San Luis Potosi und führt von hier über Acambaro nach der Hauptstadt Mexiko.

Eine dritte Verbindung mit den Vereinigten Staaten bildet die Internationalbahn, die sich bei Eagle Pass am Rio Grande del Norte an die Texasbahnen anschliesst. Dieselbe geht von hier erst südlich nach Venndito, sodann westlich nach Lerdo, wo die Centralbahn gekreuzt wird, und erreicht nach einem Verlaufe von 870 km das wichtige Bergbaucentrum Durango. Jetzt ist die Gesellschaft mit einer Fortsetzung der Linie von Durango nach Mazallan am stillen Ozean beschäftigt, wobei die Kordilleren in einer Seehöhe von 1 577 m zu überschienen sind.

Die im Jahre 1882 konzessionirte Sonorabahn war anfänglich die einzige grössere Unternehmung, welche das Gebiet am westlichen Abhang der Kordilleren befuhr. Sie zweigt bei Benson von der südlichen Pacificbahn ab, tritt bei der Station Nogales auf mexikanisches Gebiet über und führt von hier über Hermosillo nach Guaymas, einem der besten Häfen am kalifornischen Golf.

Grosser Bevorzugung seitens der Regierung hatte sich die Mexican Cuernavaca- und Pacificbahn zu erfreuen, welche die Verbindung der Hauptstadt mit ihrem altgeschichtlichen Südseehafen Acapulco herstellen soll und zu diesem Zwecke 1891 die denkbar günstigsten Konzessionsbedingungen erhielt. Die Bahn, über die wir in Nr. 39 S. 625 berichteten, überschient die Kordilleren in 3 200 m Seehöhe und ist gegenwärtig bis Rio Balsar in einer Länge von 300 km in Betrieb.

Die Nationalbahn von Tehuantepec beginnt in der Hafenstadt Coatzocoalcos am mexikanischen Golf und führt von hier in südlicher Richtung über den Isthmus von Tehuantepec bis zu dieser letzteren Stadt und von da zum Südseehafen Salina Cruz. Dieser Hafen erfährt jetzt eine bedeutende Erweiterung, und jedenfalls wird die Bahn mit der Zeit der Panama-Eisenbahn erfolgreichen Wettbewerb machen und für den Weltverkehr erhebliche Bedeutung erlangen.

Die mexikanische Südbahn führt von Puebla in südlicher Richtung nach dem in 1 300 m Meereshöhe belegenen Oaxaca. Die 366 km lange schmalspurige Bahn wird demnächst in südöstlicher Richtung bis zur Tehuantepecbahn durchgeführt werden.

Ausser diesen acht grösseren Unternehmungen sind auf mexikanischem Gebiete noch zahlreiche kleinere Bahnen von mehr örtlicher Wichtigkeit in Betrieb. Ausserdem aber werden voraussichtlich noch die interozeanische Bahn und die Chihuahua-Pacificbahn voraussichtlich in nächster Zeit eine grössere Bedeutung erlangen. Die erstere, welche von Vera-Cruz nach Puebla führt und seit 1891 in Betrieb ist, soll von hier nach Acapulco weiter geführt werden. Die letztere wird von Chihuahua in westlicher Richtung über Parral eine Verbindungslinie nach Topolobamgo, einem Hafenplatze am kalifornischen Golfe, herstellen, sodann aber auch von ersterem Punkte aus den Anschluss an die nordamerikanischen Bahnen gewinnen.

Allgemeines.

— Ueber **Neuerungen an Trambahngleisen** enthält „Dingler's polytechnisches Journal" in Nr. 29 S. 463 eine des allgemeineren Interesses nicht entbehrende Mittheilung, deren Hauptpunkte wir im folgenden kurz hervorheben:

1. Léon-Francq'sche Rillenschienen. Es sind Zwillingschienen, deren Hälften durch gewalzte Zwischenlaschen und Schraubenbolzen zusammengehalten werden. Zur Spurhaltung dienen hochkantige Flacheisen. Gewicht des Oberbaues 111,4 kg für 1 m Gleis.

2. Neue Scheinig-Hofmann'sche Schienenstossverbindung. Diese dient für eintheilige Schienen und wird nur am Fuss hergestellt. Eine 16 bis 20 cm lange Unterlagsplatte aus Gussstahl umfasst die beiden zu verbindenden Schienenfussenden von einer Seite klauenartig, ähnlich wie es die Phönix-Fusslaschen thun, während sie an der anderen Seite eine Kammer hat zur Aufnahme einer Klemmklaue und eines Schlusskeils. Die Verbindungstheile mit Ausnahme des Keils werden vor dem Anlegen in einer Feldschmiede rothglühend gemacht. Die Beschaffungskosten eines vollständigen Verbandes ab Stahlwerk betragen bei 16 cm Länge 8 ℳ, bei 20 cm 11,65 ℳ. Die Verbände schliessen so fest, dass sie die elektrische Rückleitungsfähigkeit ohne weiteres herstellen. Sie sind auf zwei elektrischen Bahnen in Oesterreich eingeführt, während auf anderen Bahnen, auch auf der elektrischen Trambahn in München, Versuche damit gemacht werden.

Erwähnt wird noch, dass diese Stossverbindung sowohl für sich allein als auch vereinigt mit gewöhnlichen Laschen zur Anwendung kommen kann. Allerdings dürfen es nur Flachlaschen sein. Oder wenn Kremplaschen, so muss die Krempe auf die Länge des Fussverbandes abgemeisselt werden.

3. Verbesserung einer von Demerbe Ende der 70er Jahre angegebenen Schienenform für Strassenbahnen. Es ist eine Rillenschiene in Form eines nach unten offenen Troges. Die Schiene wird nun auf eine bis zur Unterkante ihrer Schenkel reichende Betonuntermauerung gelegt. Dann wird ihr Hohlraum mit einer fetten Betonmasse (1 Theil Portlandcement, 4 Theile Granitgries) vollgegossen. Dadurch entsteht eine einheitliche Beton-Eisen-Schwellenschiene, die sich auf der Bradforder Stadtbahn als sehr tragfähig erwiesen haben soll. Spursicherung findet durch hochkantige Flacheisen statt, welche die nach unten hängenden Schenkel des Schienenprofils mit dazu hergestellten Ausklinkungen umfassen. Dass die Schiene nach unten breiter wird, dürfte den Anschluss des Strassenpflasters erschweren.

Wegen aller Einzelheiten und wegen der Abbildungen verweisen wir auf unsere Quelle.

— **Beschleunigte Gepäckbeförderung innerhalb Berlins.** Die Gepäckbeförderung durch die Berliner Packetfahrtgesellschaft soll künftig sechsmal am Tage stattfinden. Die regelmässigen Bestellfahrten finden um 7 Uhr Früh und 12 Uhr Mittags, um 5 Uhr Nachmittags und 7 Uhr Abends statt. Daneben werden nach dem jedesmaligen Bedarf Bestellungen durch Sonderwagen ausgeführt, nämlich um 10½ Uhr Vormittags und um 3 Uhr Nachmittags. Es ist also für die grösstmögliche Schnelligkeit in der Gepäckbestellung gesorgt.

— **Neue Luftdruckbremsen der Grossen Berliner Strassenbahn.** Die neuen amerikanischen Wagen, welche die Grosse Berliner Strassenbahn kürzlich in Betrieb gebracht hat, sind mit Luftdruckbremsen versehen. Nachdem sich diese Bremsen, die seiner Zeit auch der Eisenbahnminister zur Einführung empfohlen hat, gut bewährt haben, erwägt man jetzt ihre allgemeine Einführung. Auf verschiedenen Bahnhöfen werden die Wagenführer über die Zusammensetzung und Handhabung der Luftdruckbremsen unterrichtet. Nur einen Nachtheil sollen diese Luftdruckbremsen haben. Der Schaffner kann nämlich nur eine, entweder die gewöhnliche grosse Handbremse oder die Luftdruckbremse, anwenden. Zieht er zuerst die Handbremse an und diese genügt nicht, so darf er die Luftdruckbremse nicht mehr benutzen.

— **Lloydexpress und Rivieraexpress.** Bei der Feststellung des Fahrplanes des Lloydexpresszuges, der bekanntlich vom nächsten Winter ab eine direkte Verbindung zwischen Bremen-Hamburg-Berlin-Amsterdam einerseits, Genua andererseits herstellen soll, ist nach der „Korr. der Rheder des Unterwesergebietes" in Aussicht genommen, den Rivieraexpress, der seit dem letzten Jahre in den Wintermonaten zwischen Berlin und Monte Carlo über Lyon und Marseille verkehrt, mit dem Lloydexpress zu verbinden. Der Morgens von Hamburg-Bremen abgehende Lloydexpress wird danach einen für Monte Carlo bestimmten Zugtheil mitführen, der Abends von Mülhausen aus als Rivieraexpress über Lyon-Marseille weitergeführt wird. Der von Berlin kommende Anschluss des Lloydexpress wird ebenfalls aus zwei Theilen bestehen, von denen der eine über Mainz die Verbindung mit dem Lloydexpress erhält, um von Mülhausen ab dem Rivieraexpress angeschlossen zu werden, während die andere Hälfte des Berliner Anschlusses über Frankfurt-Heidelberg-Karlsruhe nach Basel geleitet wird, um von hier aus mit dem von Hamburg-Bremen über Köln-Mainz-Mülhausen kommenden Lloydexpress über den Gotthard nach Genua weitergeführt zu werden. Durch diese Einrichtung werden die Reisenden des Lloydexpress die Möglichkeit erhalten, sowohl über den Gotthard nach Italien wie über Lyon nach Südfrankreich verkehren zu können. In umgekehrter Richtung wird der Verkehr der Züge in gleicher Weise kombinirt werden. Von besonderer Wichtigkeit wird diese Einrichtung für die Riviera werden, deren südlicher Theil seinen Anschluss an den Lloydexpress über Lyon erhalten, während der nördliche Theil seinen schnellen Zugang über Genua und den Gotthard finden wird.

Bücherschau.

— **Nach Italien mit der Gotthardbahn.** Von J. Hardmeyer. Zürich, Artist. Institut Orell Füssli. 1901. In geschmackvollster Ausstattung bietet das kleine, nur 62 Seiten in Oktavformat starke Büchlein dem Reisenden, der die Gotthardbahn nicht blos durchfahren, sondern auch in ihren Einzelheiten kennen lernen will, alles wissenswerthe im engsten Rahmen dar. Die Vorgeschichte des Gotthardpasses und seiner Abzweigungen über die Furka und Oberalp sowie die Finanzirung und der Bau des gewaltigen Werkes werden in kurzen Zügen geschildert und sodann eine Beschreibung der Bahn gegeben, welche den deutsch-italienischen Verkehr quer durch den Hauptstock der Alpen vermittelt. Durch zahlreiche kleine Bilder von vorzüglicher Ausführung wird auf die einzelnen landschaftlichen Schönheiten des durchfahrenen Gebiets aufmerksam gemacht, namentlich aber verdienen die Karten und Lagepläne, welche den Lauf der Bahn und ihrer verschiedenen grösseren Bauwerke veranschaulichen, uneingeschränktes Lob. Die Schrift wird dem Reisenden, der sich ihrer bei einer Bereisung der Gotthardbahn bedient, ein kundiger Führer und später eine angenehme Erinnerung sein.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen: Waldkirch-Elzach (12,195 km) und Neustadt-Hüfingen (37,242 km), welche am 20. August d. J. eröffnet werden sollen, sowie Ueberlingen-Kluftern-Landesgrenze (27,825 km) und Oberuhldingen-Mühlhofen-Unteruhldingen (2,558 km), welche am 1. Oktober d. J. zur Eröffnung gelangen, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Neustadt-Hüfingen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen — voraussichtlich am 20. August d. J. — wird die 2,638 km lange Strecke Hüfingen-Donaueschingen, welche sich z. Zt. im Betriebe der süddeutschen Eisenbahngesellschaft befindet, in den Betrieb der badischen Staatseisenbahnen übergehen. Dieselbe wird gleichzeitig den Vereinsbahnstrecken der süddeutschen Eisenbahngesellschaft ab- und denjenigen der badischen Staatseisenbahnen zugerechnet werden.

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Der zwischen den Stationen Schwersenz und Kostschin der Strecke Posen-Wreschen gelegenen Haltestelle Hartmannsfeld wird vom 1. September d. J. ab die Bezeichnung Osthausen beigelegt werden.

Grossherzoglich badische Staatseisenbahnen. Zur Unterscheidung von der an der Strecke Waldkirch-Elzach liegenden neuen Station Gutach i. Breisgau erhält vom Tage der Eröffnung dieser Strecke ab — voraussichtlich am 20. August d. J. — die bisherige Station Gutach an der Strecke Offenburg-Villingen die Bezeichnung Gutach bei Hornberg.

Verwechselung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Die Station Zehlendorf (Niederbarnim) der Reinickendorf-Liebenwalde-Gr. Schönebecker Eisenbahn ist mit der Station Zehlendorf des Bezirkes Berlin (Wannseebahn, Strecke Berlin-Werder) leicht zu verwechseln. Bei Annahme der Frachtbriefe ist auf richtige Bezeichnung dieser Stationen zu halten.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 101 vom 30. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahndirektionen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend das Vereins-Betriebsreglement und das zugehörige Uebereinkommen (abgesandt am 1. August d. J.).

Nr. I 103 vom 28. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 71 der am 10./11. Juli 1901 in Zell am See abgehaltenen Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres (abgesandt am 2. August d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 10. Dezember 1901 in Nürnberg stattfinden.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif.

Die Haltestelle
Markt Kirchenlamitz
der Lokalbahn Kirchenlamitz Bhf.-Weissenstadt führt nunmehr die Bezeichnung
Kirchenlamitz Stadt.

München, den 2. August 1901. (1988)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

2. Zuschlagsfristen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Aufhebung der Zuschlagsfrist für die nach Italien bestimmten Frachtgüter, welche in der Station Ala zur Grenzverzollung angewiesen werden.

Die mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. Juli l. J., Z. 33280/16 am 10. Juli 1901 in Kraft getretene Einführung einer Zuschlagsfrist für die nach Italien bestimmten Frachtgüter, welche in der Station Ala zur Grenzverzollung angewiesen werden, tritt mit 30. Juli l. J. ausser Wirksamkeit.

Wien, am 30. Juli 1901. (1989)
Die Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. ab erhalten die besonderen Tarifvorschriften des Verbandsgütertarifs unter II B 2 am Schlusse des die Frachtberechnung für Langholz und dergleichen behandelnden zweiten Absatzes den Zusatz:

„Sofern jedoch die Berechnung nach den Nebenklassen (vergl. §§ 8 und 9 der allgemeinen Tarifvorschriften) eine niedrigere Fracht ergibt, wird diese erhoben.“

Hannover, den 31. Juli 1901. (1990)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Zum Gütertarif Main-Neckarbahn-Mannheim-Weinheim - Heidelberg - Mannheimer Nebenbahn vom 1. Juli 1899 gelangt mit Gültigkeit vom 10. August l. J. der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält u. a. einen neuen Ausnahmetarif 5 für Wegebaustoffe, wodurch der bisherige Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien aufgehoben und ersetzt wird.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 3. August 1901. (1991)

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 9 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Ab 1. September wird von der Station Tremoschna der k. k. österr. Staatsbahnen nach Gustavsburg in Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 33 Abtheilung IV (Kaolin) der Frachtsatz von 1,29 ℳ für 100 kg eingeführt.

München, den 1. August 1901. (1992)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. August d. J. wird die Station Osterfeld Süd des Direktionsbezirks Essen als Versandstation in die Abtheilung A und C des Tarifs für den vorgenannten Verkehr aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 30. Juli 1901. (1993)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Cöln und St. Johann-Saarbrücken.

Die Station Osterfeld Süd des Direktionsbezirks Essen wird vom 1. August d. J. ab als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für den vorgenannten Verkehr aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 30. Juli 1901. (1994)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 15. August 1901 wird die Station Prikaz im Verkehre mit Asch B. St. B. und Asch Stadt in den Ausnahmetarif Nr. 1 (für Lebensmittel etc. in Eilfracht) aufgenommen.

München, den 31. Juli 1901. (1995)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Vom 10. August 1901 ab werden im bayerisch-sächsischen, sächsisch-württembergischen und sächsisch-südwestdeutschen Verbandsgüterverkehre für den Verkehr zwischen Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen und der Direktionsbezirke Breslau, Erfurt und Halle a/S. einerseits, den Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen, des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., der württembergischen Staatseisenbahnen, der badischen Staatseisenbahnen, der pfälzischen Bahnen, der Reichsbahnen und des Direktionsbezirks Mainz andererseits folgende Ausnahmetarife eingeführt:

a) Ausnahmetarif für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die deutsche Landgrenze,
b) Ausnahmetarif für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen.

Die Frachtsätze dieser Ausnahmetarife sind die des Spezialtarifes III und finden Anwendung bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief.

Die näheren Bedingungen sind bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Dresden, am 3. August 1901. (1996)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Theil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898.

Getreideverkehr Oesterreich-Bayern.

Mit Wirkung ab 1. August l. J. ermässigen sich in den Abtheilungen I, II und IV die bestehenden Frachtsätze für die Stationen Markt Grafing, Markt Kirchenlamitz und Spalt um 0,06 ℳ für 100 kg.

München, am 2. August 1901. (1997)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Theil III, Heft 2 vom 1. April 1899.

Getreideverkehr Ungarn-Bayern.

Mit Wirkung vom 1. August 1901 ermässigen sich in den Abtheilungen I, II und IV die bestehenden Frachtsätze für die Stationen Markt Grafing, Markt Kirchenlamitz und Spalt um 0,06 ℳ für 100 kg.

München, am 2. August 1901. (1998)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

(Verkehr mit Ungarn.)

Am 1. Oktober d. J. tritt ein neuer Tarif Theil II, Heft 3 in Kraft, durch den die bisherigen Tarife

Theil II Heft 3 vom 10. Dezember 1892,
„ II „ 4 „ 1. August 1893,
„ II „ 5 „ 1. September 1897

nebst zugehörigen Nachträgen und den

im Wege einfacher Bekanntmachung eingeführten Frachtsätzen aufgehoben werden.

Mit Einführung des neuen Tarifhefts sind zum Theil Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen verbunden, die mit dem gleichen Tage in Gültigkeit treten.

Das neue Tarifheft 3 ist zum Preise von 1,65 ℳ = 1,95 Kr. ö. W. bei den betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 30. Juli 1901. (1999)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3

Mit dem 20. August l. J. werden die Stationen Carlsruhe O/S., Charlottenbrunn, Ingramsdorf, Koberwitz und Neurode in die Ausnahmetarife für Getreide und Kleie einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 29. Juli 1901. (2000)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

An Stelle der im Tarifheft 3 für den sächsisch-südwestdeutschen Verband vom 1. Juni 1901 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für die Beförderung von Giessereiroheisen werden vom 10. August 1901 an die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) angewendet. Gleichzeitig wird der Ausnahmetarif 8 auf eine grössere Anzahl Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen, welche bei den betheiligten Verwaltungen zu erfragen sind, unter Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) ausgedehnt. Ferner werden am genannten Tage die Stationen Elsterwerda (B. D. B. und Oberl. Bhf.) und Gera [Reuss] (sächs. und preuss. Staatsb.) in den im Tarifheft 1 für den sächsisch-südwestdeutschen Verband vom 1. Juni 1901 enthaltenen Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen ebenfalls unter Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) aufgenommen.

Dresden, den 2. August 1901. (2001)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 20. September d. J. treten in den Ausnahmetarifen 14 a (für Rohzucker jeder Art an Raffinerien) und L (für Zucker [Rübenzucker] jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern) von Schönsee nach Danzig lege Thor, Olivaer Thor und Weichselbahnhof sowie nach Neufahrwasser (Freibezirk und Zollinland) nachstehende erhöhte Frachtsätze in Kraft:

0,51 ℳ nach Danzig lege Thor,
0,52 „ „ „ Olivaer Thor,
0,53 „ „ „ Weichselbahnhof,
0,53 „ „ Neufahrwasser (Freibezirk und Zollinland).

Bromberg, den 31. Juli 1901. (2002)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif.
Theil II vom 1. Mai 1900.

Mit Wirksamkeit ab 1. August l. J. ermässigen sich die Frachtsätze für die bayerischen Vizinal- bezw. Lokalbahnstationen: Buchhaus, Burglengenfeld, Ebersberg, Epprechtstein, Kleinschloppen, Lechbruck, Markt-Grafing, Markt-Kirchenlamitz, Rieder, Rosshaupten, Sameister, Spalt, Steinbach i/Allgäu, Stötten a/Auerberg, Teublitz und Weissenstadt um folgende Beträge:

Im Verkehr mit:	Eilgut	Stückgut	Wagenladungen
	für 100 kg		
a) Basel und Schaffhausen . . .	0,14 Fr.	0,12 Fr.	0,07 Fr.
b) Konstanz und Singen	0,12 ℳ	0,10 ℳ	0,06 ℳ

München, den 30. Juli 1901. (2003)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1901 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Kohlen von reichsländischen Kohlenversandstationen nach den Stationen der Strassenbahn Strassburg-Markolsheim zur Einführung.

Näheres ist aus Nr. 36 des Tarifanzeigers der kaiserlichen Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Strassburg zu ersehen.

Strassburg, den 26. Juli 1901. (2004)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 10. August d. J. treten in den Tarifheften 2—4 die nachstehend aufgeführten Ausnahmetarife in Kraft:

Ausnahmetarif 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landesgrenze;

Ausnahmetarif 14 a für Rohzucker jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen;

Ausnahmetarif L für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.

Ueber den Geltungsbereich und die Anwendungsbedingungen dieser Ausnahmetarife geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 31. Juli 1901. (2005)
Königl. Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für den Bahnhof Tarnowitz soll vergeben werden. Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen technischen Büreau zur Einsicht aus oder können gegen Erstattung von 3,00 ℳ in baar von dort bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe für Tarnowitz“
sind bis zum Eröffnungstermin, den 20. August d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen.

Kattowitz, den 2. August 1901. (2006)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altpapier.

Das bei unserer Güterabfertigungsstelle in Mainz Hauptbhf. lagernde Altpapier soll verkauft werden, und zwar:

ungefähr 52 900 kg Akten, Bücher usw.,
25 200 „ alte Frachtkarten,
7 980 „ alte Depeschenstreifen,
5 250 „ Korbpapier,
6 570 „ Altpapier zur freien Verwendung,
610 „ alte Bücherdeckel,
3 600 „ alte Fahrkarten.

Die Gebote sind postfrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Gebot auf Ankauf von Altpapier“ bis zum 26. August d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzusenden. Die Eröffnung der Gebote erfolgt zu dem bezeichneten Zeitpunkt in unserem Direktionsgebäude, Zimmer 17 a. Zuschlagsfrist bis 1. September d. J. Die Angebotbogen nebst Bedingungen können bei unserem Centralbüreau eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 25 ₰ in baar von dort bezogen werden. Die Abnahme hat bis zum 25. September zu geschehen.

Mainz, den 30. Juli 1901. (2007)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Oels i/Schlesien stehen 158 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Centralbüreau hierselbst Gartenstrasse Nr. 106 bis 20. August d. Js., Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags 11½ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten und die Verkaufsbedingungen können von unserem technischen Büreau hierselbst, oberschlesischer Bahnhof, Zimmer 13, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar) bezogen werden.

Breslau, im Juli 1901. (2008)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Offene Stellen.

Zum baldigen Eintritt gesucht ein im Eisenbahn-Kassenwesen erfahrener

Kassirer,

welcher die Verwaltung der Hauptkasse, die Buchführung sowie die Revision der Stationskassen selbständig übernehmen und auch in der Verkehrskontrole thätig sein kann.

Meldungen mit Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen an die Direktion der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahn-Aktiengesellschaft,
Altena i/Westf. (2009)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. August Vorm. gemeldet.

Nr. 22. Berlin, am 7. August 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	1/3	3	Pack	l. Säcke —	65	1	Grizehne b. Calbe	K. E.-D. Magdeburg	
2	A C	570	1	Kiste	Glas —	10	2	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
3	A G	50	1	Reisekorb	alte Bücher —	10	3	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
3	A G F H	12248	1	Fass	Couleur —	33	3	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	beklebt: Greppin-Helmond.
4	A H	475/1540	1	Pck.	Flanschen —	?	4	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
5	A L	5	1	Reisekorb	— —	24	5	Cottbus	K. E-D. Halle a/S.	
6	A O	20	1	Korb	leer	7	6	Leer	K. E.-D. Münster	
7	B	1/6	6	Pack	Nägel —	31	7	Dillingen (Saar)	St. Johann-Saarbr.	
8	B E	3093 a	1	Kiste	Säure —	36	8	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
9	B	1	1	—	eis. Achse —	50	9	Stommeln Eila.	K. E.-D. Cöln	
10	B	253	1	Bund	geschälte Meerröhren		10	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
11	B C	85	1	Rolle	Drahtgeflecht —	29	11	Neugersdorf	Sächsische Stsb.	*)
12	B J 716	11824	1	Kiste	kleine Glasflaschen —	177	12	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
13	B P	1143	1	Fass	ansch. Oel —	190	13	Posen	K. E.-D. Posen	
14	C B	897	1	Kiste	Nippsachen —	15	14	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
15	C G	10	1	Kollo**)	Eisentheile —	22	15	Berlin Schg.	„	**) in Leinen.
16	C G H	1698	1	Kiste	Fensterglas	193	16	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
17	C H L	20865	1	Fass	leer (678 l) —	137	17	Basel	Badische Stsb.	
18	C K	1098	2	Kisten	Emailgeschirr —	163	18	München Centr.	Bayerische Stsb.	
19	C K	—	1	Verschlag	Emaillewaaren —	48	19	Duisburg	K. E.-D. Essen	
20	C K	13	3	Stck.	Gliederketten (4 m lg.)	27	20	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
21	C K	934	1	Ballen	Tuchstoff —	21	21	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
22	C L	—	5	Kisten	leer —	44	22	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
23	C L	25	1	Kiste	vermuthlich Eisenwaaren	152,5	23	Rostock	Grhzl. Meckl. Stsb.	
24	C M O	626	1	„	Butter —	18	24	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
25	C N W B	976	1	Stck.	Reitelkette —	—	25	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
26	C S	24	1	Kiste	vermuthlich Eisenw. —	62	26	Rostock	Grhzl. Meckl. Stsb.	
27	C V	22391	1	„	? —	37	27	Dresden-Neustadt	Sächsische Stsb.	bez.: Saarbrücken-Dresden.
28	C W	39707	1	Sack	Zucker —	15	28	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
29	D	—	1	eis. Büchse	Fett —	33	29	Hamm	K. E.-D. Essen	
30	D F K G	846	1	Fass	Petroleum —	187	30	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
31	D K	11	1	—	Kette —	—	31	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
32	D H	20901	1	Kiste	? —	23	32	Schaffhausen	Badische Stsb.	beklebt: Elberfeld.
33	D T	7627	1	„	Wollwaaren —	51	33	Vlissingen Zeel.	Niederländ. Stsb.	
34	E	3780	1	Ballot	Gewebe —	38	34	Schramberg	Württemberg. Stsb.	bez.: Ebersdorf-Tetschen.
35	E G	292	1	Kiste	gefüllt —	57	35	Tetschen	Sächsische Stsb.	
36	E O	89 118	1	Eierkiste	leer —	35	36	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
37	F N	—	1	Korb	Meyer's Konvers.-Lexikon	20	37	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
38	F U	—	1	Kiste	Konversations-Lexikon	30	38	Braunschweig H.	„	
39	F W H	15856	1	Ballot	Leinen —	19	39	Blankenburg i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
40	G C	462	1	„	gefüllt (Tuch) —	12	40	Worms	Direktion Mainz	
41	G D	1992	1		Schraubstock —	67	41	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
42	G F S	2368	1	Kiste	Strohhülsen —	21	42	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
43	G G	1472	1	Ballen	Webwaaren —	80	43	Münster	K. E.-D. Münster	
44	G H	—	1	Stg.	Gasrohr —	9	44	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
45	G L	—	4	Körbe	leere Flaschen —	—	45	Welschenennest	K. E.-D. Elberfeld	
46	G L	(1/10) 9/10	2	Fässer	leer —	54	46	„	„	
47	G L	1722	1	Korb	— —	26,5	47	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
48	G L	1/4	4	Kisten	leere Flaschen —	278	48	Welschenennest	K. E.-D. Elberfeld	
49	G R	5427	1	Kiste	Steingut —	45	49	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
50	G W	14	2	Stück	Sessel —	—	50	Basel	Badische Stsb.	
51	H	7626	1	Kiste	leere Kartons u. Kisten	30	51	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
52	H	I	2	Bunde	neue, hölzerne Fassreifen	6	52	Leipzig thür. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	

*) Mit Etikett „Rheinische Drahtindustrie, Bäcker & Co., Amern, Bez. Düsseldorf.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	H	—	1	—	Vorhängeschloss —	0,5	53	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
54	H	—	2	Fässer	? —	130	54	Husum	K. E.-D. Altona	
55	H	128	1	Kiste	alte Flecken —	15	55	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
56	H B H	4796	1	„	bunte Litzen —	50	56	Münster	K. E.-D. Münster	
57	H C	10	1	„	Bleichsoda —	26	57	Danzig Legethor	K. E.-D. Danzig	
58	H C	—	1	—	Dachfenster —	12	58	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
59	H C	7495	1	Kiste	? —	17	59	Blankenburg a/H.	Halberst.-Blankb. E.	
60	H L	1	1	„	Bürsten und leere Flaschenhülsen	20	60	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
61	H M	500	1	„	Hafermehl —	16	61	Northeim	K. E.-D. Hannover	
62	H M T N	200	1	Pack	leere Körbe —	13	62	Bocholt	K. E.-D. Essen	
63	H P E	1189	1		Eisentheil —	10	63	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
64	H S	3355	1	eis. Fass	leer —	104	64	Basel	Badische Stsb.	
65	H S	88	1	eis. Benzinfass	leer —	82	65	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
66	H S M	—	1	—	defekte Kuppelung —	18	66	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	(Dienstgut.)
67	H W	—	1	—	eiserne Kette (4 m lang)	11	67	Potschappel	Sächsische Stsb.	
68	J A J	929	1	—	Schornsteinaufsatz von Blech	?	68	Cleve	K. E.-D. Cöln	
69	J F H	33307	1	Kiste	Holzspielwaaren —	80	69	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
70	J G R	2246	1	—	Kessel —	5	70	Lorsch	Direktion Mainz	
71	J L	—	1	Kiste	leer —	71,5	71	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
72	J W S	115	1	Ballen	Leder —	38	72	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
73	K K	6745/46	2	„	Twist —	333	73	Brunsbüttelkoog	K. E.-D. Altona	
74	K St	21788	1	Kiste	? —	74	74	Cunrau	K. E.-D. Magdeburg	
75	L	—	1	Platte	Kupfer —	2	75	Pforzheim	Badische Stsb.	
76	L / B / S	54 / 180 / 18	1	Pack	Drell —	48	76	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
77	L D Z	100	1	Kiste	Flaschenkapseln —	8	77	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	beklebt: Cöln.
78	L G	502	1	„	Thonsteine —	158	78	Tijenoord	Niederländ. Stsb.	
79	L / J B	1125/9	5	Lattenkisten	Lampengläser —	253	79	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
80	M	9037	1	Fass	Wein —	70	80	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
81	M B	24	1	—	Reisekorb —	36	81	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
82	M G (eingegossen)	80	1	—	Zahnrad —	4	82	Wickrath	K. E.-D. Cöln	
83	M K	6636	1	Ballen	? —	27	83	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
84	M L B	1599	1	Ballon	Säure —	62,5	84	Cassel	K. E.-D. Cassel	
85	M M C / R L	2909	1	Pack	Papier —	307	85	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
86	P	187	1	Kübel	ansch. Seife —	27	86	Naumburg Hbf.	K. E.-D. Erfurt	
87	P J	—	1	—	Vorsatzbrett mit Filzbeschlag	80	87	Grossbauchlitz	Sächsische Stsb.	
88	P K / O B	—	1	Pack	6 Obstkiepen — / 2 Handkörbe —	12	88	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
89	P K	—	1	Kiste	Bild —	27	89	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
90	P K	2	1	brauner Holzkoffer	? —	27	90	Leipzig thür. Bhf. Eilgut	K. E.-D. Halle a/S.	
91	P L M	113959	1	Gebund	Weintrauben —	9	91	Cöln	K. E.-D. Cöln	
92	P R	2	1	Pack	3 Waschkörbe —	—	92	Baal	„	
93	R H	5928	1	Lattenkiste	leer —	25	93	Dresden-Altstadt	Sächsische Stsb.	
94	R S	1540/41	2	Korbflaschen	leer —	—	94	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
95	S H	—	1	Packet	grosse, runde Körbe	45	95	Leipzig bayer. Bhf.	Sächsische Stsb.	
96	St K	8	1	Kollo	2 eis. Siebbleche —	21	96	Peine	K. E.-D. Hannover	*)
97	6 T 8	45 / 906 / 908	1	Fass	Baku-Oel —	207	97	Pankow Rgb.	K. E.-D. Stettin	
98	Th B C	74666	1	Kiste	? —	55	98	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
99	T P	704	1	Fass	ansch. Sodalauge —	219	99	Polzin	K. E.-D. Stettin	
100	U G	1673	1	Kiste	? —	165	100	Mannheim	Badische Stsb.	bez.: Bad Bêlohrad-Marienburg.
101	V U	178	1	„	? —	68	101	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
102	W	12149	1	„	leeres Packstroh —	17	102	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
103	W	—	1	Fass	Heringe —	163	103	Birnbaum	K. E.-D. Posen	
104	W G	11680	1	Metallcylinder	? Kohlensäure —	200	104	Dorstfeld	K. E.-D. Essen	
105	W H	I/III	3	Kisten	leer —	181	105	Bodenbach	Sächsische Stsb.	beschr.: Eulau.
106	W H	23	1	Gestell	Eisschrank —	75	106	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
107	W V	1/40	40	—	Roststäbe —	335	107	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
108	W R G D	2843	1	Harrass	Porzellan —	—	108	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
109	W S K	1745	1	Korb	fr. Nüsse —	52	109	Detmold	K. E.-D. Hannover	
110	W V	100	1	Verschlag	1 Sessel (in Leinen) —	57	110	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
111	W W	2078	1	Korbflasche	gefüllt —	12	111	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
112	Z	—	5	—	eis. Dachfenster —	70	112	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	

*) Die Bleche haben quadratförmige Löcher und sind 160 cm lg. und 50 cm breit.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
113	Z	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	23	113	Selb=Plösberg	Bayerische Stsb.	
114	Z F	3786	1	„	Zucker —	55	114	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
115	Akt.-Ges. vorm. C. L. St.	—	1	—	eis. Ventil —	40	115	Peine	K. E.-D. Hannover	
116	Allweiler	3	2	—	Pumpentheile —	19	116	Schweinfurt=Stadt	Bayerische Stsb.	
117	Arclou	300	1	Pack	Plakate —	19,5	117	Frankfurt a/M. H. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
118	Franz Bamgartel	22	1	—	Wagendecke —	92	118	Bremerhaven Freihf.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
119	Corniak	—	1	—	Getreidesitz —	11	119	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
120	K. E.-D. Erfurt Station Berlin	—	25	Stck.	Militärbänke —	—	120	Grizehne bei Calbe a/S.	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
121	Isidor Feuerstein	—	1	Koffer	Kleider —	33	121	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
122	Grimberg & Rosenstein	—	20	Pack	l. Cementsäcke —	110	122	Ennigerloh	Westfälische Landes-E.	
123	Gustav Hauff Moscau	—	1	Kiste	Indigo —	6	123	Illowo	Marienburg-Mlawkaer E.	
124	R S Horrem	—	1	—	Eisenrohr —	17	124	Horrem	K. E.-D. Cöln	
125	Gustav Joos	—	1	—	eiserner Tisch —	—	125	Baden	Badische Stsb.	
126	Mrs. Jorster Hamburg (Schneeberg)	—	1	Reisekorb	— —	—	126	Meerane	Sächsische Stsb.	
127	Kempenich Mayen West	—	1	Kiste	Butter —	11	127	Mayen West	St. Johann=Saarbr.	
128	J J K London	—	1	Kollo	Fauteuil —	5,5	128	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
129	Lotze	—	1	Sack	alte Kartoffeln —	45	129	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
130	Patent: H. Meinicke Breslau	59895 59900	2	K.	Ventile —	16	130	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
131	F. Menk Lutz	—	1	—	Gitter —	—	131	Röbel	Grhzl. Meckl. Stsb.	Dienstgut
132	Heinrich Möhle	—	1	Fass	Bier? —	63	132	Dinkelsbühl	Bayerische Stsb.	
133	S. Oberhausen	—	35	Körbe	Johannisbeeren —	—	133	Emmerich	Niederländ. Stsb.	
134	G. Scheiber & Sohn	—	1	Pack	Säcke —	10	134	Sittard	„	Nordhausen.
135	M. Schüller Nieder-poyritz	—	1	Kiste	volle u. leere Weinflaschen	35	135	Dresden=Neustadt	Sächsische Stsb.	mit Etikett Kloss & Förster, Freyburg a/H.
136	Wenker (Dortmund)	7652 16011 14977	3	Fässer	leer —	95	136	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
137	—	24	1	Fass	leer —	17	137	Leipzig, bayr. Bhf.	Sächsische Stsb.	
138	Blechmarke	74	1	—	Haut —	—	138	Plauen i/V. ob. Bhf.	„	verkauft.
139	—	110	2	—	Pflugschaare —	6	139	Eger	Bayerische Stsb.	
140	—	340	1	—	Decke —	—	140	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
141	—	931 A	1	—	Nähmaschinenth. —	13	141	Posen	K. E.-D. Posen	
142	—	969	1	Kiste	Zündhölzer —	29	142	Bleialf	St. Johann=Saarbr.	
143	—	1438	1	—	Wagenplan —	31	143	Offleben	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
144	—	2750/1062	1	Stck.	T-Eisen —	39	144	Westhofen	K. E.-D. Elberfeld	
145	—	2754	1	—	Kette —	—	145	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	Dienstgut.
146	—	3046	1	—	Brett, darum ist ein Draht mit 17 Eisenringen angelegt	6	146	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
	—	3048	4	Kolli	viereckige, rothgestrichene Holzleisten					
147	—	7043	1	Fass	Gurken —	40	147	Blankenburg i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
148	—	24749	1	Stck.	Pumpe —	10	148	Waldenburg O/B.	K. E.-D. Breslau	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
149	⟨Z⟩	33307	1	Kiste	Holzspielwaaren —	80	149	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
150	278	1285	1	Kiste	Lampengläser —	180	150	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
151	278	1286	1	„	Lampengläser —	132	151	„	„	
152	412 3	4	1	„	Lampengläser —	85	152	„	„	
153	Slurras	487	1	Lattenkiste	Lampengläser —	73	153	„	„	
154	1808 J L H	22 3	2	Pack	Papier —	198	154	„	„	
155	Schaf mit Fahne	19	1	Blck.	Zinn —	13,5	155	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
156	blau ><	—	17	Kolli	Feldschmiede-Werkzeug	625	156	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	bezettelt von Emden.
157	weiss. Strich	—	1	Bund	Bandeisen —	8,5	157	Gröditz	Sächsische Stsb.	
158	rother Strich	—	2	Kolli	Gasrohre —	14,5	158	Augustfehn	Oldenburgische Stsb.	
159	weis ><	—	2	—	gusseis. Räder —	25	159	Bennigsen	K. E.-D. Hannover	
160	roth ><	—	1	—	gusseis. Roststab —	23	160	Posen	K. E.-D. Posen	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
161	—	—	1	—	eis. Achse —	2,5	161	Berlin Ahb.	K. E.-D. Berlin	
162	—	—	1	—	Backofen —	?	162	Wörrstadt	Direktion Mainz	
163	—	—	1	Sack	Bäckereiabfälle —	15	163	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
164	—	—	1	Bd.	verz. Bandeisen —	57	164	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
165	—	—	1	Bund	Bandeisen —	39	165	Günzach	Bayerische Stsb.	
166	—	—	1	Stück	Bauholz —	—	166	Grabowhöfe	Grhzl. Meckl. Stsb.	2,25 m lang, 10+12cmstark
167	—	—	1	Bällchen	Biber —	3	167	Cöln G.	K. E.-D. Cöln	
168	—	—	1	—	Blechflasche, leer —	1	168	München-Südbhf.	Bayerische Stsb.	
169	—	—	1	Ring *)	Bleirohr —	102	169	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	*) in Stroh.
170	—	—	1	—	eicheneBohle, 3,5 m lang	20	170	Naumburg Hbf.	K. E.-D. Erfurt	3,5 m lang, 0,32 m breit, 0,05 m stark.
171	—	—	3	Stück	neue, kieferne Bohlen	85	171	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
172	—	—	4 1 8	— — —	Bretter — Tau — Keile —	—	172	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
173	—	—	1	Wagen	alte Chamottsteine —	12500	173	Wanne	K. E.-D. Essen	37 904 Bln.
174	—	—	1	—	Decke —		174	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
175	—	—	1	—	eis. Deckel mit Ring	17	175	Gera	K. E.-D. Erfurt	1 m lg., 0,45 m br.
176	—	—	2	—	halbrund gebogene Drahtgeflechte	4	176	Stockheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
177	—	—	1	Rll.	Drahtgeflecht —	87	177	Magdeburg-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
178	—	—	1	Rg.	Drahtseil —	3	178	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
179	—	—	1	Ballot	Drillroth mit dunkelrothen Streifen	10	179	Biberach	Württemberg. Stsb.	
180	—	—	1	Hobbock	Druckerschwärze —	40	180	Mannheim	Badische Stsb.	
181	—	—	8	Stck.	L-Eisen mit Löchern	?	181	Freiburg i/Br.	„	
182	—	—	1	Stb.	Eisen, vierk. —	8	182	Pforzheim	„	
183	—	—	1	Stg.	T-Eisen —	19	183	„	„	
184	—	—	1	Stb.	Eisen —	10	184	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
185	—	—	1	„	Eisen —	34	185	Warburg	K. E.-D. Cassel	
186	—	—	1	Stg.	Eisen —	10	186	Meppen	K. E.-D. Münster	
187	—	—	1	Pack	Eisenblech-Kohleneimer	2,5	187	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
188	—	—	1	—	Eisenlager —	2	188	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
189	—	—	2	Bd.	Eisenstangen —	183	189	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
190	—	—	1	—	Fahrrad —	20	190	Gep.-A. Hannover	K. E.-D. Hannover	Cleveland.
191	—	—	1	Stab	Flacheisen —	12	191	Günzach	Bayerische Stsb.	
192	—	—	1	Bd.	Flacheisen —	54	192	Pforzheim	Badische Stsb.	
193	—	—	1	„	Flacheisen —	56	193	Zimmersrode	K. E.-D. Cassel	
194	—	—	1	—	eis. Fensterrahmen —	12	194	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
195	—	—	2	Käfige	lebende Gänse —	—	195	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
196	—	—	1	—	Gasrohr —	10	196	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
197	—	—	10	—	Gasrohre —	42	197	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
198	—	—	1	Glasballon*)	— —	61	198	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	*) in Weidenkorb.
199	—	—	1	—	eiserne Glasform —	17	199	Leipzig, bayer. Bhf.	Sächsische Stsb.	mit eingestempelter Nr. 2 924.
200	—	—	1	—	eis. Gliederkette —	12	200	Mainz	Direktion Mainz	Dienstgut.
201	—	—	1	Stg.	Gussstahl —	7,5	201	Bremen Frh.	K. E.-D. Hannover	1 m lg.
202	—	—	1	Korb	Gusswaaren zum eisernen Ofen	59	202	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
203	—	—	1	Sack	Häcksel —	10	203	Schönberg	Grhzl. Meckl. Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
204	—	—	8	—	junge Hähnchen —	—	204	Styrum	K. E.-D. Essen	auf Bahnhof eingefangen.
205	-	—	1	Ballen	Hanftau —	24	205	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
206	—	—	1	—	Holzhammer —	4	206	Cassel Unterstadt	K. E.-D. Cassel	
207	—	—	1	Pack*)	2 gelbe runde Holzstangen	1	207	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	*) in Sackleinen.
208	—	—	1	Pack	Holzwaaren —	4	208	Memmingen	Bayerische Stsb.	
209	-	—	1	Käsekübel	leer —	124	209	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
210	—	—	1	Sack	Kaffee —	7	210	Essen N.	K. E.-D. Essen	
211	—	—	1	„	Kartoffelmehl —	100	211	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
212	—	—	1	Korb	Kartoffeln und Gemüse	18	212	Freiburg	Badische Stsb.	
213	—	—	1	—	Kammrad —	4	213	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
214	—	—	1	Ballen	Kattun —	67	214	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
215	—	—	1	Kesselwagen	röthlicher Farbstoff —	10 250	215	Neumühl	K. E.-D. Essen	502048 Esn.
216	—	—	1	—	Kinder-Spielwagen —	26	216	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
217	—	—	1	Korb mit Eisenstange, Schloss u. aufgebunden. Sack	Kleider, Wäsche, Stiefel	61	217	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
218	—	—	1	Karton	alte Kleider —	11,5	218	Obernjesa	K. E.-D. Cassel	
219	—	—	1	grauer Koffer	Kleider —	17	219	Johannisburg	Ostpreussische Südb.	*)
220	—	—	1	—	braun polirt. Kleiderständer	10	220	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	in Papier verpackt.
221	—	—	1	Sack	30 l. gebr. Kleiesäcke	18	221	Posen	K. E.-D. Posen	
222	—	—	1	Kiste	Knabenanzüge —	29	222	Altenburg	Sächsische Stsb.	
223	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	223	Pr. Stargard	K. E.-D. Danzig	23775 Erf.
224	—	—	1	Pack	2 Körbe —	9	224	Gerolzhofen	Bayerische Stsb.	
225	roth	—	1	Korbflasche	leer —	6	225	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
226	—	—	1	Sack	alte Korken —	9	226	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
227	—	—	1	—	Kuchenblech —	2	227	Bamberg	Bayerische Stsb.	
228	—	—	1	Packet	Kupferblech —	25	228	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
229	—	—	1	—	Lager (Maschinentheil)	12	229	Elberfeld-Döppersberg	K. E.-D. Elberfeld	
230	—	—	1	Korb	5 Kolli kleinere Maschinentheile	9	230	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
231	—	—	2	Kolli	Maschinentheile —	6	231	Karlsruhe	Badische Stsb.	ansch. Pumpentheile etc.
232	—	—	1	—	gusseis. Maschinenth.	34,5	232	Wiesenburg	K. E.-D. Magdeburg	
233	—	—	1	Pack	18 Matten —	27	233	Verden	K. E.-D. Hannover	
234	—	—	1	Kollo in Leinen	messingne Muffen —	0,5	234	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
235	—	—	5	Dosen	Oelsardinen —	2,5	235	Burxdorf	K. E.-D. Halle a/S.	
236	—	—	3	—	Ofenroste —	7	236	Gerolzhofen	Bayerische Stsb.	
237	—	—	2	—	Ofenrohre —	5	237	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
238	—	—	1	—	Ofentheil —	4	238	Mainz	Direktion Mainz	
239	—	—	1	Rolle	Papier —	5	239	Gep.-A. Berlin Fri.	K. E.-D. Berlin	
240	—	—	1	—	Papierschneidemaschine	223	240	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
241	—	—	2	—	eiserne Pfannen —	1	241	Simbach	Bayerische Stsb.	
242	—	—	1	Sack	Pferdehaare —	7	242	Würzburg	„	
243	—	—	2	Kolli	Pflugschaare —	4,5	243	Lübeck	Lübeck-Büchener E.	
244	—	—	3	„	2 Pflugschaare, 1 Pck., 2 Bolzen	9	244	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
245	—	—	1	—	Plan —	—	245	Thorn	K. E.-D. Bromberg	(Dienstgut.)
246	—	—	1	—	Plättbrett —	4	246	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
247	—	—	1	Bund	hölzerne Reifen —	4	247	Stuttgart Hauptbhf.	Württemberg. Stsb.	
248	—	—	1	Reisekorb	— —	12	248	Ulm	„	
249	—	—	1	„	gefüllt —	26	249	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
250	—	—	1	—	eis. Rohr —	73	250	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
251	—	—	1	Bund	Rohrschellen —	12	251	Basel bad. Bhf.	Badische Stsb.	
252	—	—	2	Kolli	Roste —	27	252	Mainz	Direktion Mainz	
253	—	—	1	—	Roststab —	3	253	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	
254	—	—	1	Bd.	Rundeisen —	33	254	Oldendorf	„	
255	—	—	1	Stb.	Rundstahl —	16	255	Pforzheim	Badische Stsb.	
256	—	—	1	Packet	Sackleinwand —	17	256	Dresden-Friedrichstadt	Sächsische Stsb.	
257	—	—	1	Sack	Sägespäne —	17	257	Ebelsbach-Eltmann	Bayerische Stsb.	
258	—	—	1	Kiste	Salz —	22	258	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
259	—	—	1	Sack	Schienennägel —	—	259	Dahlhausen Ruhr	K. E.-D. Essen	
260	—	—	2	—	gusseis. Schienenrollen oder Riemscheiben mit je 2 Zapfen	12	260	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
261	—	—	1	Bund	Schippenstiele —	10	261	Wangen i/A.	Württemberg. Stsb.	

*) Einem russischen Unterthan als gestohlenes Gut abgenommen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
262	—	—	1	Schliesskorb	vermuthlich Kleider —	74	262	Rheine	K. E.-D. Münster	
263	—	—	1	Schliesskorb	— —	22,5	263	Gep.-A. Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
264	—	—	1	Packet*)	Schrauben u. kleine eiserne Plättchen für Fenster	1	264	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	*) in Leinen.
265	—	—	1	Pack	17 Schrauben —	3	265	Markoldendorf	K. E.-D. Cassel	
266	—	—	1	Packet	eiserne Schrauben —	20	266	Döbeln	Sächsische Stsb.	
267	—	—	1	Wagen	anscheinend lose Schüttung ab Russland	12 270	267	Neurode	K. E.-D. Breslau	10860 Bsl.
268	—	—	2	—	Schutzbleche —	10	268	Gerolzhofen	Bayerische Stsb.	
269	—	—	1	Wagen	Schwellen —	—	269	Duisburg Hafen	K. E.-D. Essen	49749 Esn.
270	—	—	1	Kollo	Schwungrad —	5	270	Hamm	„	
271	—	—	1	Sack	Seemannszeug —	12	271	Goch	Nordbr.-Deutsche E.	
272	—	—	1	Bund	eiserne Spaten —	35	272	Cüstrin Vorstadt	K. E.-D. Bromberg	
273	—	—	1	Kollo	gusseis. Spülbecken —	27	273	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
274	—	—	1	Stg.	Stahl —	9,5	274	Rheine	K. E.-D. Münster	
275	—	—	1	Bund	4 Stg. Stahl —	36	275	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
276	—	—	1	„	Stahlstangen —	8	276	Emmendingen	Badische Stsb.	
277	—	—	1	Pack	4 eis. Stangen —	13	277	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	**)
278	—	—	1	Bund	2 Stangen —	20	278	Dresden-Friedrichstadt	Sächsische Stsb.	
279	—	—	3 2 4 4	Stück „ „ „	Steingabeln — Brecheisen — Eimer — Schaufeln —	43	279	Elze	K. E.-D. Hannover	
280	—	—	1	—	alter Stuhl —	5	280	Hannover Nord	„	
281	—	—	1	Sack	1 Tau —	20	281	Mainz	Direktion Mainz	
282	—	—	1	Ring	eis. Verbindungstheile	2	282	Pforzheim	Badische Stsb.	
283	—	—	2	—	Vorhängeschlösser mit Schlüssel	1	283	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
284	—	—	1	Fass	Thran oder Wagenfett	75	284	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
285	—	—	1	—	Wagenbuchse —	—	285	Altboyen	K. E.-D. Posen	(Dienstgut.)
286	—	—	2	—	Wagenschraubenschlüssel	1	286	Grünberg i/Schl.	„	
287	—	—	1	Pack	6 leere, neue Waschkörbe	15	287	Essen	K. E.-D. Essen	
288	—	—	1	Ballen***)	Wäsche —	25	288	Gep.-A. Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	***) weisses Tischtuch mit rother Kante.
289	—	—	1	Säckchen	alte Wäsche —	5	289	Essen H.	K. E.-D. Essen	
290	—	—	1	Sack	Wäsche, Stiefel —	24	290	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
291	—	—	1	„	Wäsche —	13	291	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
292	—	—	1	Pack†)	4 Wellen —	22	292	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	†) in Sackleinen.
293	—	—	1	Kollo	Zahnrad —	1	293	Kotzenau	K. E.-D. Breslau	roth angestrichen.
294	—	—	1	„	2 Zinnröhren mit Gewinde	12	294	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B S	5117	1	Sack	Asbest —	11	1	Pozsony	Ungarische Stsb.	von Vöklabruck.
2	C G	7276	1	Kiste	Eisenwaare —	53	2	Brassó	„	von Wien Nordbahnhof.
3	E T	2877	1	„	Glas —	195	3	Budapest nyugoti p. u.	„	
4	F W S	4	1	„	Manufaktur —	106	4	Budapest nyugoti p. u.	„	von Bodenbach B. N. B.
5	J H	68910	1	Ballen	neue Säcke —	214	5	Pozsony	„	von Brünn steg.
6	M F	249	1	Kiste	Bilder —	14	6	Gyékényes	„	von Prag.
7	M W	61	1	Ballen	Tuch —	20,5	7	Predeal	„	von Hlinsko.
8	Fischer J.	560	1	Stück	Plache —	—	8	Mokrin	„	von Oderberg.
9	Fischer J.	913	1	„	Plache —	—	9	„	„	von Oderberg.
10	Friedmann	—	1	„	Plache —	—	10	Györ	„	von Halbstadt.

**) 2 mit Oesen, Gewinde und Muttern; 2 mit Schrauben und Zwingen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 62. | 10. August 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Vereinfachung in der Abrechnung des Güterverkehres.

Nachdem jetzt diese wichtige Angelegenheit zu einem gewissen Abschluss gekommen, verdient sie wegen ihrer zweifachen Bedeutung: für die richtige Zutheilung der Einnahmen aus den direkten Güterverkehren und ebenso für die Minderung der Verwaltungsausgaben, an dieser Stelle gewürdigt zu werden.

Lange Jahre strebten die zunächst betheiligten Fachkreise nach einer Vereinfachung in der immer umfangreicher und schwieriger werdenden Abrechnung. Entfiel früher ein Drittel der Einnahmen auf die direkten Güterverkehre, so sind es jetzt zwei Drittel. Waren früher nur die grösseren Stationen in die direkten Verkehre einbezogen, so sind es jetzt fast alle für den Güterverkehr in vollem Umfang eröffneten Stationen. Auch die Zahl der Bahnwege hat erheblich zugenommen.

Aber die finanzielle Tragweite der Sache ist zu gross, das Hangen an der hergebrachten ziemlich genauen Abrechnung war zu sehr festgewurzelt, das Suchen nach Besserem war zunächst nur ein Tasten. Man klammerte sich zu stark an die Einheitlichkeit der Abrechnung für Stückgut und Wagenladungen und übersah den wesentlichen Unterschied, dass auf Stückgut zwar die Mehrzahl der Posten, aber der kleinere Theil der Einnahmen entfällt, wogegen auf die weniger zahlreichen Posten der Wagenladungen der überwiegend grössere Theil der Einnahmen kommt. Nach der Zahl der Verrechnungs- und Abrechnungsposten ist auf die Wagenladungen etwa ein Zehntel gerechnet.

Verwunderlich ist es bei diesem Stand der Dinge nicht, dass es nur noch eines einzigen Anlasses bedurfte, um die Frage der Vereinfachung noch ernstlicher in Fluss zu bringen. Dieser bewegende Stein sollte der Staffeltarif für Stückgut sein.

Hatte man vor diesem in den Abrechnungen die Gewichtsmengen der verschiedenen Tarifklassen für den gleichen Bahnweg nach den Stationen zusammengefasst, den Versand und Empfang theilweise vereinigt, theilweise abgesondert abgerechnet, hatte man sich in einzelnen Fällen bis zur Abrechnung nach Tonnenkilometern aufgeschwungen oder war man an der relationsweisen Abrechnung hängen geblieben, je nachdem die Antheilsübersichten einfachere oder verwickeltere Aufgaben stellten, so forderte jetzt die gewohnte ziemlich genaue Abrechnung die relationsweise Abrechnung überall, weil beim Staffeltarif für Sendungen von mehr als 51 km die Einheitssätze jeder Bahn für 1 tkm von Kilometer zu Kilometer abnehmen.

Vom 1. Oktober 1898 an wurden, um die äusserst umständliche und kostspielige relationsweise Abrechnung zu umgehen, verschiedene Wege betreten, die in einfacherer Weise zum Ziele führen sollten. Die einen rechneten die seitherigen Grundtaxen (11 ₰ für 1 tkm + 20 ₰ für 1 t) wie seither aus und vertheilten die Ausfälle des Staffeltarifes im Verhältniss der gerechneten Antheile auf die betheiligten Verwaltungen, ein Weg, der vornehmlich bei den süddeutschen Verwaltungen vorgezogen wurde. Die anderen versuchten es mit der 42-, 9- und 10 stufigen Antheilstabelle.

Beiden Wegen war gemeinschaftlich der Verzicht auf die den Pfennig aufsuchende genaue Abrechnung und das Begnügen mit thunlich genauen Annäherungswerthen. Weiterhin fand der Grundsatz Anerkennung, für Stückgüter eine vereinfachte Abrechnung mit Annäherungswerthen zu versuchen, für Wagenladungen aber an ziemlich genauer Abrechnung festzuhalten.

I. Vor allen Dingen war wegen der grossen Beträge, die allmonatlich aus den direkten Güterverkehren unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen abzurechnen sind, äusserste Vorsicht geboten. Ohne zahlenmässige Grundlage konnte weder ein richtiger Gedanke gefasst werden, noch der Gedanke bei den höheren Instanzen und bei den anderen Verwaltungen Aussicht auf Annahme beanspruchen.

Die württembergische Verwaltung hat zunächst den Weg beschritten, durch Zahlen zu beweisen, wie die Abrechnung der Stückgüter bei gleichem Tarif und gleicher Verkehrsleitung im Vergleich je mit dem gleichen Monat des Vorjahres erstaunlich gleiche Verhältnisszahlen erkennen lässt und wie die Verwal-

tungen es unbedenklich wagen können, hier theilweise zu prozentualer Antheilszuscheidung überzugehen. Für die dem Geldbetrag nach viel bedeutenderen Wagenladungen, die nebenbei durch Ernte und wechselnde Handelsinteressen in Höhe und Lauf beeinflusst sind, wurde an ganz genauer Abrechnung festgehalten. Zur Begründung folgt hier die Zahlenreihe aus nur einem direkten Verkehr mit 2. Zeitabschnitten je mit verschiedenem Tarif und verschiedener Verkehrsleitung. In anderen Verkehren zeigen die Zahlen ähnliches Gepräge, so dass sie hier der Kürze halber wegbleiben.

Im Reichsbahn-württembergischen Güterverkehr sind zugeflossen:

an der Fracht für Stückgut von	Zeitraum	Reichs-bahn	luxemb. Wilhelmsb.	Köln	Pfalz	Baden	Württem-berg
	a) nach dem alten Tarif						
	Januar						
30 813,77	1892	30,435	0,325	0,257	5,270	35,209	28,504
30 054,52	1893	29,887	0,287	0,212	5,516	34,949	29,119
32 020,90	1894	30,839	0,232	0,199	5,540	33,811	29,379
32 842,11	1895	30,014	0,294	0,312	5,749	34,885	28,746
	Februar						
28 986,95	1892	29,997	0,304	0,245	5,847	34,492	29,115
33 486,88	1893	30,056	0,273	0,206	5,480	35,119	28,866
34 052,42	1894	30,349	0,299	0,275	5,966	34,766	28,345
32 744,37	1895	30,136	0,314	0,255	5,609	35,205	28,481
	März						
34 279,21	1892	30,564	0,345	0,328	6,194	34,092	28,477
43 036,39	1893	30,678	0,356	0,307	5,998	34,427	28,234
40 118,82	1894	30,618	0,356	0,319	6,016	34,734	27,957
44 080,72	1895	30,362	0,552	0,335	5,672	34,462	28,617
	April						
31 588,02	1891	29,804	0,288	0,234	5,343	35,452	28,879
32 501,23	1892	29,410	0,259	0,314	6,064	34,977	28,976
36 780,98	1893	30,926	0,334	0,258	5,862	34,392	28,228
36 715,19	1894	30,807	0,325	0,239	5,670	34,343	28,616
39 656,67	1895	30,953	0,300	0,264	6,032	33,844	28,607
	Mai						
28 811,07	1891	30,749	0,049	0,259	5,816	34,792	28,335
31 125,25	1892	29,628	0,271	0,282	5,845	34,636	29,338
35 669,66	1893	30,881	0,286	0,272	5,922	34,637	28,002
36 032,77	1894	30,907	0,305	0,258	5,762	34,450	28,318
42 316,53	1895	30,328	0,296	0,278	5,834	34,642	28,622
	Juni						
29 507,87	1891	30,326	0,226	0,219	5,562	34,835	28,832
32 222,08	1892	30,430	0,312	0,248	6,002	33,450	29,558
34 971,33	1893	30,569	0,285	0,251	5,950	35,106	27,839
34 690,18	1894	30,133	0,342	0,328	6,044	34,867	28,286
37 580,81	1895	30,786	0,316	0,282	5,874	34,459	28,283
	Juli						
31 973,13	1891	28,734	0,267	0,291	5,828	35,889	28,991
31 914,32	1892	30,352	0,022	0,352	6,544	34,189	28,541
36 077,16	1893	31,155	0,255	0,308	6,655	33,621	28,006
34 489,37	1894	30,099	0,382	0,279	5,769	34,959	28,512
	August						
32 555,09	1891	30,571	0,065	0,280	5,957	34,978	28,149
32 330,81	1892	30,534	0,290	0,277	5,999	34,362	28,538
37 396,81	1893	31,325	0,359	0,281	6,342	33,893	27,800
39 630,23	1894	30,600	0,397	0,349	6,214	34,664	27,776
	September						
32 456,68	1891	30,575	0,276	0,269	5,977	34,602	28,301
36 843,48	1892	30,916	0,299	0,264	5,957	34,138	28,426
40 659,50	1893	31,275	0,279	0,249	5,880	34,286	28,031
38 973,37	1894	30,845	0,316	0,240	5,909	34,376	28,314
	Oktober						
38 338,68	1891	30,354	0,232	0,285	5,852	34,643	28,634
48 787,77	1892	31,899	0,329	0,284	5,658	34,068	27,762
48 515,89	1893	31,794	0,312	0,248	5,722	33,770	28,154
42 895,87	1894	30,694	0,288	0,328	5,877	34,339	28,474
	November						
34 438,58	1891	31,024	0,294	0,290	5,996	34,242	28,154
40 324,16	1892	31,473	0,287	0,205	5,879	34,492	27,664
42 335,81	1893	31,104	0,245	0,215	5,677	34,306	28,453
40 567,13	1894	30,443	0,312	0,246	5,994	34,385	28,620
	Dezember						
32 349,22	1891	31,047	0,382	0,252	6,042	33,935	28,342
37 458,42	1892	30,397	0,226	0,214	5,774	35,257	28,132
37 950,39	1893	30,762	0,270	0,254	5,967	34,306	28,353
36 357,46	1894	31,145	0,286	0,242	5,615	34,715	27,997

an der Fracht für Stückgut von	Zeitraum	Reichs-bahn	luxemb. Wilhelmsb.	Köln	Pfalz	Baden	Württem-berg
	b) nach dem neuen Tarif						
	Januar						
38 274,86	1898	32,378	0,285	0,239	1,748	35,786	29,564
43 404,81	1899	32,713	0,352	0,274	2,093	35,821	28,747
46 855,99	1900*)	32,941	0,399	0,254	1,867	36,296	28,243
	Februar						
40 948,64	1898	32,034	0,318	0,304	1,980	37,025	28,339
41 090,17	1899	32,790	0,305	0,250	2,020	36,240	28,395
43 385,20	1901*)	32,774	0,373	0,294	2,184	35,837	28,538
	März						
50 016,46	1898	32,182	0,366	0,314	2,271	36,495	28,372
48 487,98	1899	32,603	0,377	0,353	2,146	36,313	28,208
	April						
43 088,65	1898	33,031	0,373	0,259	2,132	35,262	28,943
42 653,86	1899	33,084	0,386	0,298	2,153	36,061	28,018
	Mai						
41 785,36	1898	32,578	0,300	0,277	2,188	35,640	29,017
43 684,75	1899	32,608	0,426	0,307	2,160	35,782	28,717
50 787,22	1900*)	33,273	0,401	0,352	2,265	35,637	28,072
	Juni						
41 223,05	1898	32,017	0,340	0,277	2,055	36,276	29,044
45 313,93	1899	32,274	0,309	0,243	2,091	36,275	28,808
	Juli						
43 545,52	1898	32,127	0,389	0,291	2,185	36,074	28,934
46 403,80	1899	31,780	0,337	0,268	2,094	36,569	28,952
	August						
44 740,07	1898	33,072	0,388	0,279	2,217	35,455	28,589
48 368,02	1899	32,705	0,479	0,353	2,589	35,672	28,202
	September						
47 784 96	1898	32,287	0,380	0,305	2,278	35,587	29,163
51 349,39	1899	33,145	0,396	0,332	2,354	35,908	27,865
52 623,80	1900*)	33,171	0,449	0,406	2,491	34,963	28,520
	Oktober						
53 535,18	1897	32,938	0,353	0,278	2,031	36,348	28,052
54 152,45	1898	33,052	0,399	0,302	1,959	34,318	29,970
57 736,30	1899	32,590	0,385	0,290	1,961	36,211	28,563
	November						
48 354,66	1897	32,535	0,358	0,303	2,080	36,107	28,617
49 236,45	1898	31 536	0,546	0,386	2,516	35,906	29,110
	Dezember						
44 901,00	1897	31,857	0,289	0,241	1,809	37,412	28,392
49 704,60	1898	32,642	0,418	0,203	2,043	35,713	28,921

Lassen wir diese Zahlen für sich sprechen! Sie haben die betheiligten Verwaltungen zur Ueberzeugung gebracht, wie bei gleichbleibendem Tarif und ungeänderter Verkehrsleitung der in ruhigem Gang sich steigernde Stückgutverkehr für jede der Verwaltungen überraschend gleiche Verhältnisszahlen gibt (Zahlen nach dem alten Tarif).

Sie haben daher zur Vereinbarung veranlasst, dass

a) nach den Durchschnittszahlen der der Einführung des Staffeltarifs vorangegangenen 12 Monate Oktober 1897 bis September 1898 die seit 1. Juli 1895 wegen verspäteter Ausgabe der Antheilsübersicht rückständigen Abrechnungen früherer Monate für Stückgut prozentual je nach dem gleichen Monat des Durchschnittsjahres abgerechnet werden,

b) nach den Durchschnittszahlen des ersten Jahres **nach** dem Staffeltarif, Oktober 1898 bis September 1899, künftig die Stückguteinnahmen insolange vertheilt werden, bis neue Ermittelung stattfindet,

c) neue Ermittelungen nur für 3 Monate im Jahr stattfinden, nämlich

1900 . . .	die Monate	1	5	9
1901 . . .	„ „	2	6	10
1902 . . .	„ „	3	7	11
1903 . . .	„ „	4	8	12

(Diese Maassregel bezweckt, dass etwa im Laufe der Zeit eintretende Verschiebungen des Verkehrs thunlich bald ihren rechnerischen Ausgleich finden.)

d) dass für die Wagenladungen stets genau abgerechnet wird.

---

*) Neuerdings für Stückgut genau gerechneter Monat.

Und was war das Resultat? Die 27 Monate Juli 1895 bis September 1897 wurden vereinfacht abgerechnet. Eine vollständig genaue Abrechnung erfordert 36, eine für Stückgut vereinfachte Abrechnung 15 Arbeitstage. Für einen Arbeitstag werden 10 ℳ angerechnet. Es sind also an Abrechnungskosten für den Monat 210 ℳ, für 27 Monate 5 670 ℳ erspart.

Für die laufende Zeit berechnet sich die Ersparniss an Abrechnungskosten unter Zugrundelegung des Rechnungsjahres 1899 mit 2 347 099 ℳ vertheilter Fracht wie folgt.

Nach früherem Verfahren betragen die Kosten:

für 12 Monate zu 360 ℳ . . . 4 320 ℳ = 0,184 %,

nach neuer Vereinbarung betragen die Kosten:

für 3 Monate zu 360 ℳ . . .	1 080	
„ 9 „ „ 150 „ . . .	1 350	2 430 ℳ = 0,103 %,
oder Ersparniss jährlich		1 890 „ = 0,081 „.

Nicht zu übersehen ist, wie auch die Probemonate, welche oben mit einem *) bezeichnet sind (1900: Januar, Mai, September, 1901: Februar) nur unwesentliche Abweichungen der Prozentsätze zeigen.

Aehnlich entwickeln sich die Verhältnisse in den Verkehren Baden, Bayern, Main-Neckarbahn, Saarbrücken, Frankfurt a/M. und Mainz mit Württemberg.

II. Auch von anderen Abrechnungsstellen kommen mehr und mehr solche abgekürzte Abrechnungen, die nach der von den Verwaltungen auf der Heidelberger Konferenz vom 24. Oktober 1899 grundsätzlich gutgeheissenen prozentualen Vertheilung der Stückguteinnahmen erstellt sind. Es ist nicht zu zweifeln, dass überall gleich günstige Erfahrungen gemacht werden.

III. Der Gefahr, dass mit der prozentualen Stückgutabrechnung eine kleine Verschiebung der Einnahmen einer einzelnen Verwaltung unvermeidlich bleibt, steht der Gewinn für weniger Arbeit im Kontrol- und Abrechnungsdienst gegenüber. Dieser Gewinn ist unbestreitbar und beträgt, soweit ermittelt werden kann, jährlich in den Verkehren:

Reichsbahn - Württemberg	1 890 ℳ
Bayern- „	1 620 „
Baden- „	1 620 „
Main-Neckarbahn- „	450 „
Saarbrücken- „	500 „
Frankfurt a/M.- „	945 „
Mainz- „	990 „
zusammen	8 015 ℳ,

immerhin ein Ergebniss, mit dem man zufrieden sein kann.

Die Prüfung der Abrechnungen allerdings muss jetzt pünktlich und sorgfältig vollzogen werden, weil die Verhältnisszahlen, die für Stückgut aus den vollständig genau ausgerechneten Abrechnungen geschöpft werden, nicht nur für den Abrechnungsmonat, sondern für weitere 3 Monate in den nachfolgenden Jahren, und weil in den Monaten mit prozentualer Vertheilung der Stückguteinnahmen etwaige Fehler in den Wagenladungen auf den das Stückgut bildenden Restbetrag wirken.

IV. Für die Abrechnung der Einnahme aus Wagenladungen ist auf Antrag der königlichen Eisenbahndirektion Hannover eine Vereinfachung in der Weise eingetreten, dass in einigen Verkehren die Antheile zunächst durchaus normal gerechnet, die Differenzen wegen unregelmässiger Antheile aber nach den betreffenden Relationen besonders ermittelt und pauschalirt werden. Auch diese Vereinfachung wirkt geschäftsfördernd und ist unbedenklich.

Im allgemeinen steht einer prozentualen Theilung der Wagenladungsfrachten entgegen zunächst, dass es sich hier um viel höhere Beträge handelt, dann, dass die Höhe viel grösseren Schwankungen unterliegt und weiterhin, dass die Verkehrsrichtung theils infolge der Ernten, theils infolge von Handelskonjunkturen grösseren Verschiebungen ausgesetzt ist als beim Stückgut. Auch hier sprechen Zahlen beredter als lange Ausführungen. Wir führen ein Beispiel aus vielen an.

Im badisch-württembergischen Verkehr sind für Wagenladungen:

		an Frachten angefallen, vertheilt auf	Baden		Württemberg	
		ℳ	ℳ	%	ℳ	%
Juni	1899 .	616 223	305 127	49,51	311 097	50,49
Juli	1899 .	681 227	331 830	48,71	349 396	51,29
August	1899 .	681 552	337 691	49,55	343 862	50,45
September	1899 .	710 966	344 440	48,45	366 526	51,55
Oktober	1899 .	733 580	365 597	49,84	367 983	50,16
November	1899 .	638 820	314 953	49,30	323 867	50,70
	zusammen	4 062 368	1 999 638	49,22	2 062 730	50,78
Juni	1900 .	633 441	313 502	49,49	319 939	50,51
Juli	1900 .	609 092	302 768	49,71	306 324	50,29
August	1900 .	679 253	346 322	50,98	332 931	49,02
September	1900 .	606 452	296 143	48,83	310 309	51,17
Oktober	1900 .	747 205	372 187	49,81	375 018	50,19
November	1900 .	758 302	343 269	45,27	415 033	54,73
	zusammen	4 033 745	1 974 191	48,94	2 059 554	51,06

Wären für die sechs Monate Juni bis November 1900 die Verhältnisszahlen je aus dem gleichen Monate des Vorjahres zur Vertheilung verwendet worden, so hätte Baden erhalten:

Juni	1900 .	313 617 ℳ	+ 115 ℳ	—
Juli	1900 .	296 689 „	—	— 6 079 ℳ
August	1900 .	336 570 „	—	— 9 752 „
September	1900 .	293 826 „	—	— 2 317 „
Oktober	1900 .	372 407 „	+ 220 „	—
November	1900 .	373 843 „	+ 30 574 „	—
	zusammen	1 986 952 ℳ	+ 30 909 ℳ	— 18 148 ℳ
			+ 12 761 ℳ	

oder 0,316 % der vertheilten Wagenladungsfracht, mit anderen Worten, es sind Schwankungen in so hohem Betrage vorhanden, dass keine Verwaltung die Verantwortung zu übernehmen gewillt sein kann.

V. Kommt aber auch die Statistik zu ihrem Recht? Ja, sowohl die Landes- als die Reichsstatistik! Durch die Kontrolen werden nach wie vor durch Vergleichung der Zusammenstellungen von Versand und Empfang stationsweise die Gewichte von Eilgut, Normalstückgut und ermässigtem Stückgut festgestellt, ebenso die Einnahmen nach Nachnahmen, Fracht und Nebengebühren bezw. nach Frankatur und Ueberweisung. Durch Zusammenstellung und Addition ergibt sich nach wie vor in Gewicht und Geld die Uebersicht stationsweise, verkehrsweise und im ganzen. Kommt ein Verkehrsmonat mit prozentualer Vertheilung der Stückguteinnahme an die Reihe, so steht für die Anfangs- und Endbahnen das Gewicht für die dritten Stückgutklassen einzeln, das Geld aber nur im ganzen fest, und es muss für die Statistik zu einer Berechnung gegriffen werden, die sich beispielsweise im bayerisch-württembergischen Güterverkehr für November 1900 folgendermaassen gestaltet:

Nach Abzug der Wagenladungsfrachtantheile entfällt auf Stückgut für alle drei Verwaltungen 201 875,70 ℳ. Hiervon erhalten:

Bayern . . .	53,238 %	107 474,57 ℳ
Württemberg .	45,239 „	91 326,56 „
Baden	1,523 „	3 074,57 „
zusammen	100,000 %	201 875,70 ℳ

Es stellen sich:

	Eilgut	Stückgut	Spezialtarif bestimmter Stückgüter	im ganzen
November 1899, Gewicht . . . t	521,43	6 677,23	1 732,08	—
Antheile für				
Bayern . . . „	11 299,56	72 940,39	15 537,70	99 777,65
Württemberg . „	9 411,63	62 824,92	12 548,21	84 784,76
Baden . . . . „	315,27	2 119,90	419,23	2 854,40
zusammen	21 026,46	137 885,21	28 505,14	187 416,81

		Ertrag für 1 t für			
Bayern . .	ℳ	21,67	10,92	8,97	—
Württemberg	„	18,05	9,41	7,24	—
Baden . . .	„	14,70	7,07	5,00	—
November 1900,					
Gewicht . . .	t	589,17	7 250,78	1 698,87	—
		Antheile mit vorstehenden Durchschnittssätzen unter Abrundung für			
Bayern . .	ℳ	12 801,78	79 392,79	15 280,00	107 474,57
Württemberg	„	10 653,66	68 350,94	12 321,96	91 326,56
Baden . . .	„	345,75	2 300,42	428,40	3 074,57
zusammen		23 801,19	150 044,15	28 030,36	201 875,70

Auf diese einfache Weise sind die für die Statistik jeder Bahn erforderlichen Angaben leicht zu ermitteln. Für Transitbahnen, über welche sich nur ein kleiner Theil des Verkehrs bewegt, sind selbstverständlich die Durchschnittssätze für 1 t nach dem thatsächlichen Verkehr im Vorjahre zu berechnen.

VI. In obigen Ausführungen dürfte nachgewiesen sein, wie ohne irgend bedenkliche Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung ein bedeutender Fortschritt mit erheblicher Ersparniss an Abrechnungskosten und fühlbarer Erleichterung im Kontroldienst beim Güterverkehr theils erreicht, theils in Vorbereitung ist. Es ist zu hoffen, dass bald weitergeschritten wird, sofern für Stückgut jährlich statt für drei nur noch für zwei oder nur für einen Monat genaue Abrechnung erfolgt.

Aus der Vereinfachung der Abrechnung über die Einnahmen vom Güterverkehr wird sich ganz von selbst eine Vereinfachung und Ersparniss für die Antheilsübersichten ergeben.

Stuttgart, im Juli 1901. Finanzrath Ensslin.

Einiges über Umladungen.

Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat nach einem in Nr. 29 d. Ztg. bekannt gegebenen Erlasse an die königlichen Eisenbahndirektionen auf die den Umladebühnen in Zukunft zu gebende Einrichtung infolge eines Berichts über den Verschubbahnhof Le Bourget der französischen Nordbahn hingewiesen. Danach dienen die Umladebühnen dort lediglich als Rollbahn für die einzuladenden Stückgüter, nicht aber zur Lagerung derselben. Der Erlass empfiehlt deshalb eine möglichst geringe Breite dieser Bühnen, etwa von 4 m bis 5,70 m. In Nr. 50 und 51 d. Ztg. veröffentlicht nun Herr Struck eine sehr eingehende und interessante Schilderung der Anlagen und des Betriebes jenes Bahnhofs, wobei auch die Grenze der Mindestbelastung der Stückgutwagen behandelt wird.

Es erscheint daher zweckmässig, besondere Betrachtungen über die französischen Einrichtungen in Bezug auf die hier üblichen anzustellen. Ich gestatte mir zunächst auf die verschiedenartig angeordneten Umladungen der Stückgüter einzugehen. Abgesehen von der geringen Breite von 4 m der in Le Bourget angeordneten Bühnen treten die Unterschiede in der Art der Umladungen auf der französischen Nordbahn gegenüber den Umladungen auf ähnlichen Bühnen in Deutschland scharf hervor. Zunächst fällt auf, dass sämmtliche Wagen, welche umgeladen werden sollen, vollständig ausgeladen werden ohne Rücksicht darauf, dass sie für bestimmte Stationen schon eine grössere Menge Gut enthalten, welches in den Wagen verbleiben könnte. Bei der in Deutschland üblichen Umladeweise werden, so weit ich mich persönlich überzeugen konnte, zu den Umladewagen keine leeren Wagen hinzugestellt, sondern es werden die beladen eingetroffenen Wagen lediglich für andere Stationen „geregelt“. Hierbei ergibt sich unzweifelhaft der Vortheil, dass die Umladebühne mit der doppelten Anzahl beladen angekommener Wagen gleichzeitig bestellt werden kann, als wenn zu jedem Wagen, der beladen eintrifft, noch ein leerer gestellt wird. Ferner ist eine geringere Menge von Gut zu verkarren, wenn die beladenen Wagen derart für die neuen Stationen bestimmt werden, dass möglichst viel Gut in den Wagen verbleibt. Die Vortheile der französischen gegenüber der hier gebräuchlichen Methode lassen sich aber auch unschwer erkennen.

Dadurch, dass der Wagen vollständig zur Entladung kommt, wird eine umfassende Revision der Güter hinsichtlich Stückzahl und Beschaffenheit derselben erreicht. Es kann für Unregelmässigkeiten, welche nach der Umladung entdeckt werden, ganz naturgemäss die Umladestation verantwortlich gemacht werden. Dass dies bei uns in vielen Fällen nicht möglich ist, habe ich des näheren in dem Aufsatze „Die Güterbeförderung nach verschiedenen Abstufungen und Grundsätzen“ in Nr. 44 d. Ztg. dargethan.

Wie sollte man auch auf die Umladestation zurückgreifen können, wenn ihr nicht nur gestattet, sondern sogar anbefohlen ist, die umzuladenden Wagen derartig einzutheilen, dass zur Vermeidung der Arbeit möglichst viele Güter in dem Wagen verbleiben. Diese können aber nicht geprüft werden, und es besteht daher jedenfalls für die auf der Umladestation selbst vorgekommenen Unregelmässigkeiten die Entschuldigung, die Prüfung sei nicht möglich gewesen.

Als weiterer Vortheil des französischen Verfahrens ist die Regelmässigkeit hervorzuheben, mit der täglich zu bestimmten Zeiten nach bestimmten Stellen und für bestimmte Stationen das Gut verkarrt wird. Dieser Vortheil kann m. E. nicht hoch genug angeschlagen werden. Die jetzt bei uns bestehenden Ladevorschriften haben den Nachtheil, dass jeden Tag anders verladen werden kann. Die zu Umladungen eingerichteten Stationen werden durch die willkürlichen Dispositionen der Auflieferungsstationen nachtheilig beeinflusst, indem heut viel, morgen wenig Wagen eingehen, infolge dessen täglich andere Ladepläne aufgestellt werden müssen. Dass unter diesen Umständen die Güterbeförderung zu leiden hat, ist so einleuchtend, dass es wohl eines weiteren Beweises dafür nicht bedarf. Nichts aber trägt zu einer ordnungsmässigen und schnellen Beförderung mehr bei, als die tägliche Regelmässigkeit der Abfertigungen. Darauf hinzuarbeiten, halte ich für durchaus erstrebenswerth.

Die Schwankungen, welche unvermeidlich sind, können nur auf die eigentlichen Versandstationen zurückgeführt werden. Würde bei jeder Station täglich die gleiche Menge Güter mit den gleichen Bestimmungen aufgeliefert, so müsste sich alles einen Tag wie den anderen abwickeln, es würde sich eine ganz erstaunliche Regelmässigkeit und gleichmässige Wagenausnutzung erzielen lassen. Da die Auflieferungen aber nicht gleichmässig erfolgen, besteht die Kunst darin, die Schwankungen der einzelnen Stationen derart auszugleichen, dass die Beförderung doch eine regelmässige bleibt. Hierauf beruhen nach meiner Ansicht die Einrichtungen in Le Bourget.

Es tritt von selbst die Frage auf: empfiehlt es sich, dieselben den hiesigen Verhältnissen anzupassen, und in welcher Weise kann dies geschehen? Die geschilderten Vortheile des französischen Verfahrens überwiegen, wie ich glaube, die hervorgehobenen Nachtheile desselben. Dass zu den Umladungen eine gleiche Staffel leerer Wagen bereit gestellt werden muss, dürfte geringer ins Gewicht fallen, da die entladenen Wagen sofort für die nächste Umladung nutzbar werden.

Folgende Grundsätze lassen sich aufstellen, die wahrscheinlich für die Anordnung der Umladebühnen bei der französischen Nordbahn maassgebend gewesen sein mögen: 1. Es sind bestimmte Umladestationen anzuordnen, denen ein be-

stimmtes Gebiet zugewiesen ist, von welchem sie Umladewagen für ein weiter bestimmtes Gebiet zu erhalten haben. 2. Für die Weiterverladungen sind bestimmte, regelmässig verkehrende Stückgutwagen vorzuschreiben. 3. Diese Umladestationen sind derart einzurichten, dass die innerhalb einer bestimmten Zeit zum Umladen eingehenden Wagen möglichst gleichzeitig bereit gestellt werden und jedenfalls die neu zu bildenden Wagen sämmtlich an der Bühne Aufnahme finden können. 4. Die Zuführung der Stückgutwagen nach den Umladestationen ist besonders zu regeln, ebenso sind die Stationen, nach welchen bestimmte Wagen abgerichtet werden, auf Grund der Erfahrung vorzuschreiben. 5. Von sämmtlichen zur Umladung kommenden Wagen ist der Gesammtinhalt genau zu revidiren. 6. Für die Mindestbelastung der Stückgutwagen sind zwei Grenzen einzuhalten, und zwar a) für solche Wagen, welche nicht auf die für das betreffende Gebiet vorgeschriebene Umladestation, sondern, weil genügend Gut vorhanden ist, auf eine weiter gelegene Station direkt und daher nur nach Bedarf beladen werden, b) für solche Wagen, welche als täglich oder in bestimmten Zwischenräumen regelmässig verkehrende vorgeschrieben sind.

Für die Wagen unter a dürfte ein Mindestgewicht bis 3 000 kg ohne weiteres angenommen werden können, während für die Wagen unter b ein Mindestgewicht von etwa 1 500 kg auf weite und jedes beliebige Gewicht auf kurze Entfernungen und für innerhalb des Direktionsbezirks bleibende Wagen genügen würde. Durch eine solche Vorschrift erscheint es möglich, die Schwankungen des Verkehres der eigentlichen Versandstationen auszugleichen, ohne, wie ich glaube, die Wagenausnutzung zu beeinträchtigen; vielmehr wird dieselbe gegenüber den jetzigen Vorschriften erhöht werden. Dafür sprechen die nachstehenden Gründe:

Durch die geschlossene Zusammenladung von Gütern auf eine bestimmte Umladestation können diese Fahrzeuge bis zum vollen Fassungsraum ausgenutzt werden. Die Wagen unter a sind nur Bedarfswagen, entlasten also bei starkem Verkehr die Umladestation, während sie bei schwachem Verkehr wegfallen.

Die Wagen unter b können auf Grund der Erfahrung derart vorgeschrieben werden, dass eine d u r c h s c h n i t t l i c h e Belastung von 2 000—3 000 kg sich ergibt, wie das z. B. in Mülhausen mit den sogenannten Verbandswagen der Fall ist.

Hat nun von den täglich 30—80 ablaufenden regelmässigen Wagen der eine oder der andere hin und wieder vielleicht nur 1 500 kg Ladegewicht, so ist diese Mindestbelastung durch die Mehrbelastung der übrigen Wagen ausgeglichen. Im Interesse des regelmässigen Verkehres wird es nicht für richtig zu halten sein, den sonst Tag für Tag laufenden Wagen ausfallen zu lassen, wenn in grossen Zeitabschnitten das Mindestgewicht nicht erreicht wird; denn wie sollten sonst die Verkehrsschwankungen der Versandstation, ohne die Regelmässigkeit zu stören, zweckmässig überwunden werden?! Hierin liegt m. E. die Erklärung für den in der Schilderung des Herrn Struck als auffallend bezeichneten Umstand, dass in Le Bourget nur 1 500 kg als Mindestbelastung für geschlossene Stückgutwagen vorgeschrieben ist. Das durchschnittliche Gewicht der bestimmten Stückgutwagen ist ja auch in Le Bourget, wie aus dem Aufsatz des Herrn Struck hervorgeht, wesentlich höher, nämlich 3 299 kg.

Wenn ich nun weiter angenommen habe, dass solche regelmässig vorgesehenen Stückgutwagen, welche für nahe gelegene Stationen bestimmt sind oder im Direktionsbezirk bleiben, mit jedem beliebigen Gewicht, also unter Umständen auch leer abgeschickt werden sollen, so ist dabei die Voraussetzung leitend, dass die Bestimmungsstation regelmässige Weiterverwendung für den ihr täglich zustehenden Wagen hat. Würde bei nicht genügender Belastung der Wagen ausfallen, so hätte dies zur Folge, dass die Bestimmungsstation, welche auf den Wagen rechnet, in Verlegenheit käme und einen Wagen leer vom Wagenbüro anfordern müsste. Dadurch würde Verspätung eintreten und möglicherweise ein grösserer Leerlauf nöthig sein, als wenn der Wagen im vorgeschriebenen Kurse verbleibt.

Immerhin kann für solche Ausnahmen vorgesehen werden, dass Umladestation und Bestimmungsstation sich über Zurückhaltung oder Einstellung des Wagens telegraphisch zu verständigen haben. Ebenso wie es hier eingeführt ist, dass Bedarfsstückgutwagen, in welche unterwegs zugeladen werden kann, den betreffenden Stationen telegraphisch angemeldet werden, kann die Abgangsstation ermächtigt werden, regelmässig vorgeschriebene Wagen unter Umständen ausfallen zu lassen und dies den betheiligten Dienststellen telegraphisch mitzutheilen.

Die französische Einrichtung gewinnt um so mehr an Interesse, als sie im allgemeinen bei der Reichsbahn üblich ist und sich sehr bewährt hat; es ist hier genau bestimmt, wie viel Stückgutwagen täglich regelmässig zu bilden sind, nämlich im ganzen Gebiet rund 750 Frachtstückgut- und 140 Eilgutwagen. Wo die Umladungen vorzunehmen sind, ist ebenfalls bestimmt, es fehlt lediglich an den schmalen Bühnen. In Ermangelung solcher werden die Umladungen zum grössten Theil auf dem Versandschuppen der betreffenden Station bewirkt und infolge dessen sehr vertheilt, während das Geschäft sich jedenfalls einfacher abwickeln würde, wenn eine oder mehrere Stationen mit Umladebühnen wie in Le Bourget ausgestattet würden. Es bleibt noch zu erörtern, in welcher Weise die Wiedervereinigung des umgeladenen Gutes mit den dazu gehörigen Begleitpapieren zu erfolgen hat.

Herr Struck hält im Vergleich mit dem bei uns üblichen Verfahren das französische für etwas umständlich und zeitraubend, ohne gegen die Zuverlässigkeit Einwendung zu erheben. Auch in dieser Hinsicht nähert sich die Einrichtung in Le Bourget der bei der Reichsbahn üblichen. Bei dieser werden den geschlossenen Stückgutwagen Ladelisten, die im Pauseverfahren hergestellt werden, beigegeben. Ein Exemplar bleibt auf der Abgangsstation. Die Verladung erfolgt nach dieser Ladeliste. Die angekommenen Wagen werden auf allen grösseren Abfertigungen nach diesen und nicht nach den Papieren entladen.

Ist eine solche Liste dem betreffenden Wagen nicht beigegeben, was allerdings meistens nicht der Fall ist, weil bei den wenigsten Verwaltungen solche Listen eingeführt sind, so wird eine solche nach den Papieren vorher angefertigt, welche erst dann zur weiteren Behandlung in die verschiedenen Büroabtheilungen abgegeben werden. An Zeit hierzu fehlt es in der Regel nicht, da die Papiere vor der Bereitstellung des Wagens schon zur Stelle sind.

Das Ausladen vollzieht sich nun derart, dass die Arbeiter die Stücke ohne Rücksicht auf die Begleitpapiere dem Wagen entnehmen, wie sie eben für das Verkarren am bequemsten liegen; der Vorarbeiter streicht jedes einzelne Stück an, bis der Wagen leer ist. Hierbei muss sich mit Sicherheit ergeben, ob der ganze Inhalt mit den Frachtbriefen übereinstimmt oder nicht; jede Unregelmässigkeit wird sofort aufgeklärt.

In ähnlicher Weise findet das Beladen statt. Für das auf den Schuppen gelagerte Gut ergibt sich wiederum der Vortheil, dass dasselbe so nach dem Wagen gekarrt wird, wie es gerade bequem liegt, ohne die einzelnen Stücke erst herausschieben zu müssen. Müsste hier, wie in Le Bourget, das Gut direkt von einem nach dem anderen Wagen gefahren werden, so würden die Ladelisten der einzuladenden Wagen zunächst für jeden einzelnen Posten mit der betreffenden Nummer und bezw. der Bestimmungsstation bezeichnet und darauf würde aus den verschiedenen Listen für jeden neuen Wagen auch eine besondere neue Liste angefertigt werden. Bei der Entladung würde das betreffende Stück sowohl auf der alten als auch beim Verbringen in den neuen Wagen auf der neuen Liste angestrichen werden. Schliesslich brauchten die Begleitpapiere für die neuen Bestimmungsstationen nur zusammengelegt und mit der neuen Ladeliste, nach welcher der Wagen verladen wird, verglichen zu werden.

Ich glaube das von Herrn Struck als in Le Bourget üblich geschilderte Verfahren so verstanden zu haben, wie ich es vorstehend angegeben habe. Jedenfalls dürfte nur ein ganz geringer Unterschied gegen die hier sich vollziehenden Umladungen zu verzeichnen sein.

Anders allerdings sind die Umladungen wohl in Preussen und Bayern angeordnet. Es findet sich in Nr. 79 S. 1195, Jahrgang 1900 dieser Zeitung eine Mittheilung: „Zweckmässige Verladeweisen von Stückgütern", in welcher auf das zweckmässige Verfahren hingewiesen wird, das Ent- und Ver- bezw. Umladen der Stückgüter an der Hand der Papiere vorzunehmen, indem dadurch überraschende Erfolge hinsichtlich Verminderung der Unregelmässigkeiten erzielt wurden. Nicht zu bestreiten ist, dass bei einem solch innigen Zusammenhange des Gutes mit den Papieren eine Verschleppung nicht leicht möglich ist; aber den Nachtheil hat dieses Verfahren, dass die Güter dem Wagen nicht gerade so entnommen werden können, wie die Papiere zur Hand sind. Entweder werden die letzteren nach der Lagerung des Gutes oder dieses nach den Papieren herausgesucht werden müssen. Dass aber die Papiere durch die fortwährende Benutzung durch die Arbeiter sehr zu leiden haben, ist natürlich. Auch in dieser Hinsicht habe ich in meinem Aufsatz: „Die Güterbeförderung nach verschiedenen Abstufungen und Grundsätzen" bereits auf die entstehenden Nachtheile hingewiesen. Ganz besonders wichtig ist der Nachweis, welcher auf den Umladestationen durch die hier üblichen Ladelisten über den Verbleib des Gutes geführt werden kann. Jedenfalls ist dieser Nachweis sehr viel sicherer, als durch die Ladepläne, nach welchen auf den preussischen usw. Umladestationen gearbeitet werden muss. Ebenso bietet die Ladeliste ein schätzbares Material für Statistik, welches durch den Ladeplan wohl nicht ersetzt werden kann.

Ich hoffe, dass die vorstehende Betrachtung zu der immer noch nicht vollständigen neuen Regelung des Verfahrens bei der Stückgutbeförderung mit beitragen wird.

Mülhausen (Els.), im Juli 1901.

Schmidt, Verkehrsinspektor.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ueberwachung italienischer Geflügelsendungen.** Durch einen Erlass des preussischen Ministers für Landwirthschaft an die Regierungspräsidenten wird mit Rücksicht darauf, dass die Geflügelcholera in Italien, namentlich in den hauptsächlich hierfür in Betracht kommenden Gebieten Oberitaliens, in bedrohlichem Umfange herrscht und mehrfach von dort nach Deutschland eingeschleppt ist, die Einfuhr lebenden Geflügels aus Italien auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen des Reichsviehseuchengesetzes usw. einer Reihe von Beschränkungen unterworfen. Insbesondere dürfen sämmtliche aus Italien herrührenden Geflügelsendungen auf der Eisenbahn nicht entladen werden, bevor sie amtsthierärztlich untersucht worden sind. Wird durch die amtsthierärztliche Untersuchung bei einer Sendung die Geflügelcholera festgestellt, so hat der beamtete Thierarzt den Weitertransport vorläufig zu untersagen und der Ortspolizeibehörde Anzeige zu erstatten. Diese hat alsdann nach Maassgabe der bestehenden Vorschriften zu verfahren. Falls die Thiere binnen 12 Stunden einen Standort erreichen können, wo sie durchseuchen oder abgeschlachtet werden sollen, kann die Polizeibehörde die Weiterbeförderung der ungetheilten Sendung unter der Bedingung gestatten, dass der Transport auf Wagen erfolgt, deren Einrichtung das Herabfallen von Koth, Streu, Futterresten usw. verhindert. Für die bei der amtsthierärztlichen Untersuchung nicht verseucht befundenen Sendungen ist die Genehmigung zur Entladung und Weiterbeförderung von der zuständigen Ortspolizeibehörde auf Grund der ihr von dem beamteten Thierarzte zu machenden Mittheilung über das Ergebniss der Untersuchung zu ertheilen. Die Sendung ist am Bestimmungsorte für die Dauer von acht Tagen einer polizeilichen Beobachtung und Absonderung zu unterwerfen und darf nur dann in den freien Verkehr gesetzt werden, wenn der Besitzer eine amtsthierärztliche Bescheinigung darüber beibringt, dass eine am Schlusse der Beobachtungsfrist vorgenommene erneute Untersuchung die Seuchenfreiheit der Thiere ergeben hat.

Der vorstehend seinem wesentlichen Inhalt nach mitgetheilte Erlass ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten den nachgeordneten Eisenbahndirektionen zur Kenntniss und Beachtung mitgetheilt worden.

— **Eisenbahnunfall bei Oberrad.** Amtlicher Meldung zufolge sind am 5. d. Mts. Vorm. 8 Uhr 50 Min. in Oberrad von dem Zuge der Lokalbahn Offenbach-Sachsenhausen Nr. 1518 vier Wagen infolge unzeitiger Umstellung der Eingangsweiche entgleist und theilweise erheblich beschädigt. Ein Wagen ist umgestürzt. An Personen sind verletzt: Schaffner Jaekel (Bruch des Oberarms), Weinwirth Adolf Clemens aus Offenbach (Brustquetschung), Klavierlehrer M. Lüdecke aus Offenbach (innere Verletzungen), Frau Jonas Weber aus Offenbach (leichte Knie- und Handverletzung). Der Betrieb auf der Lokalbahn war mehrere Stunden gesperrt. Die Untersuchung über den Unglücksfall ist eingeleitet.

Die „Frankf. Ztg." erfährt über den Unfall noch folgendes: „Der Wagen III. Klasse, der anscheinend zuerst auf die Weichenzunge stiess, legte sich sofort quer auf die Seite und stürzte um, so dass die Räder in die Luft ragten. Der vor ihm laufende Wagen IV. Klasse wurde dabei mit der hinteren Plattform einfach in die Höhe gehoben und schräg auf die Seite gelegt, während sich der an dritter Stelle fahrende Wagen II. Klasse mit seinem Vordertheil auf den querliegenden Wagen hinaufschob. Der folgende Wagen III. Klasse sprang nur noch aus den Schienen. Die Lokomotive sowie ein Gepäck- und ein Personenwagen III. Klasse an der Spitze des Zuges kamen ebenso wie die beiden Wagen III. und IV. Klasse am Ende ohne nennenswerthe Beschädigung davon. Glücklicherweise war der Zug nur schwach besetzt. Verletzt sind vier Personen, darunter schwer nur der Schaffner Jaekel. Er starb bald darauf. Die freiwillige Rettungsgesellschaft und der Samariterverein waren sofort zur Stelle, die Eisenbahnbetriebsinspektion hatte einen Hilfszug entsandt und begann unverzüglich mit den Aufräumungsarbeiten. Der Weichensteller Diehl, der zur Zeit des Unfalls den Dienst in der Centralweichenstelle versah, ist verhaftet worden."

— **Uebungen der Eisenbahnbrigade.** Die ganze Eisenbahnbrigade ist am 5. d. Mts. zu der grossen Uebung, zu der auch das bayerische Eisenbahnbataillon nach Zossen gekommen ist, feldmarschmässig ausgerüstet von Berlin nach Mellen-Sahlow mit der Militärbahn ausgerückt. Es ist das die erste Uebung, die von den gesammten Eisenbahntruppen des ganzen deutschen Heeres gemeinsam ausgeführt wird, und sie wird ohne Zweifel für die Einheitlichkeit in der Handhabung dieses Spezialdienstes von besonderer Bedeutung sein, ganz abgesehen von der Belebung und Stärkung, die das Gefühl der Kameradschaft aus der Vereinigung der Eisenbahner aus allen Gauen des Reiches, dem persönlichen Verkehr und dem gemeinsamen Dienste schöpft. Die Kriegsmässigkeit der Uebung wird auch in der Beziehung gewahrt, dass ihre Aufgabe im Eisenbahn- und Brückenbau erst auf dem Uebungsfelde bekannt gemacht wird, so dass die Führer und Truppen von der Stellung der Aufgabe sofort zu ihrer Lösung übergeben müssen. Wann die preussischen Regimenter zurückkehren, ist noch nicht bekannt; die Bayern bleiben, wie wir schon mitgetheilt haben, bis zum 9. September.

— **Die neuen Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der königlich bayerischen Staatseisenbahnen einschliesslich der Bodenseedampfschifffahrt, der Kettenschleppschifffahrt auf dem Main und der Kanalverwaltung** erhielten unterm 30. Juli d. J. die allerhöchste Genehmigung; dieselben treten mit 1. September d. J. in Wirksamkeit und es werden hierdurch die früheren Bestimmungen vom 22. November 1885 sowie alle Nachträge und Ergänzungen hierzu aufgehoben. Auf das nach den bisherigen Vorschriften aufgenommene Personal, insoweit dasselbe die pragmatischen und nichtpragmatischen statusmässigen Beamten, die statusmässigen Unterbeamten und Bediensteten, die Anwärter für den höheren und mittleren Dienst, die Hilfsbediensteten und endlich die in Vorbereitung für statusmässige Stellen befindlichen Militäranwärter umfasst, finden die bisherigen Vorschriften auch weiterhin noch mit dem Abmaasse Anwendung, dass an Stelle der zweiten Expeditorenprüfung die in § 12 der neuen Bestimmungen vorgesehene

Fachprüfung tritt. Des weiteren bleibt auch den aus der Reihe der Diätare hervorgegangenen Amtsgehilfen und Adjunkten die bisher bewilligt gewesene Qualifikationsergänzungsprüfung für die Beförderung zum Adjunkten und Expeditor noch fernerhin zugestanden.

Die neuen Aufnahmebestimmungen bestehen aus 42 Paragraphen; wir werden in einer der nächsten Nummern dieser Zeitung einen kurzgedrängten Auszug bringen.

— **Vorkonzessionen für Eisenbahnbauten in Bayern.** Von Seite der einschlägigen königlichen Staatsministerien wurde dem Stadtmagistrate Augsburg die nachgesuchte Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Friedberg bei Augsburg nach Odelzhausen auf die Dauer von 6 Monaten unter Genehmigung der Uebertragung der Projektirungsarbeiten an den Direktor der Baugewerkschule Augsburg ertheilt.

— **Dem Jahresberichte der Handelskammer zu Köln für** 1900 entnehmen wir, dass im Berichtsjahre der Personenverkehr auf den Bahnhöfen der Stadt Köln gegen das Vorjahr eine erhebliche Steigerung erfahren hat. Die Zahl der verausgabten Fahrkarten betrug 5 151 882 (4 817 776), die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehre 14 194 413 (12 968 239) ℳ. Dagegen war der Güterverkehr von 4 026 878 t im Jahre 1899 auf 3 905 725 t zurückgegangen und die betreffende Einnahme ermässigte sich von 14 403 521 auf 13 802 807 ℳ. Da auch der Hafenverkehr einen Rückgang von 1 000 122 auf 874 492 t aufweist, so dürfte der Ausfall auf den im Jahre 1900 in Handel und Industrie eingetretenen Stillstand zurückgeführt werden müssen. — Wie wir in Nr. 35 Seite 551 d. Ztg. berichtet haben, war von der Handelskammer in Duisburg eine Bewegung eingeleitet, welche auf eine Verschärfung der Haftpflicht der Eisenbahnen für den Fall abzielte, dass nach Vereinbarung mit dem Absender ein offener Wagen mit Decke anstatt eines gedeckt gebauten Wagens gestellt wird. Die Kölner Handelskammer hat sich diesen Bestrebungen nicht angeschlossen, weil sie einen Erfolg von ihnen nicht erwartete, doch hat sie ein von der Duisburger Handelskammer an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtetes Gesuch um Vermehrung der gedeckten Güterwagen befürwortet, da eine derartige Maassnahme einem auch im Kölner Handelskammerbezirk wahrgenommenen Bedürfnisse entsprechen würde. — Mit grosser Befriedigung spricht sich der Bericht über die Handelshochschule in Köln aus, an welcher die Vorlesungen am 23. April d. J. eröffnet worden sind. Das Anfangshalbjahr wies einen Bestand von 20 Dozenten und 130 Studirenden auf. Ausserdem besuchten 629 Hörer die von der Hochschule veranstalteten öffentlichen Vorlesungen. Die Vorlesungen über Eisenbahntarifwesen wurden von einem Mitgliede der königlichen Eisenbahndirektion Köln, diejenigen über gewerbliche Gesundheitspflege von einem Gewerberath gehalten.

— **Zuschusskasse zur Invalidenversicherung bei den württembergischen Verkehrsanstalten.** Das „Amtsbl. der kgl. württembergischen Verkehrsanstalten" bringt einen Erlass des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, betreffend die Ausgabe neuer Satzungen der Zuschusskasse zur Invaliditätsversicherung für die Angehörigen der Verkehrsanstalten. Danach sind die Leistungen der gedachten Kasse erheblich erhöht worden, nachdem ihr mit Bewilligung der Stände weitere ausserordentliche Beiträge aus allgemeinen Staatsmitteln zugewiesen worden sind. Während die Rentenzuschüsse bisher bei einer Dauer der Mitgliedschaft bis zu 10 Jahren 6 % des festgesetzten Klassenlohnes betrugen und mit jedem Dienstjahr bis zum 35. um 0,4 % stiegen, mit 16 % des Klassenlohnes aber den Höchstsatz erreichten, werden die künftigen Zuschussrenten schon vom 7. Jahr der Mitgliedschaft an steigen und zwar bis zum 20. Jahr um je 0,5 %, bis zum 30. Jahr um je 0,7 %, bis zum 40. Jahr um je 1 % und ihren Höchstbetrag mit 30 % des Lohnes erreichen. Hiernach wird der Höchstbetrag betragen in Klasse II 150 (statt früher 80) ℳ, in Klasse III 225 (statt früher 120) ℳ, in Klasse IV 300 (statt früher 160) ℳ, in Klasse V 360 (statt früher 192) ℳ und in Klasse VI 420 (statt früher 224) ℳ. Es ergibt sich also eine Mehrleistung von durchschnittlich 40 %. — Für die Berechnung der Wittwenrenten gelten dieselben Grundsätze wie für die Zuschussrenten und sie erhöhen sich demgemäss in gleicher Weise wie diese. Sodann erhöhen sich mit der Erhöhung der Wittwenrenten auch die Waisenrenten. Vollwaisen erhalten die Waisenrente bis zum vollendeten 16. Lebensjahre. Ausserdem wird den Mitgliedern, die der Kasse seit ihrer am 1. April 1891 erfolgten Gründung angehören und schon vor dieser Zeit im Verkehrsanstaltendienst beschäftigt waren, die Zeit dieser Beschäftigung ohne Leistung von Beiträgen angerechnet, und zwar zu $^3/_5$, wenn das Mitglied vollbeschäftigt war, sonst nur zu $^2/_5$. — Sodann wird allen denjenigen Angehörigen der Verkehrsanstalten, welche trotz ihrer Beitrittsberechtigung der Kasse bislang fern geblieben sind, nochmals Gelegenheit gegeben, gegen ratenweise Nachzahlung der Beiträge der Kasse beizutreten, sofern sie das 50. Lebensjahr noch nicht überschritten haben.

Gleichzeitig sind neue Grundsätze über die Bewilligung von Unterstützungen aus dem Unterstützungsfonds der Zuschusskasse dahin festgestellt worden, dass aus dem genannten Fonds Unterstützungen bis zum $1\frac{1}{2}$ fachen Betrage der niedersten Rente in der Lohnklasse des Hilfsbedürftigen bewilligt, bei besonders hilfsbedürftiger Lage auch ausnahmsweise eine einmalige Unterstützung bis zum Betrage von 50 ℳ gewährt werden. Die neuen Satzungen der Zuschusskasse sowie die neuen Grundsätze über die Bewilligung von Unterstützungen treten mit Wirkung seit dem 1. April 1901 in Kraft.

— **Die Pensionskasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen** veröffentlicht ihren dreizehnten Jahresbericht. Wir haben über die bisherige Entwickelung dieser Wohlfahrtseinrichtung erst kürzlich in Nr. 58 S. 919 d. Ztg. berichtet und können uns daher darauf beschränken, die diesjährigen Ergebnisse denjenigen des Vorjahres gegenüberzustellen. An der gedachten Pensionskasse waren am 1. April 1901 betheiligt 130 (102) Verwaltungen mit 178 (135) Einzellinien und 5 834 (4 586) km Betriebslänge. Die Zahl der Mitglieder betrug 3 284 (2 792). Die Zahl der gewährten Invalidenpensionen war 27 (23) und ihr Gesammtbetrag 9 337 (5 717) ℳ. Wittwengeld wurde gezahlt an 34 (27) Personen mit zusammen 8 319 (5 251) ℳ, Waisengeld erhielten 86 (65) Personen im Gesammtbetrage von 3 445 (1 825) ℳ. Das Gesammtvermögen erreichte einen Bestand von 2 721 889 (2 210 703) ℳ und brachte einen Zinsertrag von 82 554 (66 421) ℳ. An laufenden Beiträgen wurden eingezahlt seitens der Mitglieder 136 790 (115 310) ℳ, seitens der Verwaltungen 164 557 (138 503) ℳ. Es kamen an Beiträgen also im ganzen 301 347 (253 813) ℳ zur Einnahme. Von dem Vermögensbestande waren 1 000 120 ℳ in das preussische Staatsschuldbuch eingetragen. Von den gewährten Pensionen kamen 20 Invalidenpensionen, 18 Wittwenpensionen und 38 Waisenpensionen — im ganzen 76 — auf den regelmässigen Fall der Pensionirung oder des Todes nach zehnjähriger Dienstzeit, während 7 Invalidenpensionen, 16 Wittwenpensionen und 48 Waisenpensionen — im ganzen 71 — auf den Ausnahmefall (Gewährung vor zehnjähriger Dienstzeit mit Rücksicht auf eine dem Betreffenden zugestossene Schädigung im Dienst) zurückzuführen sind. Dies lässt erkennen, dass die Verwaltung sowohl wie die Kassenärzte in anerkennenswerther Weise geneigt sind, bei den vor zehnjähriger Dienstzeit eintretenden Invaliditäts- und Todesfällen, soweit irgend thunlich, einen ursächlichen Zusammenhang mit dem Dienst anzuerkennen. Die Verwaltungskosten betrugen 14 243 (13 067) ℳ und sind von 6,43 % der laufenden Beiträge im Jahre 1898 auf 4,70 % im Jahre 1899 und 4,23 % im Berichtsjahre heruntergegangen.

— **Verletzungen des Personals bei Ausübung des Dienstes.** Da die Fälle, in denen Beamte und Bedienstete in Ausübung der dienstlichen Verrichtungen und zwar namentlich im Betriebsdienste verletzt oder getödtet werden, in neuerer Zeit wieder in auffallender und bedenklicher Weise zunehmen, hielt es die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen für geboten, in einem besonderen Erlasse an ihre sämmtlichen Dienststellen das gesammte Personal zur möglichsten Vorsicht ernstlich zu ermahnen und ihm die in dieser Richtung bestehenden Vorschriften in Erinnerung zu bringen und einzuschärfen. Der Erlass geht von der Annahme aus, dass die Zunahme der Unglücksfälle augenscheinlich darauf zurückzuführen sei, dass ein grosser Theil des in Frage kommenden Personals bei Abwickelung seiner Dienstgeschäfte ohne die gehörige Achtsamkeit in höchst leichtsinniger Weise zu Werke gehe; insbesondere sei auch häufig wahrgenommen worden, dass die Gleise unmittelbar vor Fahrzeugen, die sich in Bewegung befanden, übersprungen werden, ferner dass die Bediensteten aufrecht zwischen nahestehenden Buffern durchgehen, dann dass sie auf und von den in raschem Laufe befindlichen Fahrzeugen auf- und abspringen sowie dass sie unmittelbar neben oder in den Gleisen unnöthigerweise gehen usw. Zum Schlusse wird noch beigefügt, dass in Fällen offenkundigen Leichtsinns, auch wenn dabei ein eigentlicher Unfall nicht eintrat, gegen die Fehligen unnachsichtlich disziplinär eingeschritten werden würde.

— **Die erste Lokomotive auf deutschen Bahnen.** Gegenüber anderweitigen Mittheilungen über die erste Lokomotive, welche auf der am 7. Dezember 1835 in Betrieb genommenen ältesten deutschen Eisenbahn Nürnberg-Fürth (Ludwigs-Eisenbahngesellschaft) verwendet wurde, geht uns von zuständiger Seite nachstehendes zu: Gedachte Lokomotive führte den Namen „Adler"; sie wurde im Jahre 1835 von R. Stephenson in Newcastle gebaut und, in einzelne Theile zerlegt, zu Schiff nach Köln und von da auf der Achse nach Nürnberg verbracht; die Zusammenstellung erfolgte in der Späth'schen Maschinenfabrik auf dem Dutzendteich bei Nürnberg; die Gesammtkosten beliefen sich auf 13 930 fl. (23 880 ℳ), wovon 1 157 fl. (1 980 ℳ) auf den Transport entfielen. Die ungekuppelte dreiachsige Loko-

motive hatte zwei innenliegende Cylinder, Triebräder ohne Spurkränze mit einem Durchmesser von 1,37 m und Laufräder mit Spurkränzen und 0,91 m Durchmesser. Der Kessel von 3 m Länge einschliesslich Rauchkammer und 0,71 m Langkesseldurchmesser war mit 59 Siederohren versehen und für einen Dampfüberdruck von 3,5 Atmosphäre gebaut; die Scheitelhöhe des Kessels über Schienenoberkante betrug 1,6 m, die Länge der Maschine und des zweiachsigen Tenders von Buffer zu Buffer 7 m.

Von Interesse ist der über die erste Probefahrt mit der Lokomotive in der „Nürnberger Stadtchronik" enthaltene Bericht: „Montag, den 16. November (1835), Nachmittags, wurde auf der Nürnberg-Fürther Eisenbahn mit dem Dampfwagen eine Probefahrt nach Fürth und zurück gemacht; die dermalige Kälte der Atmosphäre machte bei dem Gebrauche dieser köstlichen Maschine die äusserste Vorsicht rathsam, so dass bei dem Versuche von Schnelligkeit der Bewegung Umgang genommen werden musste. Höchst imposant war aber schon der Anblick dieses durch eine unsichtbare Kraft sich bewegenden Kolosses, der unter Begleitung einer grossen Zahl Zuschauer ruhig seine Bahn dahinwandelte."

Damit die Konstruktion der Lokomotive Adler auch weiteren Kreisen bekannt werde, hat die bayerische Staatseisenbahnverwaltung nach den Originalzeichnungen der liefernden Firma ein genaues Modell im Maassstabe 1 : 10 im vergangenen Jahre durch ihre Centralwerkstätte in Nürnberg herstellen und im Eisenbahnmuseum zu Nürnberg aufstellen lassen.

— **Verkehrsstörungen auf den bayerischen Bahnen infolge Unwetters.** Das königliche Oberbahnamt Nürnberg theilt unterm 2. d. Mts. mit: Am 1. d. Mts. ging im Laufe des Nachmittags im oberen Gebiete der Pegnitz ein schwerer Wolkenbruch nieder, welcher auf kurze Zeit die Bahnhöfe in Pegnitz und Schnabelwaid so hoch überschwemmte, dass das Bahnpersonal fast bis an die Knie im Wasser waten musste.

Bei der Ungewissheit, ob die überschwemmten Gleise ohne Gefahr benutzbar seien, konnten zunächst Züge nach Schnabelwaid nicht angenommen werden. Nach allmählichem Verlaufen des Wassers wurde festgestellt, dass bei Schnabelwaid die Gleise nach allen drei Richtungen: Pegnitz-Nürnberg, Engelmannsreuth-Kirchenlaibach und Kreussen-Bayreuth unterspült und bis nach erfolgter Ausbesserung nicht fahrbar waren. Die Wiederherstellung der Fahrbahn gelang auf den erstgenannten beiden Strecken innerhalb verhältnissmässig kurzer Zeit, so dass nach etwa einer Stunde die Züge der Hauptstrecke Nürnberg-Eger, wenn auch vorsichtshalber mit wesentlich geminderter Fahrgeschwindigkeit, wieder verkehren konnten. Auf der Strecke Schnabelwaid-Kreussen hatten sich durch den heftigen und andauernden Regen grosse Wassermassen angesammelt und den Eisenbahndamm auf etwa 30 m Länge weggespült, so dass an dieser Stelle die Schienen vollständig in der Luft hingen; auch war ein überbrückter Wasserdurchlass weggerissen, so dass der Verkehr auf dieser Linie längere Zeit unterbrochen bleiben wird. Es musste daher die Anordnung getroffen werden, dass die zwischen Nürnberg und Bayreuth verkehrenden Schnell- und Festspielsonderzüge über die Hilfsstrecke Kirchenlaibach-Seybothenreuth geleitet werden, wodurch diese Züge allerdings eine nicht unwesentliche Verspätung erleiden. Während am 1. d. Mts. die Abendzüge unter Anwendung bedeutend ermässigter Geschwindigkeit und unter ständiger Bewachung der Strecke durch Bahnpersonal noch auf dem neuen Doppelbahngleise wenigstens in der Theilstrecke Neuhaus a/P.-Pegnitz fahren konnten — zwischen Pegnitz und Schnabelwaid war dieses Gleis sofort unfahrbar geworden —, waren im Laufe der Nacht durch den unaufhörlich niederströmenden Regen weitere Rutschungen eingetreten, welche es rathsam erscheinen liessen, den Verkehr auf dem neuen Doppelgleise auch von Neuhaus a/P. bis Pegnitz zu sperren und eingleisigen Betrieb ab Neuhaus a/P. durchzuführen. An der Wiederherstellung des beschädigten Gleises wird mit allen Kräften gearbeitet und besteht Aussicht, den Doppelbetrieb in längstens zwei Tagen wieder aufzunehmen. (Ist inzwischen geschehen.)

Weitere Zuschriften bezw. Telegramme besagen: Die durch Wolkenbruch verursachte Verkehrsstörung bei Strullendorf ist nunmehr beseitigt und wurde auf der Strecke Nürnberg-Bamberg der Betrieb in vollem Umfange wieder aufgenommen. Der Verkehr auf der Lokalbahn Schnaittach Bahnhof-Simmelsdorf-Hüttenbach, welcher zur Zeit wegen Dammunterspülung durch Wolkenbruch gestört ist, kann voraussichtlich morgen (Sonnabend) Mittags wieder aufgenommen werden. Der Verkehr von Schnabelwaid nach Bayreuth muss über Kirchenlaibach geleitet werden, da die Bahn bei Kreussen auf mehrere Wochen hinaus unterbrochen bleiben wird. Auf der Lokalbahn Strullendorf-Pettstadt ist der Verkehr bis auf weiteres eingestellt. Durch den niedergegangenen Wolkenbruch war das Gleis der Bahn nahezu 1,5 m hoch unter Wasser. Die Bahngleise waren derart ausgespült, dass die Würfel lose an den Schienen hingen, während die Schwellen fortschwammen. Die beiden Pfeiler der Uebergangsbrücke waren derart unterspült, dass die Brücke dem Einsturz drohte und sofort gesperrt wurde. Auf der Strecke Kronach-Nordhalben ist der Verkehr nur bis Dürrenwaid offen.

— **Personalnachrichten.** Die Regierungs-Baumeister Lavezzari in Velpke, Gutjahr in Dortmund und Denicke, zur Zeit Oberingeniör der anatolischen Eisenbahnen in Konstantinopel, sind zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren ernannt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Wiener Stadtbahn.** Am 6. d. Mts. wurde das Schlussstück der Wiener Stadtbahn, die Donaukanallinie vom Hauptzollamt (längs des verkehrsreichen Donaukai) nach Heiligenstadt mit der Abzweigung von der Haltestelle Brigittabrücke zur Station Nussdorferstrasse der Gürtellinie dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die neue Linie verbindet die Station Hauptzollamt, den Endpunkt der unteren Wienthallinie, mit Heiligenstadt, dem Endpunkt der Gürtel- und Vorortlinie. Die Donaukanallinie hat eine Betriebslänge von 5,6 km, die Abzweigung zur Gürtellinie eine solche von 1,4 km. Die Donaukanallinie ist zum grösseren Theile als Galeriebahn (Tiefbahn) gebaut, bei welcher strassenseitig eine Stützmauer und längs des Donaukanals Pfeiler mit freien Zwischenöffnungen und eine flache Decke den Galerieraum für die Bahn bilden. Dabei ist der Ausblick von der Bahn aus auf den Donaukanal ermöglicht und nur dort unterbrochen, wo die nöthigen Treppenanlagen und Zufahrten zu den Landungsplätzen am Kanal angelegt sind sowie an den Stellen, wo die Stationsgebäude und Brücken unterfahren werden mussten. Die Decke der Galeriebahn wurde zu einer 10 m breiten Promenade ausgebildet. Die Donaukanallinie unterfährt unmittelbar hinter dem Hauptzollamtsbahnhof in einem Tunnel in scharfer Krümmung von 130 m Halbmesser die Post- und Zollamtsgebäude, übersetzt dann den Wienfluss mittelst zweier sehr schiefer Eisenkonstruktionen von je 32,75 m Weite mit einem Mittelpfeiler. Nun fährt die Bahn wieder im Tunnel mit einem Bogen von 150 m Halbmesser. (Alle anderen Bogen haben Halbmesser von mindestens 200 m.) Am Ende dieses Tunnels erweitert sich die Galeriebahn, um für den rechtsseitigen Bahnsteig der Haltestelle Ferdinandsbrücke (Kilometer 0,81) Platz zu bieten. Auf dem linken Bahnsteig dieser Haltestelle sind die sehr schönen Hallen durch Glasfenster zwischen den Steinpfeilern und je zwei eisernen Zwischenständern gegen die Einflüsse der Witterung geschlossen, und bildet die Galeriedecke mit dem darüberliegenden Promenadeweg das Dach. Diese Decke ist mit Ausnahme derjenigen Stellen, wo oben Brückenstrassen gekreuzt werden und wo starke Eisenträger die Decke bilden, durchaus mit Betonbalken, System Monier oder Hennebique, mit dazwischen liegenden flachen Betondecken hergestellt. Diese Bauart empfahl sich, da Eisenträger durch die Rauchgase stark angegriffen werden. Sie ist bei der Wienthallinie selbst an Stellen durchgeführt, wo für Strassenkreuzungen Belastungen von 2 400 kg für 1 qm gerechnet werden mussten. Zum Schutze gegen das Verrosten wurden die wegen geringer Konstruktionshöhe unter den Brückenstrassen doch nöthig gewordenen Eisenträger von unten verschalt und mit Portlandcement verputzt. Die Galeriebahn geht weiter zur Haltestelle Schottenring (Kilometer 1,72), welche mit gegenüberliegenden Bahnsteigen ausgestattet ist, von denen aus je eine Treppe zu dem quer über die Bahn gebauten Kassenpavillon führt. In der Strecke zwischen diesen beiden Haltestellen gab die Gründung der linksseitigen Stützmauer grosse Schwierigkeiten. Waren diese schon des beengten Raumes wegen unmittelbar neben der Kaistrasse vorhanden, so erhöhten sie sich in der erwähnten Strecke, wo knapp neben dem grossen neuen Sammelkanal die Gründung bis zu einer Tiefe von 6 m unterhalb der Fundamentsohle vorgenommen werden musste. Der Grund bestand aus Schwimmsand, und es konnte wegen der Nähe des Sammelkanals weder eine Pfahlgründung ausgeführt werden, noch konnte für den Aushub der Baugrube wegen des Schwimmsandes gepumpt werden. Man entschloss sich daher zur Gründung der Stützmauer auf eiserne Brunnen; aber auch hierbei traten grosse Hindernisse auf, da stellenweise alte Holzbauten das Versenken der Brunnen aufhielten, die nur mit grosser Mühe unter Wasser beseitigt werden konnten. Bei Kilometer 2,28 ist die Haltestelle Rossauer Lände der vorigen gleich angelegt. Vor der Brigittabrücke musste der Alsbach sammt einem Umlauf mit einer Eisenbrücke von 10 m beziehungsweise 3,5 m Weite übersetzt werden, und waren hierbei öftere Hochwässer hinderlich, da alles verschlammt wurde. Links von der Brigittabrücke, bei Kilometer 2,97, ist das Stationsgebäude der Haltestelle Brigittabrücke mit einem mittleren Bahnsteig (in

den übrigen Stationen sind die Bahnsteige nach Fahrtrichtungen getrennt) quer über die Galeriebahn gestellt, welche dort endigt.

Etwa 800 m von der Haltestelle Brigittabrücke steigen die Gleise mit 14 ‰ bis zum höchsten Punkte, einer Strassenüberbrückung, um sich dann mit gleichem Gefälle bis zum Bahnhofe Heiligenstadt zu senken.

Die früher erwähnte Verbindung mit der Gürtellinie geschieht mittelst zweier Gleise, welche in der Station Brigittenau von den Gleisen der Donaukanallinie nach aussen abzweigen; jedes Gleise steigt dann für sich links und rechts der Station allmählich mit 22 ‰, anfangs auf Stützmauern, dann auf Viadukten an, bis die Höhe erreicht ist, wo das linke Gleis die Donaukanallinie überbrücken und sich mit dem rechtsseitigen Gleise in der normalen Entfernung vereinigen kann. Von dort aus sind beide Gleise auf einem Viadukt gelegt: sie überbrücken dann die Donaukanallinie und die Gleise des Franz Josephbahnhofes und führen von dort in hohem Viadukt bis zur Einbindung in die Gürtellinie, 360 m vor der Station Nussdorferstrasse. Vor der Ueberbrückung des Franz Josephbahnhofes ist in diesem Viadukt die Abzweiguug einer Linie vorgesehen, welche über die Brigittenau zur Nordwest- und Nordbahn geführt werden kann.

Die beiden Stationshäuser an der „Ferdinandsbrücke" sind Nothbauten aus Holz (dieselben mussten für beide Fahrtrichtungen getrennt angelegt werden, weil die Bahnsteige nicht gegenüberliegen). Das Holz ist tiefbraun angestrichen und wird von lichtgelben Streifen durchquert. Auch das kleine Dach, welches das Häuschen überwölbt, zeigt tiefbraunen und hellgelb gestreiften Anstrich.

Das Stationsgebäude „Schottenring" ist ganz aus Stein gebaut. Bevor man die Eingangshalle betritt, bemerkt man zwei Eisenpfeiler, die gegen das Dach hinstreben und Blätter- und Blüthenornamente tragen. Aus jedem dieser beiden Pfeiler ragen die Anfangsbuchstaben des kaiserlichen Namens hervor, die ein eiserner Eichenlaubkranz umgibt, der von Lorbeerzweigen überschattet wird. Das Eingangsthor aus rothbraunem Holz ist in modernem Stile gehalten. Die Bahnhofshalle überwölbt ein Holzdach von ebenfalls rothbrauner Farbe mit gelben Täfelchen.

Das nun folgende Bahnhofsgebäude „Rossauer Lände" zeigt die gleiche Stilart wie die der Station „Schottenring", nur mit dem Unterschiede, dass hier die dunkelgrüne Farbe vorherrscht. Dieselbe Bauart wie die bei der vorhergehenden Station ist auch bei der Haltestelle „Brigittabrücke" beibehalten worden. Allerdings ist hier die Bahnhofshalle grösser und von Eisenplatten, die auf starken eisernen Pfeilern ruhen, überdacht. Der Anstrich der Thüren ist von lichtgrüner Farbe.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen.** Die Einnahmen waren auch im Juli mit Ausnahme jener der Aussig-Teplitzer Bahn rückgängig, und demgemäss hat sich der Einnahmeausfall, welchen die grossen Durchgangsbahnen am Ende des ersten Halbjahres ausgewiesen hatten, im Juli weiter vergrössert. Die Einnahmen für die ersten sieben Monate des laufenden Jahres stellen sich wie folgt:

	Januar bis Ende Juli	
	1901	gegen 1900
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	45 597 067	— 1 241 798
Südbahn	57 467 488	— 1 395 613
Staatseisenbahngesellschaft	31 628 789	— 832 743
österreichische Nordwestbahn:		
garantirte Linie	12 687 767	— 131 253
Ergänzungsnetz	7 648 048	— 947 127
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	4 361 708	— 342 311
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A	4 168 240	+ 438 851
" " " B	7 770 889	+ 618 696
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	8 084 042	+ 1 512 938
böhmische Nordbahn	5 344 488	— 128 120

— **Lokalbahn Nixdorf-Rumburg-Schönlinde.** Das „Reichsgesetzblatt" verlautbart die Konzessionsurkunde für die normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Nixdorf der böhmischen Nordbahn über Zeidler und Alt-Ehrenberg nach Rumburg, mit einer Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde. Die Konzessionsinhaber sind verpflichtet, den Bau der Eisenbahn binnen längstens zwei Jahren zu vollenden.

— **Gründung eines elektrotechnischen Verbandes der Eisenbahnbeamten.** Dieser Tage fand in Wien die Gründungsversammlung des Vereins der elektrotechnischen Fachorgane der österreichischen Eisenbahnen statt. Zu dieser Versammlung waren Vertreter von allen in Wien mündenden Hauptbahnen sowie zahlreiche auswärtige Vertreter erschienen. Das Ziel des neuen Vereins ist eine Vereinigung aller bei den Bahnen angestellten Elektrotechniker zum Zweck der Gewährung von unentgeltlichem Rechtsschutz, der materiellen und moralischen Unterstützung der Mitglieder, insbesondere bei Verwerthung von elektrotechnischen Erfindungen sowie der Gewährung von Unterstützungen an die Hinterbliebenen der wirklichen Mitglieder. Der neue Verein zählt bereits 300 Mitglieder und liegen noch etwa 200 Anmeldungen vor.

— **Unterbeamte der ungarischen Bahnen.** Das zur Berathung der einzuleitenden Schritte zwecks Besserung der Lage der Unterbeamten eingesetzte Komitee hielt dieser Tage eine Sitzung ab, in welcher der Wortlaut der an die Regierung zu richtenden Denkschrift festgestellt wurde.

Nach dem Inhalt der Denkschrift soll die Beförderung derart geregelt werden, dass die seit 10—15 Jahren nicht beförderten Unterbeamten im Laufe von 4 Jahren allmählich in höhere Gehälter einrücken. Das Anfangsgehalt soll mit 1 200 Kr., das Höchstgehalt mit 3 200 Kr. bemessen werden. Die höchste Rangklasse soll in 27 Dienstjahren erreicht werden können. Als Ruhegenuss soll schon nach 30 Jahren das volle Jahresgehalt gewährt werden. Für die Unterbeamten sollen weiterhin Stundengelder für ausserordentliche Leistungen bewilligt werden. Die weiteren Wünsche der Unterbeamten betreffen das Rekursrecht gegen Ordnungsstrafen, die Theilnahme an den Disziplinarkommissionen, die Regelung der Gebühren für den Fall der Suspendirung, Kündigung oder des Austrittes aus dem Dienste, die Regelung der Urlaubszeit, des Anspruches auf Freikarten, der Stellvertretungs- und Uebersiedelungsgebühren.

— **Eisenbahn Neuhäusel-Komorn.** Die Interessenten der Komitate Neutra und Komorn im Vereine mit jenen der Gemeinden Neuhäusel und Komorn haben den Ausbau der bereits seit längerem geplanten Eisenbahn Neuhäusel-Komorn beschlossen und eine Abordnung zum ungarischen Handelsminister entsendet, welcher mit Rücksicht auf die verkehrs- und handelspolitische Bedeutung dieser Linie der Abordnung nicht nur seine Unterstützung zusagte, sondern selbst die voraussichtliche Gewährung besonderer Begünstigungen in Aussicht stellte. Die geplante Linie wird am derzeit kürzesten Wege die Hauptlinien Budapest-Neuhäusel-Pressburg-Marchegg-Wien und Budapest-Kelenföld-Komorn-Bruck a. d. L.-Wien untereinander sowie den Donauumschlagsplatz Komorn mit der erstgenannten Linie verbinden, sie wird ferner gegen Westen zum Anschlusse an die Lokalbahn Pressburg-Komorn (Schüttinselbahn) führen und durch die in Aussicht genommene Verlängerung zum Anschlusse an die von der Hauptstation Sillein als Sackbahn ausgehende Flügelbahn Sillein-Rajecz die Donau von Komorn aus mit dem äussersten Norden Ungarns und weiterhin mit dem norddeutschen Eisenbahnnetze verbinden.

— **Verstaatlichung der Lokalbahn Taraczköz-Alsó-Nereznicze (Taraczvölgybahn).** Der ungarische Handelsminister hat sich, wie berichtet wird, aus verkehrspolitischen Rücksichten zur Verstaatlichung der Taraczthalbahn Taraczköz-Alsó-Nereznicse veranlasst gesehen. Die 15 km lange, mit einer Spurweite von 0,75 m erbaute Linie liegt im Bereiche der sich von der Station Marmaros-Sziget aus verzweigenden Netze der ungarischen Staatsbahnen und der Marmaroser Salzbahnen. Die Taraczthalbahn führt durch ein an Holz, Bausteinen und sonstigen Naturerzeugnissen reiches Gebiet.

Uebrige europäische Länder.

— **Elektrischer Bahnbetrieb in Schweden.** Schweden ist bekanntlich mit natürlicher Kraft in der Form von Wasserfällen und Stromschnellen überaus reich ausgestattet, während es ihm an eigenen Steinkohlen fast ganz fehlt. Man geht daher schon seit langem mit dem Gedanken um, die Wasserkräfte des Landes in weit ausgedehnterem Maasse, als es bisher der Fall gewesen, zu verwerthen, sie namentlich für den Eisenbahnverkehr auszunutzen. Soeben ist einer Meldung der „Pol. Korr." zufolge von einem der angesehensten Ingeniöre ein diesbezüglicher Vorschlag ausgearbeitet worden, demzufolge zum Betriebe sämmtlicher schwedischen Eisenbahnen, in der Länge von rund 12 000 km, eine Triebkraft von 32 000 PS genügen würde, die leicht zu beschaffen wäre. Nach diesem Plane wären für das ganze Land 12 Centralstationen mit durchschnittlich 3 000 PS zu errichten. Die damit verbundenen Kosten würden sich auf 40 Millionen skandinavischer Kronen belaufen, welcher Betrag sich infolge der Verbilligung des Betriebes leicht verzinsen und amortisiren liesse. Eine Aussicht auf baldige Verwirklichung hat dieses

Projekt zwar natürlich noch nicht, immerhin ist es aber interessant, dass ein so grossartiger Plan ernsthaft gefasst und bearbeitet werden kann.

— **„Tramzüge" der schweizerischen Nordostbahn.** Die Leitung der Nordostbahn beabsichtigt, die Zahl der am 1. April d. J. namentlich in Zürich und Umgegend eingeführten Tramzüge wesentlich zu verringern Die an die Neuerung geknüpften Erwartungen sollen sich nicht erfüllt haben. Allerdings wurde die Entlastung einiger beschleunigter Züge, die sämmtliche Stationen bedienen müssen, bewirkt, mit Ausnahme einiger Morgen-, Mittag- und Abendzüge aber blieb die Benutzung der Tramzüge eine schwache, was mit darauf zurückgeführt wird, dass neue Haltestellen nicht errichtet wurden.

— **Eisenbahnmaterial in Italien.** Der Ministerrath genehmigte die Vorschläge zur Beschaffung metallener Ausrüstungsgegenstände; bei der italienischen Südbahn handelt es sich um 4 500 000 L., bei den sizilianischen Eisenbahnen um 2 000 000 L. und ausserdem um rollendes Material für die Mittelmeerbahn im Betrage von 31 750 000 L. Jedoch sollen in der öffentlichen Verdingung nur italienische Häuser unter Ausschluss des ausländischen Wettbewerbes berücksichtigt werden.

— **Teneriffabahn.** Nach einem Bericht des Konsuls der Vereinigten Staaten von Amerika in Teneriffa soll dort zwischen dem Hafen von Santa Cruz und der Stadt La Laguna eine elektrische Bahnverbindung hergestellt werden. Man erwartet, dass sich neben der Personenbeförderung ein beträchtlicher Güterverkehr entwickeln wird, bei welchem als Hauptausfuhrartikel der Insel besonders Früchte in Betracht kommen. Die Krafterzeugungsstation liegt in La Cuesta, halbwegs zwischen den beiden Städten, in einer Höhe von 960 Fuss, während La Laguna 1 804 Fuss über dem Meeresspiegel liegt. Die Bahn soll eingleisig und mit Oberleitung nach dem Trolleysystem eingerichtet werden. Die Konzession für die Linie umfasst die ganze Strecke zwischen Santa Cruz und Oratava; vorläufig wird von der gegenwärtigen Endstation bis zur Fertigstellung der ganzen Strecke nach der Stadt Oratava ein regelmässiger Automobilverkehr eingerichtet. Die Gesammtlänge der Linie beträgt 27 Meilen. Die Bauausführung hat die Compania Electrica de Tramvie de Teneriffe, welche mit einem Kapital von 61 760 £ arbeitet, übernommen. Eine andere, belgische Gesellschaft hat eine Konzession für eine doppelgleisige Bahn zwischen den Häfen von Luc und Las Palmas auf der Insel Gran Canaria erhalten. Diese Bahn, welche 4 bis 5 Meilen weit von der Seeküste entlang gehen soll, wird von den beiden geplanten Linien die wichtigste werden, da Las Palmas die eigentliche Hauptstadt auf den kanarischen Inseln und der Handelsverkehr hier beträchtlich grösser als auf Teneriffa ist.

(„The Electrical Engineer.")

— **Fristen für Lagerung von Waaren auf russischen Stationen.** Nach Art. 84*) des allgemeinen Statuts für die russischen Eisenbahnen müssen Waaren, die einem schnellen Verderb ausgesetzt sind, vom Empfänger in einer bestimmten, zwischen den Ministerien der Verkehrsanstalten und des Innern vereinbarten und gegen die bei anderen Waaren geltende (30 tägige) wesentlich verkürzten Frist abgenommen werden, widrigenfalls die Eisenbahnverwaltung berechtigt ist, die nicht zur festgesetzten Frist abgenommenen Waaren durch öffentliches Ausgebot zu verkaufen. Nun gibt es aber, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" weiter ausführt, eine Anzahl Artikel, wie z. B. ungelöschten Kalk, Heu, Stroh, Erze, Düngemittel, mineralische Heizstoffe u. a. m., die freilich nicht zur Gattung der schnellverderbenden Waaren gerechnet werden können, die aber dennoch wegen ihrer besonderen Eigenschaften auf der Station nicht längere Zeit gelagert werden sollen, da durch ihren Umfang oder wegen ihres geringen Werthes oder der Gefahr einer Selbstentzündung ihre Lagerung auf der Station ungeeignet erscheint. Gegenwärtig hat daher, wie die „Handels- und Industriezeitung" schreibt, das Ministerium der Verkehrsanstalten für nothwendig befunden, den oben angeführten Art. 84 durch eine Bestimmung darüber zu ergänzen, dass nicht nur die einem schnellen Verderb ausgesetzten Waaren, sondern auch solche Waaren, deren Aufbewahrung die Errichtung von besonders eingerichteten Räumen oder Anweisung besonderer Plätze erfordert, wie auch Waaren, deren längere Lagerung in feuergefährlicher oder sanitärer Beziehung ungeeignet erscheint, zu den festgesetzten verkürzten Fristen vom Empfänger abgenommen werden müssen, entgegengesetzten Falls aber von der Bahn unverzüglich durch öffentliches Ausgebot versteigert werden können. Diese Maassregel dürfte die Eisenbahnen nicht unwesentlich entlasten, da die Waarenbesitzer, wie die Rigaer „Börsen- und Handelszeitung" hierzu bemerkt, durch langwährende Lagerung ihrer Waaren die Eisenbahnstation häufig geradezu zu einem Lagerspeicher der Empfänger machen und dadurch die Annahme anderer Waaren (wie z. B. Getreide) sehr erschweren.

*) Der Art. 84 des allgemeinen Statuts lautet: Güter, welche schnellem Verderb unterliegen, müssen vom Empfänger in der Frist abgenommen werden, welche vom Minister der Verkehrsanstalten, im Einvernehmen mit dem Minister des Innern, festgesetzt wird. Nach Ablauf dieser Frist hat die Eisenbahnverwaltung, wenn sie vom Versender oder vom Empfänger keine Anzeige erhält, wie mit dem Gut verfahren werden soll, das Recht, dasselbe im öffentlichen Meistgebot nach den Regeln, welche nach gegenseitigem Uebereinkommen der vorbezeichneten Minister bekannt gegeben werden, zu verkaufen. Der Erlös aus dem Verkaufe wird nach Abzug der der Bahn zustehenden Forderungen dem Waareneigenthümer auf sein Verlangen zurückgezahlt.

— **Zum Getreidetransport auf den russischen Eisenbahnen.** Der hohe Prozentsatz, der für den thatsächlichen Gewichtsverlust bei Beförderung und bei der Einlagerung von Getreide auf den Stationen der russischen Eisenbahnen festgesetzt ist ($\frac{1}{2}$% für Getreide in Säcken und 1% für Getreide in geschüttetem Zustande), hat zu ganz energischen Beschwerden seitens der interessirten Kreise geführt. Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat nun, wie die „St. Pet. Ztg." mittheilt, praktische Versuche anstellen lassen, die die Handhabe für eine gerechtere Festsetzung des thatsächlichen Gewichtsverlustes bieten sollen.

Ob die Untersuchungen zu sehr viel anderen Ergebnissen führen werden, muss abgewartet werden, wenngleich nach den bekannt gewordenen Erfahrungssätzen 1% im Durchschnitt jedenfalls zu hoch ist, denn die Vorkehrungen sind zur Zeit bereits so vollkommen, dass ein Verschütten von 1% nur in Ausnahmefällen eintreten oder überschritten werden wird. In den Fällen, in denen aber so viel verloren geht, liegt sicher meistens ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung vor, so dass es nicht der Billigkeit entspricht, ein ganzes Prozent dem Versender in Rechnung zu setzen.

Sehr viel drückender als das Vorbesprochene sind aber die Getreideanhäufungen auf den Eisenbahnstationen. Um diesen Missstand zu beseitigen, ist einer Kommission aufgetragen worden, Mittel und Wege anzugeben, wie der so oft gerügte Missstand beseitigt werden könne. Die „St. Petersburger Ztg." theilt nun mit, dass von der Kommission folgender Beschluss gefasst worden ist: „Die Transportfähigkeit ist nach Möglichkeit zu vergrössern und zweitens sollen die Stationen nicht mehr Getreidefrachten annehmen, als ihre Lagerräumlichkeiten fassen. Die Erweiterung dieser Räumlichkeit hängt von der Transportfähigkeit und den Geldmitteln der betreffenden Eisenbahn ab."

Mit anderen Worten, schreibt hierzu die „Rigaer Handelszeitung", wir haben in Bezug auf die den Handel und die Landwirthschaft schädigenden Verkehrsstockungen keine wesentliche Wandlung zu erwarten. Die Transportfähigkeit der Eisenbahnen ist bekanntlich an gewisse Grenzen gebunden, die von den wichtigsten Getreidebahnen bereits erreicht sind; es bleibt also nur übrig, entweder neue Gleise zu bauen oder alles beim alten zu lassen. Unter diesen Umständen darf natürlich auch die Erweiterung der ungenügenden Lagerräume auf den Stationen nicht von der Transportfähigkeit abhängig gemacht werden oder gar sich nach den Mitteln der Bahn richten. Ueberall in der Welt passen sich die Verkehrsmittel den Bedürfnissen des Handels an, die genannte Kommission scheint aber der entgegengesetzten Ansicht zu sein und will den Handel von der Transportfähigkeit und den Mitteln der Eisenbahnen abhängig machen. Zweck und Mittel sind in diesem Falle arg verwechselt worden.

Man kann es den Interessenten nicht verargen, wenn ihnen allmählich die Geduld zu Ende geht und harte Urtheile über das Gebahren der Eisenbahnverwaltungen fallen, denn die Verluste zählen gewiss nach Millionen Rubeln. Trotzdem soll dennoch nichts geschehen! Oder fehlen dem Staate die Mittel und kann er daher nichts thun?

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnbauprojekte im fernen Osten.** Der angeblichen Eisenbahnbaupläne der russischen Regierung in Asien und namentlich in Ostasien hat sich nunmehr auch die russische Presse bemächtigt, die die vermeintlichen geheimen Pläne oder gar schon Entschliessungen der Regierung ihren Lesern preisgibt. Dass Russland mit dem Bau der grossen sibirischen Bahn sich nicht genügen lassen wird, dass es vielmehr mit dem Bau jener Riesenbahn nur den Anfang gemacht hat und gemacht haben kann, liegt auf der Hand. Die grosse Eisenbahnlinie vom Ural zum Ozean ist gewiss nur ein Stützpunkt, von dem aus nach allen Richtungen hin nächstens nach Sibirien nicht nur, sondern auch nach China neue weitere und vielleicht auch sehr ausge-

dehnte Schienenwege gebaut werden; aber ob schon gegenwärtig der geeignete Augenblick gekommen ist, derartige Pläne zur Ausführung zu bringen, ist eine andere Frage. Jedoch in Russland begeistert man sich leicht für derartige ausserordentliche Pläne, namentlich wenn sie noch einen Stachel in sich bergen, der seine Spitze gegen England richtet. Die Engländer ihrerseits verfolgen natürlich nicht ohne Eifersucht und vielleicht nicht ohne begründetes Misstrauen jeden Schritt, den Russland in dieser Richtung thut.

Zur Zeit sind es zwei Projekte, die im fernen Osten geplant werden und die mit einem gewissen Anspruch auf Glaubwürdigkeit als Regierungsprojekte den Lesern vorgeführt werden: dahin gehört erstens der Plan, Söul durch einen Schienenweg mit einem Punkte an der mandschurischen Grenze zu verbinden, wo eine Vereinigung mit dem russischen Eisenbahnnetz möglich wäre. Die nächste Folge dieser Bahnbauten wäre eine Verstärkung des politischen Einflusses Russlands in Korea. Abgesehen davon, dass mit der Einbeziehung der Mandschurei in das russische Interessengebiet die russische Grenze gegen Korea sich von 15 auf 600 Werst erweitern würde, muss Russland auch mit den Annexionsgelüsten des zur Militärmacht gewordenen Japan rechnen und endlich auch Rücksicht nehmen auf die nicht unerheblichen Handelsinteressen, die es schon gegenwärtig mit Korea verbindet. Alle diese Erwägungen führen dazu, Korea durch eine Eisenbahnlinie möglichst eng mit der sibirischen Bahn zu verbinden. An grösseren Handelsunternehmungen sind jetzt schon vorhanden: an der Nordostküste die russische Walfischfangskompagnie des Grafen Keyserlingk; an Brückner, Kusnezow & Co. ist die Holzindustrie in Korea abgetreten worden, auch andere Firmen haben schon wichtige Konzessionen erhalten, in den vor kurzem eröffneten koreanischen Häfen Sinanpo und Masampo haben russische Firmen umfangreiche Besitzungen erworben, die Gesellschaft der chinesischen Ostbahnen hat regelmässige Dampferverbindungen zwischen den koreanischen Häfen eingerichtet usw. Allerdings stellt nach Meinung der Zeitung „Ostasien“ eine Verbindung des koreanischen Eisenbahnnetzes mit dem russischen für die nächste Zukunft noch keine grossen finanziellen Vortheile in Aussicht, da der arme Koreaner für russische Waaren noch nicht genügend aufnahmefähig ist. Doch hat Korea grosse natürliche Reichthümer, die mit der Zeit der Ausbeutung zugänglich gemacht werden können. Aber auch die Kehrseite der Medaille darf man, meint die Zeitung, nicht unbeachtet lassen: eine Verbindung des koreanischen Eisenbahnnetzes mit dem russischen wird die koreanischen Häfen Fusan und Tschemulpo zu internationaler Bedeutung erheben, wodurch der Handel Wladiwostoks und Dalnys geschädigt werden würde. Ob das vortheilhaft wäre, könnte man nur dann sagen, wenn man wüsste, welcher Art Russlands Beziehungen zu Korea in der Zukunft sein werden.

Gar zu zuversichtlich sieht also selbst das Blatt, das dem Unternehmen das Wort redet, nicht in die Zukunft; aber ganz abgesehen von dem augenblicklich vorliegenden oder wenigstens augenblicklich besprochenen Plane ergibt sich eine derartige oder ähnliche Verbindung schon aus der geographischen Lage, und es ist daher keineswegs sehr unwahrscheinlich, dass dieser oder ein ähnlicher Plan zukünftig zur Ausführung gelangt.

Der zweite Plan, nämlich eine Verbindung zwischen Kiachta und Peking herzustellen, soll angeblich in St. Petersburg die wärmste Befürwortung des Kriegsministers und seiner Kollegen finden.

Kiachta in Transbaikalien liegt dicht an der chinesischen Grenze, ist stark befestigt und hat etwa 1 000 Einwohner. Der Ort ist seit langer Zeit ein Mittelpunkt des chinesisch-russischen Handels und eine wichtige Karawanenstation, bildet auch gleichzeitig eine Etappe der russischen Steppenpost nach Peking, so dass er sich in jeder Hinsicht zu einer wichtigen Zwischenstation in dem russischen Eisenbahnplane eignen würde. Es heisst übrigens, dass die den Bau dieser Strecke betreffenden Abmachungen bereits zwischen der russischen und chinesischen Regierung getroffen worden sind, dass aber die Ratifikation des Vertrages durch die Ereignisse in China bis heute verzögert wurde.

Das sind Pläne, die weitaus schauen und einer zukünftigen Entwickelung der Handelsbeziehungen die Wege bahnen sollen. Auffallend ist nur, dass gerade zu gegenwärtiger Zeit die Pläne mit dem Anspruch auf Glaubwürdigkeit auftreten. Denn die Verhältnisse an der russisch-chinesischen Grenze und in China selbst erscheinen dem ausserhalb stehenden Beobachter wenig günstig, um derartige Arbeiten, die eine friedliche Zeit zur Voraussetzung haben, auszuführen. Aber es muss zugegeben werden, dass solche Pläne nicht im ersten Anlauf gelöst und die Schwierigkeiten, die ihnen entgegenstehen, nicht kurzer Hand beseitigt werden können, das will alles Zeit. Von diesem Standpunkt aus haben diejenigen Recht, die bei Zeiten dem Gedanken Eingang und Verbreitung zu verschaffen wünschen, dass in der angedeuteten Richtung der Ausbau des Eisenbahnnetzes im fernen Osten nothwendig werden wird.

— **Nordamerikanische Eisenbahnstatistik.** Die „Railroad Gazette“ bringt auf Grund des von der Interstate Commerce Commission für das Rechnungsjahr vom 1. Juli 1899 bis 30. Juni 1900 veröffentlichten statistischen Berichts eine kurze Zusammenstellung über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Danach waren am 30. Juni 1900 in den Vereinigten Staaten fertig hergestellt 193 346 (189 295) englische Meilen Bahn, dieselben hatten also einen Zuwachs von 4 051 Meilen erhalten. Die Zahl der Lokomotiven war 37 663 (36 703), die der Wagen 1 450 838 (1 375 916), darunter 34 713 (33 850) Personenwagen. Von den Betriebsmitteln (Lokomotiven und Wagen) waren 1 404 132 (1 137 719) mit selbstthätiger Kuppelung versehen. Die Zahl der Bahnbediensteten war 1 017 653 (928 924). Das Anlagekapital betrug 11 491 000 000 (11 034 000 000) D. oder 59 676 (60 556) D. auf die Meile. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr berechneten sich auf 323 700 000 (291 100 000) D., die Einnahmen aus dem Frachtverkehr auf 1 049 300 000 (913 700 000) D., die Gesammteinnahme einschliesslich derjenigen aus Nebenerträgnissen auf 1 487 000 000 (1 313 600 000) D. Dagegen beliefen sich die Betriebsausgaben auf 961 400 000 (857 000 000) D., so dass den Verwaltungen ein Betriebsüberschuss von 525 600 000 (456 600 000) D. verblieb. Die Gesammtzahl der beförderten Reisenden betrug 576 900 000 (523 200 000), die beförderten Güter hatten ein Gewicht von 1 102 000 000 (959 000 000) t. Bei den vorgekommenen Betriebsunfällen wurden getödtet 2 550 (2 210) Beamte, 249 (239) Reisende. Verletzt wurden 39 643 (34 923) Beamte, 4 128 (3 442) Reisende und 6 549 (6 255) andere Personen, im ganzen 50 320 (44 620) Personen.

Allgemeines.

— **Berliner Hoch- und Untergrundbahn.** Ein Gang durch den Tunnel der Unterpflasterbahn, der zwischen Auguste Viktoriaplatz und Lutherstrasse bis auf den Oberbau fertiggestellt ist, gehört bei grosser Hitze zu den grössten Annehmlichkeiten. Im Gegensatz zu dem Tunnel der Pariser Stadtbahn, welcher 6 bis 8 m tiefer als die Berliner Unterpflasterbahn liegt und meist durch Kalksteinlagen führt, umfängt uns hier eine angenehme Kühle, so dass wir nicht, wie im Pariser Tunnel, Erkältungen zu befürchten haben. Die Tunnelwände sind durchweg trocken, infolge guter Abdichtung durch Asphaltschichten, und nirgends ist ein „Durchschwitzen“ des Grundwassers zu bemerken; auch ist die Luft rein, obgleich die natürlichen Ventilatoren, die Züge, noch fehlen. Eine schöne Perspektive gewährt der Tunnel, wenn die sämmtlichen, an der mittleren Säulenreihe angebrachten Glühkörper leuchten; gern hätte die Bauleitung den Berlinern auch den Anblick eines durch Tageslicht erleuchteten Unterpflasterbahnhofs, und zwar am Wittenbergplatz, geboten, indessen hat die Stadtgemeinde Charlottenburg diesen schönen Plan nicht genehmigt. Die Sache war so gedacht, dass auf der Promenade der Kleiststrasse, über der unterirdischen Haltestelle „Wittenbergplatz“, mit dickem Glas überdeckte Oberlichter, die, auf Rasenflächen belegen, durch Buschwerk verborgen würden, angebracht werden sollten. Die erforderlichen Oeffnungen sind an der Tunneldecke bereits ausgespart worden, müssen aber wieder zugemauert werden, wenn Charlottenburg seinen Einspruch aufrecht erhalten sollte. Ein tageheller Unterpflasterbahnhof wäre wirklich eine Sehenswürdigkeit für die Reichshauptstadt!

— **Elektrischer Schiffszug auf dem zukünftigen Teltowkanal.** Die preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen und für Handel und Gewerbe haben sich mit der Einrichtung eines elektrischen Schiffszuges auf dem im Bau begriffenen Teltowkanal einverstanden erklärt und gleichzeitig genehmigt, dass die Befahrung des genannten Kanals grundsätzlich nur bei gleichzeitiger Benutzung der elektrischen Schleppeinrichtung gestattet wird. Jede andere Art der Fortbewegung von Schiffen, insbesondere durch eigene Dampfkraft, durch Treideln und Staaken, ist ausgeschlossen. Nur in besonderen Fällen können von der Kanalverwaltung im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidenten in Potsdam Ausnahmen zugelassen werden. Die Ausgestaltung der elektrischen Schleppeinrichtung wird noch den Gegenstand näherer Erörterungen der betheiligten Ministerialinstanzen bilden. Ebenso bleibt es bei der weiteren Erörterung vorbehalten, ob die Einbeziehung des Entgeltes für die Schleppleistung in die allgemeine Kanalschifffahrtsabgabe erfolgen wird.

— **Der Eisenbahnhumor** versiegt doch vielleicht nicht so schnell, wie der Aufsatz in Nr. 61 d. Ztg. annimmt. Entstanden doch noch vor wenigen Jahren, als der Umbau des Stettiner Bahnhofes in Berlin beendet war, ein paar sehr treffende Witznamen. Der durch seine Grösse allerdings vereinzelt dastehende Kopfbahnsteig im Empfangsgebäude wurde „das

Tempelhofer Feld" getauft. Die ausgedehnten, niedrigen, unter den Bahnsteigen liegenden Räume und Tunnel für den Gepäckverkehr hiessen „die Katakomben".

Eine ältere, sehr eingebürgerte Bezeichnung verdient hier noch erwähnt zu werden. Die Zugrichtungsweiser auf den Bahnsteigen der Berliner Stadt- und Ringbahn, auch Vorortbahnen, sind allgemein als „Hampelmänner" bekannt.

Endlich sind die „Wannen" der Bahnsteigschaffner vielleicht nicht ganz humorfrei. H—e.

Kartenschau.

— **Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands.** Im Verlage des königl. Hofbuchdruckers Max Pasch, Berlin SW., Ritter-Strasse 50, ist soeben eine neue Ausgabe der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands (6 Blatt, Maassstab 1 : 1 000 000, Preis unaufgezogen 9 ℳ, aufgezogen mit Stäben oder in Mappe 16,50 ℳ) sowie des Verzeichnisses der deutschen Eisenbahnen und ihrer Stationen erschienen.

Dieses rühmlichst bekannte Kartenwerk gibt die zuverlässigste und genaueste Darstellung des deutschen Eisenbahnnetzes und entspricht mit seinem den gesammten mitteleuropäischen Verkehr zu Wasser und zu Lande behandelnden Inhalt nicht nur den weitgehendsten Anforderungen des Eisenbahnfachmannes, sondern in gleich hohem Grade den Bedürfnissen der handeltreibenden Welt. Die Karte hat sich daher als ein für jeden Geschäftsmann und Speditör schwer entbehrliches Hilfsmittel in immer weiteren Kreisen eingebürgert; sie ist dadurch noch besonders wichtig, dass die preussischen Direktionsbezirke und die königl. preuss. und grossherzogl. hess. Eisenbahndirektion in Mainz durch farbige Linien übersichtlich dargestellt sind.

Bei einer bezeichneten Fläche von 126 : 157 cm enthält die Karte in einer Ausdehnung von Carlskrona (Schweden) bis zur Südspitze von Istrien und von London bis über Warschau hinaus sämmtliche Städte sowie alle für den Zweck der Karte wichtigen Orte, die Namen der Gebirge und grösseren Höhenzüge, Berge, Thäler und Pässe, das Flussnetz in blauer Farbe, darunter gesondert gezeichnet: schiffbare Flüsse, Kanäle, Moore; in politischer Beziehung: die Reichs-, Landes-, Provinz-, Bezirks- und Kreisgrenzen, darunter die deutsche Grenze farbig, die Städte in fünf Grössenabstufungen, die wichtigsten Dörfer in besonderer Signatur und die politische Bedeutung der Orte in besonderer Schriftform. Der Hauptzweck der Karte wird erreicht durch eine bis in die letzten Einzelheiten vollständige und genaue Aufzeichnung sämmtlicher Eisenbahnlinien und Stationen, der hauptsächlichsten Chausseen und Landstrassen unter verstärkter Darstellung derjenigen, auf welchen Personenposten verkehren, und aller von den Hafenorten ausgehenden Dampferlinien. Ein bedeutender Vorzug der Karte ist ferner die genaue Unterscheidung der verschiedenen Bahnarten, und zwar sind die deutschen Eisenbahnen in drei Farben dargestellt: Staatsbahnen, Privatbahnen unter Staatsverwaltung und Privatbahnen unter eigener Verwaltung, und in jeder dieser Gruppen die doppelgleisigen Hauptbahnen, Nebenbahnen, schmalspurigen Bahnen, Kleinbahnen und Pferdebahnen sowie die fertigen, im Bau befindlichen und zum Bau konzessionirten Eisenbahnen besonders gekennzeichnet. Dabei ist die Unterscheidung mit den einfachsten Mitteln erreicht, so dass sie sich leicht einprägt und die Orientirung nicht erschwert. Die Längen und die stärksten Neigungen der Bahnen zwischen den einzelnen Abzweigungspunkten sind ebenfalls angegeben, ausserdem lässt sich auch die Entfernung beliebiger Orte von einander durch die um Berlin gezogenen Zonenkreise in je 100 km Abstand mit Leichtigkeit annähernd richtig abschätzen. Ferner bringt die Karte an passenden Stellen auf 4 Nebenkarten die Eisenbahnen im Königreich Sachsen (1 : 630 000), das rheinisch-westfälische Kohlenrevier (1 : 250 000), die Eisenbahnen im oberschlesischen Berg- und Hüttenrevier (1 : 250 000) und die Eisenbahnen von Berlin und Umgegend (1 : 100 000). Die technische Ausführung und Ausstattung der Karte durch das geographische Institut von Wilhelm Greve, Berlin, ist nach jeder Richtung hin vollkommen, und der grosse Maassstab ermöglicht es, unbeschadet der Deutlichkeit, den oben angeführten, ausserordentlich reichen Inhalt darzubieten. Eine werthvolle und praktische Ergänzung erfährt die Karte noch durch das derselben beigegebene Heftchen, enthaltend: a) ein Verzeichniss der Verwaltungen der deutschen Haupt- und Nebeneisenbahnen und der ihnen unterstellten Bahnstrecken, nach Staaten geordnet; b) ein Verzeichniss der sämmtlichen deutschen Stationen dieser Bahnen. Um das Aufsuchen der Stationen auf der Karte zu erleichtern, sind auf derselben die durch Meridiane und Parallelkreise gebildeten Felder am Rande durch Buchstaben bezeichnet, auf welche in dem Stationsverzeichniss hingewiesen ist.

Die deutschen Kleinbahnen sind wohl in der Karte, nicht aber in diesem Verzeichnisse aufgeführt; wer sich über die Betriebsverhältnisse dieser Bahnen näher orientiren will, den verweisen wir auf das in Nr. 59 S. 939 f. d. Ztg. besprochene Dr. Koch'sche Stationsverzeichniss, welches die Kleinbahnen in derselben genauen und ausführlichen Weise wie die Haupt- und Nebenbahnen behandelt.

— In demselben Verlage ist soeben eine neue Ausgabe der vom Reichseisenbahnamt herausgegebenen „**Sammlung von Uebersichtsplänen wichtiger Abzweigungsstationen der Eisenbahnen Deutschlands**" erschienen und zum Preise von 1 ℳ durch jede Buchhandlung sowie direkt von der Verlagsbuchhandlung zu beziehen.

Wir machen der besonderen Wichtigkeit dieser Erscheinung halber besonders auf sie aufmerksam. Das in Oktavformat erschienene Heftchen enthält auf 1 qm bedruckter Gesammtfläche in 200 Uebersichtsplänen eine deutliche Darstellung der Hauptgleise wichtiger, in dichtverzweigtem Eisenbahnnetz belegener oder bei grösseren Städten und Knotenpunkten sich vereinigender Bahnlinien, ihrer Durchschneidungen, Ueber- und Unterführungen und ihrer Stationen. Innerhalb der einzelnen Bahnhöfe selbst sind in übersichtlicher Weise alle einmündenden Hauptgleise — getrennt nach solchen für den Personen- und den Güterverkehr —, die für die Zusammenführung der einzelnen Bahnlinien wichtigsten Gleisverbindungen und die Lage der Stationsgebäude zur Darstellung gebracht. Die Uebersichtspläne weisen u. a. die Bahnanlagen von 125 der unter Nr. 753 des Reichskursbuches aufgeführten „Orte mit mehreren Bahnhöfen" nach.

Die Sammlung bietet somit in Ergänzung der bisher erschienenen Eisenbahnübersichtskarten die Möglichkeit, sich in den wichtigsten Bezirken der Eisenbahnen Deutschlands über die dem Zugverkehr dienenden Hauptgleise, ihre gegenseitige Verbindung, ihre Durchführung durch die Bahnhöfe sowie über die Lage benachbarter Bahnhöfe zu einander ein klares Bild zu machen und wird daher sowohl dem Eisenbahnfachmann, wie dem Reisenden, Speditör usw. nützliche Dienste leisten.

Das Reichseisenbahnamt hat sich durch die Herausgabe dieser Sammlung, welche alljährlich erscheint, ein neues Verdienst um das deutsche Eisenbahnwesen erworben.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecke Löwenhagen - Gerdauen (60,77 km) der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg, eröffnet am 1. August d. J., und die Strecken der im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Kolin-Cerčan und zwar Kolin-Neuhof a/S. (32,889 km), eröffnet am 15. Dezember 1900, Neuhof a/S. - Cerčan = Pisely (32,586 km) und Rataj = Priwlak-Kacow (16,575 km), eröffnet am 6. August d. J., sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Grossherzoglich badische Staatseisenbahnen. Die Station Eppelheim an der Strecke Heidelberg - Speyer ist am 1. August d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 60 (k. k. priv. böhmische Nordbahn) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereins - Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag X erschienen. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 60 wird das im November 1899 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Vereinskilometerzeiger.

Neu herausgegeben ist der Kilometerzeiger Nr. 89 (nordbrabant - deutsche Eisenbahn). An Nachträgen sind erschienen: Nachtrag II zum Kilometerzeiger Nr. 31 (königliche Eisenbahn-

direktion Altona), je der Nachtrag III zum Kilometerzeiger Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen), Nr. 74 und Nr. 74a (k. k. österreichische Staatsbahnen) und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag VIII. Der im Dezember 1897 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 89 wird durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen.

Zum vorgenannten Verzeichniss ist der Nachtrag III erschienen und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen.

Zu diesem Verzeichniss ist der Nachtrag IV herausgegeben und zur Vertheilung gebracht worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 95 vom 1. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den IV. Nachtrag zu dem Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 6. August d. J.).

Nr. III 96 vom 1. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zu dem alphabetischen Verzeichnisse der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen (abgesandt am 6. August d. J.).

Nr. III 129 vom 3. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 8. August d. J.).

Nr. III 130 vom 3. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 3. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Am 1. August 1901 wurde die Station Eppelheim, welche seither nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, für den gesammten Güterverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 4. August 1901. (2010)
Gr. Generaldirektion.

2. Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien (Ausnahmetarif 6 unseres Binnengütertarifs) erhält mit Gültigkeit vom 15. August 1901 eine neue Fassung des Waarenverzeichnisses. Die hierdurch bedingte Aenderung besteht hauptsächlich darin, dass künftig auch Pflastersteine, sofern sie zur Herstellung von Reihenpflaster nicht verwendbar sind, die Frachtsätze des Ausnahmetarifs geniessen. Die Frachtsätze selbst bleiben die bisherigen. Näheres ist aus Nr. 37 unseres Tarifanzeigers zu ersehen.

Strassburg, den 1. August 1901. (2011)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Tarif (Theil II, Abth. A) vom 1. Februar 1898.

Auf Seite 21 des V. Nachtrags sind unter: 1. bayerische Staatsbahnen die nachstehenden, ab 22. l. Mts. gültigen Schnittsätze des Ausnahmetarifs Nr. 36 für Kastanienholzextrakt nachzutragen:

		Franken für 100 kg
Pasing	Pino	3,41
	Chiasso	3,66
	Peri	2,75

München, den 6. August 1901. (2012)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 15. August d. J. tritt der Nachtrag II zum diesseitigen Binnen- und Nachbar-Gütertarif, gültig vom 1. Juni 1900, in Kraft.

Derselbe enthält besondere Bestimmungen für die Beförderung von Expressgütern im Binnenverkehr der Prignitzer Eisenbahn.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu beziehen ist.

Perleberg, den 5. August 1901. (2013)
Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn, zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Ausnahmetarif für bergische Pflastersteine.

Mit dem 10. d. Mts. wird die Station Oberhausen in den Ausnahmetarif 5 b des Gruppentarifs VII und 5 n des Gruppenwechseltarifs V/VII als Empfangsstation aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 4. August 1901. (2013a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der am 10. April 1888 eingeführte, im Rückvergütungswege gültige Frachtsatz für Hohlglassendungen von mindestens 7 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Bodenbach S. St. B. und Tetschen S. St. B. nach Paris (Ostb.) im Betrage von 57,20 Frcs. für 1 000 kg bleibt unbeschadet des am 1. August 1901 in Kraft getretenen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Glaswaaren, Hohlglaswaaren usw. zwischen Bodenbach S. St. B. und Tetschen S. St. B. und Paris (Douane) in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg bis auf weiteres bestehen.

Dresden, am 7. August 1901. (2014)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif.
(Gruppe I, II/V.)

Die im Nachtrag 4 auf Seite 8/10 enthaltenen abgeänderten Entfernungen für die Station Czempin treten erst vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Grätz-Kosten in Kraft. Bis dahin gelten die bisherigen, auf Seite 96/117 des Tarifs vorgesehenen bezüglichen Entfernungen. Ferner sind die auf den erwähnten Seiten des Nachtrags 4 enthaltenen Entfernungen für Czempin-Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf-Oberlind, Lauscha a/Unstrut, Neustadt b/Coburg, Oeslau, Sonneberg (Thür.) und Steinach a. d. Werrabahn zu streichen. Für diese Stationsverbindungen kommen die auf Seite 23 des Nachtrages 2 aufgeführten Entfernungen in Betracht.

Magdeburg, den 6. August 1901. (2015)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-ungar.-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif, Theil 4, Heft 3 vom 1. August 1900.
(Böhmisch-bayerischer Holzverkehr.)

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1901 ermässigen sich die Frachtsätze für Spalt um 0,06 ℳ für 100 kg.

München, den 5. August 1901. (2016)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Lokal-Güterverkehr.

Auf die Dauer eines Jahres, vom 10. August 1901 bis zum 9. August 1902, werden unter Anrechnung eines Gewichtes von mindestens 10 000 kg für jeden verwendeten Wagen für Hölzer aller Art, die auf der Elbe zur Weiterverfrachtung gelangen, folgende Ausnahmefrachtsätze nach Dömitz F. F. gewährt:

von Rostock F. F., Centralbhf. und Hafen	0,31 ℳ	für 100 kg einschl. Hafenbahnfracht in Dömitz.
von Wismar	0,22 „	

Schwerin, den 6. August 1901. (2017)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil IV, Heft Nr. 2 vom 1. Februar 1900.

Ab 1. September 1901 wird die Station Felsö-Galla der k. ungarischen Staatseisenbahnen in den Abschnitt A des Ausnahmetarifs für Holz einbezogen. Die Schnitt-Tafel B (Seite 20 des Tarifes) ist zu ergänzen wie folgt:

Vom Schnittpunkte bis	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark, Abtheilung I	Abtheilung II
Felsö-Galla	0,45	0,45

München, den 3. August 1901. (2018)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. tritt ein II. Nachtrag zum Tarif vom 1. Mai 1895 für die Beförderung von Expressgut zwischen diesseitigen Stationen und denen der Prinz Heinrichbahn in Kraft. Derselbe enthält infolge Eröffnung der Strecke Luxemburg-Petingen eine Reihe anderweiter direkter Entfernungen.

Exemplare des Nachtrags können zum Preise von 0,20 ℳ = 0,25 Fr. bezogen werden.

Strassburg, den 31. Juli 1901. (2019)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. August d. J. wird die Station Kollnau mit einem Frachtsatz von 0,83 ℳ für 100 kg für Sendungen roher Baumwolle, Baumwollabfälle und Baumwollgarnabfälle in die Transittarife der Hafenplätze Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. für die Beförderung besonders benannter Güter belgischer oder holländischer Herkunft nach südbadischen Stationen vom 20. Mai 1890 aufgenommen.

Karlsruhe, den 3. August 1901. (2020)
Grossh. Generaldirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Main-Neckarbahn vom 1. Mai 1897 gelangt mit Gültigkeit vom 10. August l. J. der Nachtrag VII zur Ausgabe. Derselbe enthält u. a. einen neuen Ausnahmetarif 5 für Wegebaustoffe, wodurch der bisherige Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien aufgehoben und ersetzt wird.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 3. August 1901. (2021)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher und oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.

Am 15. August 1901 findet die Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Blankenstein (Saale)-Marxgrün des Direktionsbezirks Erfurt mit den Stationen Hölle, Lichtenberg (Oberfr.) und Marxgrün statt.

Die an der neuen Strecke belegenen Stationen Hölle und Lichtenberg (Oberfr.) erhalten bezüglich des Güter- und Thierverkehrs die Befugniss zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungen, lebenden Thieren und — in beschränktem Umfange — auch von Fahrzeugen. Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, und Sprengstoffe bleiben von der Abfertigung ausgeschlossen.

Die für die Frachtberechnung mit den neuen Stationen zu Grunde zu legenden Entfernungen sind bereits in den Tarifnachträgen 6 bezw. 4 enthalten.

Hannover, den 3. August 1901. (2022)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Die am 1. Juli d. J. in Kraft getretenen Ausnahmetarife für die Ausfuhr von Zucker aller Art Nr. 14, 14a und L erhalten mit Gültigkeit vom 10. August d. J., unter gleichzeitiger Ausdehnung derselben auf den Verkehr der Stationen der Georgsmarienhütten-Eisenbahn, eine anderweite Fassung.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Hannover, den 2. August 1901. (2023)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Tarif (Theil II, Abth. A) vom 1. Februar 1898.

Für Lithopone (Farbwaare der Pos. 714/283 der Güterklassifikation) gelangen mit Gültigkeit vom 12. l. Mts. folgende Schnittsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 zur Einführung:

		Ausnahmetarif Nr. 9 a, 5 t	Ausnahmetarif Nr. 9 b, 10 t
		Franken für 100 kg	Franken für 100 kg
Salzburg (bayer.St.B.)	Pino	4,69	4,27
	Chiasso	4,97	4,52
	Peri	3,12	1,90
Salzburg (k. k. ö. St. B.)	Pontebba	3,29	1,77

München, den 5. August 1901. (2024)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-hessischer Gütertarif.
(Gr. IV/VI.)

Mit dem 1. August d. J. treten zwischen den Stationen Esch, Hasbergen, Hörstel, Ibbenbüren, Kattenvenne, Lengerich und Püsselbüren des Direktionsbezirks Münster und den Stationen der Strecken Wickede-Westheim, Brilon-Büren-Geseke/Paderborn und Soest-Paderborn des Direktionsbezirks Cassel theilweise Kürzungen der Tarifentfernungen ein, worüber die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung auf Wunsch weitere Auskunft ertheilen wird.

Cassel, den 1. August 1901. (2025)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der
übrigen betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. werden folgende Ausnahmetarife:

1. Ausnahmetarif 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze,
2. Ausnahmetarif 14a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen,
3. Ausnahmetarif L für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern

in ihrer Fassung innerhalb des bisherigen Geltungsbereichs im hanseatisch-ostdeutschen Verbande (zu vergleichen unsere Bekanntmachung vom 27. Juni d. J.) geändert.

Mit Gültigkeit vom selben Tage ab werden die neuen Tarife auch auf den Verkehr mit den Stationen der Altdamm-Kolberger Eisenbahn innerhalb des hanseatisch-ostdeutschen Verbandes angewendet. Gleichzeitig tritt ferner im Ausnahmetarif L ein direkter Frachtsatz von Woldegk, Station der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn, nach Stettin Central-Güterbahnhof in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. August 1901. (2026)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. ist ein neuer Kilometerzeiger für die badischen Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden badischen Privatbahnen erschienen, wodurch der Kilometerzeiger vom Jahre 1892 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Der neue Kilometerzeiger weist theilweise Ermässigungen der Entfernungen, theilweise Erhöhungen auf.

In den Binnentarifen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Leichen, für die Beförderung von Expressgütern, für die Beförderung von lebenden Thieren und für die regelmässige Beförderung von Milch treten daher auf 1. Oktober l. J. neben Ermässigungen einige unerhebliche Erhöhungen ein. Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Stelle.

Für den Verkehr der Neubaustrecken Waldkirch-Elzach und Donaueschingen-Neustadt sowie für den Durchgangsverkehr über letztere Strecken werden die Entfernungen des neuen Kilometerzeigers schon vom Tage der Eröffnung dieser Strecken an angewendet.

Der Kilometerzeiger ist durch Vermittelung unserer Stationen käuflich zu beziehen. (2027)

Karlsruhe, den 5. August 1901.
Gr. Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren. Theil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1901 gelangt der Nachtrag VII zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarife und zu den Nachträgen I—VI enthält.

München, den 7. August 1901. (2028)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit ab 10. August l. J. wird die Station Bettmannsäge der k. bayer. Staatseisenbahnen in den Tarif vom 1. Februar 1899 einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 6. August 1901. (2029)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. August d. J. gelangt für den Binnen- und Nachbarverkehr der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn ein neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Kraft.

Durch denselben wird der Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nebst Nachträgen, gültig vom 1. Oktober 1888, aufgehoben.

Der neue Tarif enthält durchgehend ermässigte Frachtsätze. Die zusätzlichen

Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, woselbst auch die Tarife käuflich zu haben sind.

Perleberg, den 5. August 1901. (2030)
Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn, zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Ostdeutsch-hessischer Verkehr.

Am 1. August d. J. wird die Neubaustrecke Löwenhagen-Gerdauen und die Reststrecke Gr.-Rominten-Stallupönen der Nebenbahn Goldap-Stallupönen des Direktionsbezirks Königsberg dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Von den an der Strecke Löwenhagen-Gerdauen liegenden Stationen Uderwangen, Neu-Waldeck, Domnau, Friedland i/Ostpr., Böttchersdorf, Schakenhof und Spierau dient letztere Station nur dem Wagenladungsverkehr, die übrigen dem Gesammtverkehr.

Die an der Strecke Gr.-Rominten-Stallupönen liegenden Stationen Tollmingkehmen, Cassuben, Pillupönen und Göritten dienen dem Gesammtverkehr.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist keine der an beiden Strecken gelegenen Stationen geeignet. Sämmtliche Abfertigungsstellen werden von genanntem Tage ab in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (2031)

Frankfurt a/M., den 1. August 1901.
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 15. August d. J. gelangt zum Gütertarif der Nachtrag XXI zur Einführung. Ausser verschiedenen seit Herausgabe des Nachtrags XX im Bekanntmachungswege bereits durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Vorbemerkungen zu demselben, sowie der Ausnahmetarife enthält der Nachtrag in der Hauptsache Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Hölle, Lichtenberg Oberfr. und Marxgrün sowie anderweite Entfernungen für die Stationen Auma, Blankenstein (Saale), Friesau-Ebersdorf, Harra, Knau, Krölpa (Grossh. Sachsen), Lemnitzhammer, Liebschütz, Lobenstein, Lückenmühle, Mossbach b/Neustadt a/O., Remptendorf und Ziegenrück des Direktionsbezirks Erfurt.

Die Entfernungen für den Verkehr

a) zwischen den sächsischen Stationen Eger, Franzensbad und Hof einerseits und den Stationen Blankenstein (Saale), Friesau-Ebersdorf, Harra, Knau, Lemnitzhammer, Liebschütz, Lobenstein, Lückenmühle, Remptendorf und Ziegenrück des Direktionsbezirks Erfurt andererseits, sowie
b) zwischen der sächsischen Station Hof einerseits und den Stationen Krölpa (Grossh. Sachsen) und Mossbach b/Neustadt a/O. des Direktionsbezirks Erfurt andererseits

treten im obenbezeichneten Verbande am 30. September d. J. ausser Kraft.

Insoweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst am 1. Oktober d. J. Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei denen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 7. August 1901. (2032)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Verband.

Reexpeditionsbegünstigung im Ersten Melniker Lagerhause in Melnik.

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mahlprodukte und Malz wird bis auf weiteres die Reexpedition im Ersten Melniker Lagerhaus in Melnik unter nachstehenden Bedingungen gewährt:

Für den Verkehr nach sächsischen Stationen der Strecke Tetschen bis Dresden-Altstadt sowie Dresden-Neustadt und Dresden-Friedrichstadt von Stationen der österr. Nordwestbahn u. zw. von den Strecken: Wschetat-Priwor bis Stockerau, Prag bis Lissa, Nimburg bis Dobrowitz, Gross-Wossek bis Mittelwalde (exkl. Königgrätz), Neubydschow bis Wostromer, Geiersberg bis Wildenschwert und Deutschbrod bis Chrudim.

Dieses Zugeständniss gilt im Rückvergütungswege und es ist der Anspruch auf Herstellung des direkten Frachtsatzes innerhalb drei Monaten, vom Tage der Weitersendung gerechnet, unter Vorlage des Originalfrachtbriefes bis zur Einlagerungsstation und des Frachtbriefduplikates über die Weitersendung, sowie einer bahnärztlichen Bestätigung über die Identität der Sendung geltend zu machen.

Als Reexpeditionsfrist gilt ein Zeitraum von 12 Monaten.

Wien, am 6. August 1901. (2033)
Oesterreichische Nordwestbahn.

Oesterr.-ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehr; bezw. österr.-ungar.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zu den Spezialtarifen für Hornvieh in Wagenladungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 gelangen folgende Nachträge zur Einführung, u. zw.:

a) Nachtrag I zum Spezialtarif, Heft 1 vom 1. März 1894 (nunmehr Theil V, Heft 1);
b) Nachtrag I zum Spezialtarif, Heft 2 vom 1. März 1894 (nunmehr Theil V, Heft 2);
c) Nachtrag II zum Theil II, Spezialtarif für die frachtgutmässige Beförderung von Grosshornvieh vom 1. März 1894 (nunmehr Theil V, Heft 4).

Die Nachträge ad a) und b) enthalten: Abänderung des Titelblattes, Abänderung der Tarifbestimmungen, Aufnahme der Station Feldkirch in den Tarif und Aenderungen von Stationsnamen.

Der Nachtrag ad c) enthält:
Abänderung des Titelblattes, Abänderung der Tarifbestimmungen, Aufnahme der Stationen Biała czortkowska und Wygnanka in den Tarif, Ergänzung des Kilometerzeigers und der Lieferzeittabelle und Aenderungen von Stationsnamen.

Durch die abgeänderten Tarifbestimmungen werden die Fahrbegünstigungen für die Thierbegleiter mit jenen laut Tarif, Theil I, Abtheilung B für die österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen in Uebereinstimmung gebracht und die gebührenfreie Beförderung der Viehbegleiter für die Rückfahrt aufgehoben.

Exemplare der vorbezeichneten Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 6. August 1901. (2034)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich. (Ermässigte Frachtsätze für Baumwolle, rohe, etc. im Verkehre mit der Station Privlak-Ponikla.)

Mit Gültigkeit vom 15. August 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1901 gelangen für Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und bei Aufrechthaltung der sonstigen für den Seehafenausnahmetarif Nr. 12 gültigen Tarifbestimmungen zwischen den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen und Privlak-Ponikla, Station der k. k. St.-B., direkte, ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung.

Diese können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 5. August 1901. (2035)
Priv. öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tarifnachtrages I zu Theil II, Heft 5.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1901 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. September 1900 gültigen Tarife Theil II, Heft 5 zur Einführung.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Stationen Przeworsk, Rozwadów und Slotwina in den Tarif.

Exemplare dieses Nachtrages sind ab 15. d. Mts. bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. August 1901. (2036)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages zum Tarifhefte 3.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1901 und insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 gelangt der Nachtrag VI zu dem ab 1. Januar 1895 gültigen Tarife Theil II, Heft 3 zur Einführung.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Mineralwasser von Stationen in Böhmen nach Stationen in Galizien und der Bukowina.

Exemplare dieses Nachtrages sind ab 15. d. Mts. bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. August 1901. (2037)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbefugniss für Getreide etc. in dem Lagerhause der Firma Rubin Barschach in Kolomea.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1901 wird unter Einhaltung der im Tarife Theil II, Heft 4 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) des ost-nordwest-österr.

Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. November 1897, festgesetzten Bedingungen die Reexpedition von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten, Malz, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Oelsaaten in Mengen von mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen rücksichtlich solcher Sendungen gestattet, welche von im genannten Tarife enthaltenen, östlich von Kolomea gelegenen Stationen unter der Adresse des Lagerhauses der Firma Rubin Barschach in Kolomea anlangen, daselbst in dem genannten Lagerhause unter Bahnaufsicht eingelagert und sodann von dort nach einer der im obbezeichneten Tarife aufgenommenen oder darüber hinaus gelegenen Stationen westlich von Krakau weiter befördert werden.

Bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und Frachtenausgleichung sind weiterhin die vom 1. Januar 1899 gültigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern bezw. Reexpeditionsstationen der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden, maassgebend.

Wien, am 6. August 1901. (2038)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreich-Eisenbahnverband.
Reexpeditionsbefugniss für Spiritus in dem Freilager der Firma Gebrüder Kapelusz in Alt-Brody.

Ab 15. August 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901 wird in der Station Brody die Reexpedition von Spiritus, welcher in Reservoir- (Cisternen-) Wagen oder in Fässern von den in den Ausnahmetarifen (Nr. X bezw. XIII) des Heftes 1, gültig vom 1. Januar 1900, bezw. des Tarifheftes 2a, gültig vom 1. Juni 1897, aufgenommenen Stationen der Strecken Krasne (exkl.)-Podwoloczyska-Borki wilkie-Grzymałów, Tarnopol-Kopyczyńce, Biała czortkowska-Husiatyn und Dzwiniacz-Zezawa, Wygnanka-Skala, Teresin-Iwanie puste und Sloboda-Teofipólka-Ostrów-Berezowica der k. k. österr. Staatsbahnen unter der Adresse des Freilagers der Ersten Brodyer Spiritusraffinerie Gebrüder Kapelusz in Brody per Bahn anlangt, dortselbst in dem genannten Freilager unter Bahnaufsicht eingelagert und sodann von dort in Reservoir- (Cisternen-) Wagen oder in Fässern nach einer der in den vorbezeichneten Ausnahmetarifen enthaltenen oder darüber hinaus gelegenen Stationen westlich von Krakau weiterbefördert wird, gestattet.

Bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und Frachtausgleichung sind die vom 1. Januar 1899 gültigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern bezw. Reexpeditionsstationen der österr.-ung. Monarchie eingelagert bezw. reexpedirt werden (IV. Auflage), sowie die weiterhin in den beiden obengenannten Tarifen enthaltenen Bestimmungen maassgebend.

Der Ausgleich der Frachtgebühren findet durch die Reexpeditionsstation Brody in der Weise statt, dass für die doppelt befahrene Strecke Krasne-Brody zu der Differenz zwischen den bis Brody verrechneten und den auf Grund des direkten Tarifes von der Ursprungs- bis zur endgültigen Bestimmungsstation entfallenden Frachtbeträgen noch 36 Heller pro 100 kg hinzugerechnet werden.

Wien, am 5. August 1901. (2039)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.
Für Güter aller Art in Wagenladungen des Ausn.-Tar. Nr. 1 B treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von oder nach	nach oder von	bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Laube	Oberleutensdorf, Abth. I	61 ₰	58 ₰
	Oberleutensdorf, Abth. II	59 ₰	55 ₰
Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Oberleutensdorf, Abth. I u. Abth. II	58 ₰	55 ₰
Aussig-Landungsplatz	Oberleutensdorf, Abth. I u. Abth. II	42 ₰	38 ₰
Schönpriesen-Umschlag	Oberleutensdorf, Abth. I u. Abth. II	44 ₰	40 ₰
Dresden-Elbkai	Oberleutensdorf, Abth. I u. Abth. II	112 ₰	102 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 3. August 1901. (2040)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.
Zum Tarif für die Beförderung von Personen usw. auf den badischen Staatseisenbahnen vom 1. Juni 1900 ist mit Gültigkeit vom 1. September 1901 der Nachtrag III erschienen. Die in denselben aufgenommene Bestimmung ist gemäss den Vorschriften unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, den 5. August 1901. (2041)
Grossh. Generaldirektion.

Vom 1. Oktober d. J. ab werden sogenannte Kupeefahrkarten auf den Stationen der Strecke Halle a/Saale-Leipzig M nicht mehr ausgegeben. Die auf die Ausgabe derartiger Karten bezüglichen Bestimmungen auf Seite 11/12 des Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil II für den Direktionsbezirk Halle a/Saale vom 1. September 1900 werden mit dem genannten Tage aufgehoben.

Halle a/Saale, den 5. August 1901. (2042)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Verdingung von 2540 Stück Achslagerkasten in 2 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin und Halle a/S. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 30. August 1901, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis zum 28. September 1901.

Berlin, den 7. August 1901. (2043)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkauf der im diesseitigen Bezirke aus dem Oberbau angesammelten Altmaterialien ist auf den 31. d. Mts., Vormittags 11 Uhr — im Geschäftszimmer Nr. 51 des Direktionsgebäudes — Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau hierselbst, Empfangsgebäude Zimmer Nr. 2, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in baar portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis zum 28. Septbr. 1901.
Kattowitz, den 7. August 1901. (2044)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Oels i/Schlesien stehen 158 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Centralbüreau hierselbst Gartenstrasse Nr. 106 bis 20. August d. Js., Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags 11½ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten und die Verkaufsbedingungen können von unserem technischen Büreau hierselbst, oberschlesischer Bahnhof, Zimmer 13, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar) bezogen werden.

Breslau, im Juli 1901. (2045)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.
Am 1. Oktober d. J. sind 2 Stück normalspurige 2 achsige Tenderlokomotiven von je 14,8 t Dienstgewicht, vollständig betriebsfähig und gut erhalten, zu verkaufen.

Die Besichtigung derselben kann jederzeit in der Werkstatt Mirow nach voraufgegangener Meldung bei der Betriebsinspektion in Wesenberg stattfinden. (2046)
Die Direktion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 63. | 14. August 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 23 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Einsteigen ohne Anhalten.

Von W. Berdrow.

Auch das Eisenbahnwesen nährt einige jener technischen Seeschlangen, die unlösbar scheinen und doch nicht sterben können, ja gerade den fähigen Köpfen immer wieder Stoff geben, ihre Erfindungsgabe daran zu versuchen. Das Aus- und Einsteigen bei fahrendem Zuge gehört unter diese dankbar-undankbaren Aufgaben. Eine Fülle von originellen Lösungen, fast alle interessant, wenn auch bis jetzt alle mehr oder weniger unausführbar, sobald neben dem Techniker auch der Rechner zu Worte kommt, der ihre Oekonomie prüfen soll, stehen bereits zu Gebote und sind mehrfach auch in diesen Blättern besprochen (vergl. zuletzt den Aufsatz „Die Epicykelbahn“ in Nr. 13 Jahrgang 1900 d. Ztg.). In Dingler's „Polytechnischem Journal“, das neuerdings dem Verkehrswesen grössere Aufmerksamkeit widmet, ist kürzlich*) ein neuer Weg zur Erreichung dieses Zieles in Vorschlag gebracht, der, wenn er auch den Boden der Wirklichkeit ebenfalls nicht betreten sollte, doch in der gegenwärtigen Zeit, wo die Erhöhung der Eisenbahngeschwindigkeit in Aller Munde ist, einer kurzen Besprechung werth sein dürfte.

Der ungenannte Verfasser, offenbar kein Eisenbahntechniker, jedenfalls aber ein Elektrotechniker, nimmt zur Vermittelung zwischen dem ruhenden Boden und den mit 30 km Geschwindigkeit durch die Stationen gehend gedachten Eisenbahnwagen einen elektrisch betriebenen Uebergangs- oder „Umsteigewagen“ in Anspruch, der sich eine gewisse Strecke lang auf einem Schmalspurgleis neben dem durchgehenden Hauptgleis bewegt. Er wird beim Herannahen des Zuges in Bewegung gesetzt und möglichst schnell auf diejenige Geschwindigkeit gebracht, die der verlangsamten Fahrt des zu besteigenden bezw. zu verlassenden Zuges entspricht, also auf 30 km. Alsdann wird durch niedergelassene Laufstege eine Verkuppelung zwischen Zug und Umsteigewagen bewirkt, die sich infolge eines eigenthümlichen Antriebes genau gleich rasch bewegen. Das Besteigen und Verlassen des Zuges, der wohl als Durchgangszug gedacht ist, soll mit thunlichster Beschleunigung vollzogen werden, sodann der abgekuppelte Wagen gebremst und schnell zum Stehen gebracht werden. Es bedarf zu alledem keiner Elektrizitätswerke auf den so eingerichteten Bahnhöfen. Der Umsteigewagen erhält seine Antriebskraft schon vor der Kuppelung mit dem Zuge aus einer in letzterem mitgeführten und sogar kostenlos bethätigten Elektrizitätsquelle, die nur während der Stationsdurchfahrt in Wirksamkeit tritt.

Alles dieses erfordert einige Worte der Erläuterung.

Dass elektrische Motorwagen, was die Beschleunigung und Kraftsteigerung beim Anfahren, die Kraftvernichtung und Fahrtverlangsamung beim Anhalten betrifft, den Lokomotivzügen weit überlegen sind, ist bekannt und bedarf keiner Begründung. Beständen alle Personen- und Schnellzüge nur aus zusammengekuppelten Motorwagen, so wäre das Problem der Zeitvergeudung beim Bremsen und Anfahren grösstentheils auf dynamischem Wege zu lösen, und die Aufgabe: Einsteigen ohne Anhalten wäre vielleicht garnicht aufgetaucht. Bei den Berliner Schnellfahrtversuchen elektrischer Lokomotiven ist ja eine Beschleunigung von 0 auf 60 km binnen 30 Sekunden erreicht worden. Indessen ist an die Einführung der Elektrizität für schnellfahrende Personenzüge aus oft wiederholten Gründen einstweilen wohl noch nicht zu denken, und der Vorschlag des angeführten Artikels geht deshalb dahin, diese grossen Vortheile des elektrischen Antriebes wenigstens für den Umsteigewagen in Anspruch zu nehmen. Es ist klar, dass der den Uebergang zwischen Zug und Station vermittelnde Wagen für das Ein- und Aussteigen nur so lange benutzt werden kann, als er die Geschwindigkeit des Zuges besitzt. Je kürzer die Zeiten und Weglängen beim Anfahren und Bremsen sind, um so mehr Zeit bleibt, eine gewisse Gleislänge als Weg des Wagens vorausgesetzt, für das Umsteigen übrig. Den zur Erreichung und zur Wiedervernich-

*) Jahrg. 1901, Heft 20: „Ueber die Möglichkeit, die Durchschnittsgeschwindigkeit der Personenzüge usw. erhöhen zu können.“

tung einer Schnelligkeit von 30 km erforderlichen Weg hat der Verfasser zu 250 m in jedem Falle, also 500 m insgesammt angenommen, die erforderliche Umsteigezeit bei vier Uebergängen zwischen Zug und Umsteigewagen auf 1½ Minuten, entsprechend der Haltezeit der Schnell- und raschen Personenzüge von 1 bis 2 Minuten auf den meisten Stationen. In 1½ Minuten durchmisst der Zug nebst dem Umsteigewagen bei der ermässigten Geschwindigkeit von 30 km 750 m, es ist also eine Länge des Nebengleises von 1 250 m nöthig, die für je eine halbe Minute Zeitzuschlag für das Ein- und Aussteigen um 250 m verlängert werden muss.

Die Anlage eines Bahnhofes, dessen Verkehr (was Schnell- und beschleunigte Personenzüge betrifft) ohne Anhalten aufgenommen werden soll, stellt sich demnach folgendermaassen. Die Züge passiren den Bahnhof mit der ermässigten Geschwindigkeit von 30 km und behalten diese auf eine Strecke von rund 1,5 km bei. Kurz vor dem Eintreffen eines solchen Zuges setzt sich auf einem Neben- (Schmalspur- oder Schwebe-) Gleis der mit den abfahrenden Personen besetzte Umsteigewagen in Bewegung, so dass er sich nach 250 m Weglänge und Erreichung der Normalgeschwindigkeit neben dem Fernzug befindet, der gleichzeitig seine Schnelligkeit auf das vorgeschriebene Durchfahrttempo ermässigt hat. Nunmehr können Zug und Wagen gegen einander als ruhend betrachtet werden, wie man es zuweilen auf der Berliner Stadtbahn beobachten kann, wenn ein Lokal- und ein Fernzug eine Weile mit gleicher Geschwindigkeit neben einander herlaufen. In diesem Augenblick werden die schmalen, mit Geländer versehenen Laufstege vom Umsteigewagen niedergelassen und in die Plattformen einiger Wagen des Fernzuges eingehakt. Während die in dem Umsteigewagen befindlichen Fahrgäste an einem Ende einsteigen, verlassen die Aussteigenden den Zug an einem oder einigen anderen Punkten und nehmen im Uebergangswagen Platz. Alsdann wird letzterer abgelöst, verlangsamt rasch seine Fahrt und kehrt zum Stationsgebäude zurück, während der Fernzug unter Annahme seiner Normalgeschwindigkeit weiterfährt. Die Länge des Umsteigewagens dürfte am besten so bemessen werden, dass sie etwa zwei Wagen des Fernzuges gleichkommt oder wenigstens, wenn letztere sehr lang sind, über einen soweit hinausreicht, dass nicht nur die beiden Plattformen dieses, sondern auch die Endplattform des vorhergehenden und die vordere des folgenden Wagens in Verbindung mit dem Umsteiger gesetzt werden können. Die Reisenden sind durch Tafeln dahin zu unterrichten, dass sie den Zug nur durch bestimmte Thüren verlassen und betreten. Der Uebergang von Wagen zu Wagen ist, da die Fahrzeuge dicht neben einander laufen und die Uebergangsbrücken Geländer haben, ganz leicht und gefahrlos, so dass, wenn zwei Eingänge und zwei Ausgänge vorhanden sind, in einer Minute mindestens 12—20 Personen den Zug besteigen und verlassen können. Stärker ist aber der Verkehr auf allen kleineren und mittleren Bahnhöfen nicht oder nur ausnahmsweise, dagegen sieht man oft Züge anhalten, denen kaum 3—4 Personen entsteigen.

Der Betrieb des Umsteigewagens, den wir uns beiläufig als ein zwar langes, aber schmales und leichtes Fahrzeug vorstellen können, soll, wie schon bemerkt, auf elektrischem Wege stattfinden. Die Antriebskraft soll jedoch von dem jeweilig passirenden Zuge geliefert werden, und zwar auf folgende Weise. Mit einer Achse dieses Zuges, z. B. auf dem Packwagen, wird eine Drehstromkraftmaschine von rund 45 PS gekuppelt, so zwar, dass sie beliebig während der Fahrt aus- und eingeschaltet werden kann. Der Zugführer schaltet sie ein, sobald der Zug sich einer Station nähert und seine Fahrt zu verlangsamen beginnt. Der Widerstand des magnetischen Feldes erweist sich alsdann, wie bei Strassenbahnwagen täglich beobachtet werden kann, als eine vorzügliche Bremskraft, mit anderen Worten, die lebendige Kraft des von 60 auf 30 km zu bringenden Zuges setzt sich anstatt in die nutzlose Wärmeerzeugung der Bremsen zum Theil in Elektrizität um. Diese muss nunmehr den Leitungsdrähten oder Isolirschienen des Nebengleises zugeführt werden, wozu eine Aufnahmeleitung längs des Hauptgleises und einige Verbindungsleitungen gehören. Auf diese Weise soll die Trolleyleitung des Zuführungswagens kostenlos geladen werden, und zwar genau so lange, als der Wagen in Bewegung erhalten werden muss. Wenn demnach das Nebengleis nur über seine eigene Länge, d. h. auf 1 250—1 500 m zu reichen braucht, so muss doch die Leistung des Generators im Zuge schon früher beginnen und darf erst aufhören, nachdem der Wagen wieder an seinen Ausgangspunkt zurückgekehrt ist. Inzwischen wird der Zug mit einer möglichst rasch wieder auf 60 km beschleunigten Fahrt seinen Weg fortgesetzt haben und dürfte im ganzen rund 3 km zurücklegen. So lang muss deshalb auch die den Hauptschienenstrang begleitende Aufnahmeleitung sein, was der Verfasser nicht bedacht zu haben scheint, da er für die Stromleitungen in seinem rohen Kostenanschlag nur eine Länge von 1 250 m einsetzt. Allerdings liesse sich damit und mit der Arbeitsbeschränkung des Generators auf die eigentliche Bremsstrecke von etwa derselben Länge wohl auskommen, wenn man für die Bewegung des Umsteigewagens Akkumulatoren in Anspruch nähme und die Leistung der Dynamomaschine auf etwa 100 PS erhöhte, so dass sie zur Bremsung des Zuges auch wirklich ausreichte und während ihrer Arbeitszeit die Motoren und die Sammler des Umsteigewagens gleichzeitig speiste. Nach dem Plane des Erfinders ist dies freilich aus dem Grunde nicht ausführbar, weil nicht Gleich-, sondern Phasenströme zur Kraftübertragung verwendet werden sollen. Die letzteren sollen nämlich dazu dienen, die Geschwindigkeit des Motorwagens und Zuges übereinstimmend zu erhalten, da bei der Uebertragung von Drehstrom Kraftmaschine und Motor nahezu gleichmässig laufen. Unter diesen Umständen muss freilich auf die Beihilfe der Sammlerbatterie verzichtet und die Leistung des Generators so lange unterhalten werden, als der Motorwagen in Bewegung ist.

Anlage und Betrieb der vorgeschlagenen, sicherlich originellen Ein- und Aussteigevorrichtung werden aus dem Gesagten verständlich sein. Es bedarf indessen auch noch eines Blickes auf die Ausführungsmöglichkeit und die damit verbundenen Kosten. Unsere Quelle berechnet die letzteren auf 76 500 ℳ in roher Schätzung für eine Station, wovon 30 000 ℳ auf das Nebengleis von 1 250 m, der Rest auf den Wagen, die elektrischen Einrichtungen und Leitungen veranschlagt werden. Ein Fehler in der Abschätzung der Leitungen ist schon oben erwähnt: die Stromabnahmeleitung der Dynamomaschine müsste etwa doppelt so lang sein, um auch für die Rückfahrt Strom abgeben zu können. Auch sonst ist der Anschlag lückenhaft. Da der Verkehr doch in zwei Richtungen geht und der Ort des Ein- und Aussteigens, der Bahnsteig, doch derselbe sein muss, so ist zur Seite jedes Gleises oder bei eingleisigen Bahnen zu beiden Seiten derselben je ein Nebenstrang, vom Bahnhof nach der Abfahrtrichtung sich 1 250—1 500 m weit erstreckend, erforderlich. Die Zahl der Trolleyleitungen ist ebenfalls zu verdoppeln, an Motorwagen mit elektrischer Einrichtung sind zwei, ja um Betriebsstörungen zu vermeiden, sogar drei erforderlich und die Abnahmeleitung des Hauptschienenstrangs ist ebenfalls nach b e i d e n Seiten hin zu verlängern. Dagegen gehört die auf 18 000 ℳ veranschlagte elektrische Einrichtung des Zuges, der bestiegen beziehungsweise verlassen werden soll, nicht in die Berechnung hinein, weil die letztere für die Stationseinheit, nicht für die Zugeinheit aufgestellt ist. Trotzdem kommt man mit drei Wagen zu je 16 000 ℳ, zwei Nebengleisen zu je 30 000 ℳ und den erforderlichen Stromführungsleitungen zu 25 000 ℳ auf erheblich grössere Beträge, mindestens 130 000 ℳ für die Einrichtung jeder Station.

Ob die Vortheile der Stationsdurchfahrt, die in der erhöhten Durchschnittsgeschwindigkeit und der Ersparniss der Kosten des Anhaltens bestehen, derartige Ausgaben rechtfertigen, müssen Fachleute untersuchen. Hier möge zum Schluss noch auf einige Punkte hingewiesen werden, die, wenn selbst alle Forderungen der Technik und der Ertragsfähigkeit sich mit der geschilderten Neuerung vereinigen liessen, doch nicht ausser Acht bleiben könnten.

Angenommen, diese würde an einer Eisenbahnlinie von 300 km auf 15 Zwischenstationen, also in Entfernungen von 20 km zur Anwendung gebracht. Das würde bereits einen Aufwand von rund 2 000 000 *M.* ohne die entsprechende Einrichtung der Züge selbst verursachen. Dem entgegen stände günstigstenfalls ein Zeitgewinn von drei Minuten für jede Station oder von dreiviertel Stunden für die ganze Fahrt, d. h. die gesammte Fahrzeit von rund 6 Stunden würde nur um ein Achtel abgekürzt, während ein durchgehender Schnellzug mit Anhalten nur an den wichtigsten Kreuzungen eine Zeitersparniss von mindestens 1 ½ Stunden bewirkt. Mit anderen Worten, der Vortheil, den die heutigen Schnellzüge für diejenigen bieten, die es wirklich eilig haben, wird von dem System: „Einsteigen ohne Anhalten" so lange nicht entfernt geboten, als bei letzterem eine Geschwindigkeitsermässigung auf die Hälfte über eine ansehnliche Strecke verlangt wird. Eine andere Frage: wie zu verfahren sei, wenn der Umsteigewagen ausnahmsweise die Zahl der Fahrgäste an einer Station nicht fasst, wird in dem Aufsatz, auf den sich diese Mittheilungen beziehen, sehr einfach dahin beantwortet, dass dann eben der Zug zu halten und die entstehende Verzögerung durch schnelleres Fahren wieder auszugleichen hat. Dagegen ist nichts zu sagen. Es könnte allenfalls befürchtet werden, dass die Möglichkeit, Schnellzüge durchweg auch auf kleineren Stationen besteigen zu können, noch in höherem Grade als jetzt ihre Benutzung für den Lokalverkehr und ihre Ueberlastung zur Folge haben dürfte. Dem würde wohl durch die Platzkarten, aber auch dadurch entgegengewirkt werden können, dass auch die Personenzüge durch dieselbe Einrichtung eine grössere Geschwindigkeit erhalten würden.

Immerhin ist die versuchte Lösung so interessant, dass sie trotz der ihr zweifellos noch anhaftenden Unvollkommenheiten der Beurtheilung eines weiten Leserkreises der Eisenbahnwelt übergeben zu werden verdient.

Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen.

Mit der grossartigen Entwickelung des Eisenbahnwesens musste eine besondere Anpassung und Neugestaltung des Rechts auf diesem Gebiete Hand in Hand gehen. So ist es auch betreffs der Pfandrechte an Eisenbahnen und der Zwangsliquidation der Fall gewesen, nachdem viele Milliarden von Nationalvermögen aller Kulturländer in Eisenbahnen angelegt worden. Die mannigfachen Verhältnisse auf diesem Gebiete vereinfachen sich natürlich wieder dort, wo der Staat selbst die Eisenbahnen in Eigenthum und Betrieb hat. Das wird, wenigstens betreffs der Hauptbahnen, demnächst auch in der Schweiz der Fall sein. Gerade jetzt aber, während der Inswerksetzung der Verstaatlichung, ist den dortigen Eisenbahnfragen erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet, und grundsätzlich bildet es ja immer noch einen wissenschaftlichen Streitgegenstand, ob und in wie weit Eisenbahnen Gegenstand eines Pfandrechts sein können. Aus der Praxis erinnert man sich, zu welchen Ungehörigkeiten und Konflikten es früher häufig kam; man denke z. B. an die s. Zt. häufige Beschlagnahme österreichischen Eisenbahnmaterials in Deutschland, die schliesslich auf gesetzlichem bezw. vertraglichem Wege beseitigt wurde. Auch die Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens ist ziemlich reich an tiefgreifenden Vorkommnissen auf diesem Gebiete. So verdient eine kürzlich erschienene Schrift „Die Zwangsliquidation der Eisenbahnen" von Dr. jur. W. Vollenweider (Zürich, Verlag von Schulthess & Co., 141 Seiten) Beachtung, wennschon sie ganz vorwiegend nur schweizerische Verhältnisse und Lehren berücksichtigt und nicht den Anspruch machen kann, irgendwie erschöpfend zu sein. Die Darstellung ist zumeist klar und der Verfasser weiss eigene Meinungen zu vertreten; einige poetische Freiheiten, wie der Satz: „Heute verbindet der Schienenstrang den Nordpol mit dem Südpol" können schliesslich selbst bei einer so abstrakten Materie mit unterlaufen.

Das schweizerische Bundesgesetz vom 11. April 1889 über Schuldbetreibung und Konkurs bestimmt u. a. seine Nichtanwendung auf die Zwangsliquidation der Eisenbahnen, und am Schluss des Bundesgesetzes über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen vom 24. Juni 1874 heisst es: „Auf Staatsbahnen finden die Bestimmungen dieses Gesetzes, soweit sie die Verpfändung beschlagen, Anwendung. Die Liquidation beschränkt sich jedoch auf die Versteigerung des Pfandobjektes" usw. Thatsächlich ist das Bundesgesetz, wie auch die vorliegende Abhandlung anerkennt, namentlich für Privateisenbahnen erlassen worden, und es ist so selbstverständlich, dass es beinahe spasshaft klingt, wenn Vollenweider sagt: „Der Staat kann sich allein wegen der Unrentabilität einer Eisenbahn nicht der kreditschädigenden Prozedur eines Konkurses unterziehen." Selbst die „Beschränkung" auf die „Versteigerung des Pfandobjektes" erscheint unter dem Staatsbahnsystem unhaltbar, zumal, wie Vollenweider selbst feststellt, auch in der betreffenden schweizerischen Gesetzgebung „die Eisenbahn als ein untheilbares Ganzes zu betrachten ist". Das muss dann doch auch auf das gesammte Staatsbahnnetz zutreffen. Uebrigens hat in der Schweiz das Eisenbahnwesen, trotz des herrschenden Privatbahnsystems, eher eine gewisse Centralisirung erfahren, als im Deutschen Reiche, wo der „Eisenbahnparagraph" der Verfassung, der die Verwaltung als einheitliches Netz vorsieht, immer noch nicht zur Ausführung gelangt ist. Die neue schweizerische Bundesverfassung von 1874 hat in ihren Artikeln 26 und 64 das Gesetzgebungsrecht über Bau und Betrieb der Eisenbahnen ausdrücklich dem Bunde überwiesen; der Bund bezw. das Bundesparlament haben die Entscheidung über die Ertheilung aller Konzessionen usw. Schon vor Erlass der Bundesverfassung und des Bundesgesetzes über die Verpfändung von 1874 hatten einzelne Kantone, so zuerst Neuenburg, Gesetze über Verpfändung usw. von Eisenbahnen erlassen, in denen bereits die vom Bundesgesetz beibehaltenen Grundsätze aufgestellt waren, dass jede Eisenbahn ein untheilbares Ganzes bildet und dass die Verpfändung den Betrieb der Eisenbahn in keiner Weise hindern darf.

Der fast von allen Seiten aufgestellte Grundsatz, dass es dem Privatunternehmer nicht gestattet sei, die Bahnanlage oder Zubehörstücke derselben ihrer Bestimmung zu entziehen, hat vielfach dazu geführt, die Eisenbahn als eine im Gemeingebrauch stehende Sache, als eine res extra commercium anzusehen. Daraus wird geschlossen, eine Eisenbahn könne auch nicht verpfändet werden, denn die Verwirklichung des Hypothekenrechts erfolge in letzter Linie durch den Verkauf des Unterpfandes; res extra commercium könnten aber nicht verpfändet werden; alle verkehrsunfähigen Liegenschaften seien deshalb auch untauglich, Gegenstand einer Hypothek zu sein. Vollenweider beruft sich in dieser Beziehung auf das württembergische Ausführungsgesetz zur R.-C.-P.-O. Art. 21: „Der Pfändung sind nicht unterworfen solche Sachen, welche für die Erfüllung der Zwecke des öffentlichen Dienstes unentbehrlich sind." Vollenweider sucht diese Auffassung als von falschen Voraussetzungen ausgehend zu widerlegen; trotz des Gemeingebrauchs liege bei einer Eisenbahn immer eine gewerbliche Unternehmung vor. In der Schweiz ist jedenfalls grundsätzlich die Verpfändbarkeit der Eisenbahnen anerkannt worden, aber das schweizerische Bundesgesetz bestimmt in Art. 1: „Zur Bestellung von Pfandrechten auf Eisenbahnen im Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft ist die Bewilligung des Bundesraths erforderlich." Uebrigens sind die Kapitel über die Verpfändung der Eisenbahnen diejenigen des Buches, welche am meisten allgemeines Interesse haben. Wichtig ist u. a. die Frage, wie weit eine Eisenbahn im Bau vorgeschritten sein muss, damit sie verpfändet werden kann. Nach dem schweizerischen Eisenbahngesetz darf eine Eisenbahn schon vor ihrer Vollendung verpfändet werden. Heutzutage wird Geld ohne reale Sicherung schwerlich gegeben, daher wird verlangt, dass die Verpfändung der Eisenbahn so früh als möglich gestattet sein müsse. Andererseits gebietet das öffentliche Interesse, dass die Sicherung der Pfandgläubiger auch eine thatsächliche sei, dass die Gegenstände, die verpfändet werden, wirklich vollwerthig bestehen oder wenigstens Gewähr für ihre Vollendung gegeben ist; Vollenweider erinnert an das Schicksal der „Garantiestädte" beim Krach der schweizerischen Nationalbahn und kommt zur Billigung eines strengeren Standpunktes, als er derzeit in der Schweiz herrscht, indem er anführt: „Wenn nun der Entwurf des deutschen Verpfändungsgesetzes sogar verlangen kann, dass die Bahn vollendet sei, bevor sie verpfändet werden darf, so glauben wir, dürfte in der Schweiz wenigstens verlangt werden, dass die Bahn im ersten Stadium liegt."

Betreffs der gegenwärtigen Verstaatlichung in der Schweiz ist bemerkenswerth, dass das Gesetz den

Pfandgläubigern ein Einspruchsrecht gewährt gegen den Verkauf der ganzen Bahn oder einzelner Linien, d. h. die Pfandgläubiger können den privatrechtlichen Prozessweg beim Bundesgericht betreten. Bei der grossen Zersplitterung der Eisenbahnanleihen in viele tausend Theile ist indess gewöhnlich ein gemeinsames Vorgehen der Betheiligten schwer zu erreichen. So hat die Gesetzgebung zum Schutz der Obligationenbesitzer verschiedentlich, vor allem in Oesterreich, wo es am nothwendigsten erschien, dann auch in Deutschland eingegriffen. Während nach schweizerischem Recht die Mehrheitsbeschlüsse der Obligationenbesitzer für eine protestirende Minderheit nicht verbindlich sind, befürwortet Vollenweider ebenso wie Meili unbedingte Verbindlichkeit. Cohn-Göttingen bestreitet allerdings, dass die Besitzer von Theilobligationen Genossen eines gemeinsamen Rechtes seien; sie seien im Gegentheil selbständig berechtigte; aber er gibt zu, dass die Mehrheitsherrschaft aus Nützlichkeitsgründen höchst gerechtfertigt ist. Vollenweider erklärt die im deutschen Gesetz gegebene Lösung für eine ausserordentlich glückliche und knüpft daran den Wunsch, es möchte bei einer allfallsigen Gesetzesrevision auch der schweizerische Gesetzgeber diese Idee verwirklichen. Nach dem deutschen Reichsgesetz vom 4. Dezember 1899 haben, wenn die ausgegebenen Schuldverschreibungen mindestens 100 000 ℳ betragen und die Zahl der Stücke mindestens 100 ist, die Beschlüsse, welche von einer Versammlung der Gläubiger aus diesen Schuldverschreibungen zur Wahrung ihrer gemeinsamen Interessen gefasst werden, verbindliche Kraft für alle Gläubiger der bezeichneten Art. Bei Aufgabe oder Beschränkung von Rechten wird eine „qualifizirte“ Mehrheit von $^3/_4$ oder $^2/_3$ verlangt. Die Besitzer der Obligationen sind ferner berechtigt, einen gemeinsamen Vertreter zu wählen, und dieser kann dann in ihrem Namen mit dem Schuldner unterhandeln.

Vollenweider geht einzelne Fälle von Verpfändungen usw. in der Schweiz durch: Lausanne-Echallens, Lausanne-Ouchy, Tössthalbahn, Waldenburger Bahn, Seethalbahn, Lugano-San Salvatorebahn, Rheineck-Walzenhausen, meist Strassen- oder Bergbahnen; er kommt auch auf den Konkurs der Nationalbahn, die Liquidation der Jura-Bern-Luzernbahn u. a. zu sprechen. Der zweite Abschnitt seiner Schrift, welcher besonders die Zwangsliquidation behandelt, beschäftigt sich noch ausschliesslicher mit schweizerischen Verhältnissen. Wir gehen darauf nicht näher ein. Hervorheben möchten wir nur noch angesichts des soeben stattgehabten Kampfes um das Tarifgesetz der künftigen schweizerischen Bundesbahnen und des Wettbewerbs zwischen privaten Nebenbahnen und eidgenössischen Hauptbahnen in der Schweiz, wie wegen der Vergütungen aus dem direkten Verkehr schon vor mehr als 20 Jahren Grundsätze betreffs der Sicherstellung, die schliesslich nur in Konkursprivilegien gefunden wurden, aufgestellt waren. Vollenweider führt aus: „Es ist nur logisch, dass der Staat, der ja die Bahnen durch die Art. 30 und 33 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen von 1872 und durch Art. 2 des Gesetzes über den Transport auf Eisenbahnen dazu zwingt, den direkten Verkehr aufrecht zu erhalten, nun auch dafür sorgt, dass die daraus entspringenden Forderungen auf dem Wege des Gesetzes geschützt werden. Der Bundesrath hat damals in seiner Botschaft zum Gesetze betont, dass es nicht im Belieben der Bahnverwaltungen liegen soll, den direkten Anschluss oder die Anknüpfung jedes Verkehrs willkürlich zu gewähren oder zu erschweren.“ „Es ist“, heisst es weiter, „eine Sache öffentlichen Rechts, und allen denen, welche Eisenbahnen bauen oder betreiben wollen, gesagt, dass sie hier keine Gewalt haben sollen, nach ihrem Belieben zu verfahren. Sie müssen sich den Interessen des Verkehrs unterordnen, die einen durchaus ungehemmten Uebergang aller Transporte von einer Bahn auf die andere erheischen.“ Dieses Gesetz wollte seinen Schutz nicht nur den schweizerischen, sondern auch den auswärtigen Eisenbahnen angedeihen lassen. Es handle sich, sagte der Bundesrath, ebenso sehr wie um den Schutz, um die Aufrechterhaltung bezw. Wiederherstellung des Kredites der schweizerischen Eisenbahnen, und dies setze voraus, dass man die zu erlassenden Anordnungen auch den auswärtigen Bahnunternehmungen, die mit den schweizerischen Bahnen in Verkehr stehen, zukommen lassen müsse.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ueber die bevorstehende Aufhebung der Sommerkarten und anderer Ausnahmekarten** bringen zahlreiche hiesige und auswärtige Zeitungen Mittheilungen, die auf einen dieserhalb ergangenen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten Bezug nehmen. Wie wir von zuständiger Seite erfahren, handelt es sich aber hierbei nur um vorbereitende Schritte, Berichtseinforderungen von den Eisenbahndirektionen und ähnliches. Eine Anordnung des Herrn Ministers ist noch nicht ergangen, seine endgültige Entschliessung hängt in einer Anzahl von Punkten noch von den gutachtlichen Aeusserungen der Direktionen ab. Sobald die Entscheidung getroffen ist, hoffen wir unseren Lesern weitere zuverlässige Mittheilungen bringen zu können.

— **Rückfahrkarten für Gesellschaftsreisen.** Nachdem bei einzelnen königlich preussischen Eisenbahndirektionen Zweifel betreffs der Verausgabung von Rückfahrkarten für Gesellschaftsreisen entstanden sind, hat sich der Minister der öffentlichen Arbeiten mit den nachfolgenden Vorschlägen einverstanden erklärt: 1. Bei Gesellschaftsreisen für Hin- und Rückfahrt sind in der Regel die gewöhnlichen Rückfahrkarten zu verausgaben, nachdem sie mit einem Vermerke „ohne Freigepäck“ oder noch einem weiteren Zusatze, der die Beschränkung in der Benutzung gewisser Züge ausspricht, versehen sind. Die Fahrkarten sind auf der Hinfahrt nur gültig für einen zu bestimmenden Zug, auf der Rückreise, falls nicht eine Beschränkung ausdrücklich ausgesprochen ist, für alle Züge. Die Gültigkeitsdauer beträgt 45 Tage. 2. Werden für derartige Reisen besondere Fahrkarten gedruckt, so wird einerseits bezüglich der Gültigkeitsdauer innerhalb der Grenze von 45 Tagen den Wünschen der Antragsteller Rechnung getragen, andererseits der im Betriebsinteresse nothwendige Aufdruck hinzugefügt.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Juni d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 16 Entgleisungen auf freier Bahn (darunter 12 bei Personenzügen), 19 Entgleisungen in Stationen (davon 6 bei Personenzügen), 14 Zusammenstösse in Stationen (davon 4 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 31 Reisende und 13 Bahnbedienstete verletzt.

— **Der Winterfahrplan für die Berliner Stadt- und Ringbahn** wird, wie die „Berl. B.-Ztg.“ mittheilt, nach dem vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigten ersten Entwurf eine Reihe von wichtigen Aenderungen bringen. Zwischen der Stadtbahn und dem Grunewald wird die Zahl der Züge erheblich vermehrt. Von 6 Uhr Morgens bis 9 Uhr Vormittags sowie von 7 bis 10 Uhr Abends wird der Viertelstundenbetrieb in beiden Richtungen durchgeführt. Auf dem Südring werden die Züge Rixdorf-Potsdamer Bahnhof beschleunigt und — aus Betriebsrücksichten — eine Minute früher in den Potsdamer Bahnhof eingebracht. Auf der Strecke Stadtbahn-Niederschöneweide-Johannisthal-Grünau werden in den Monaten Oktober und April nach dem für diese Zeit vorgesehenen Sommer-Sonntagsfahrplan stündlich sechs statt vier Züge bis Niederschöneweide oder Grünau verkehren. Eine wichtige Anordnung hat der Minister für die Station Baumschulenweg getroffen: vom 1. Oktober an sollen auch Sonn- und Feiertags sämmtliche Züge dort halten.

— **Die D-Züge zwischen Berlin und Hamburg**, die bekanntlich die schnellsten Züge in Deutschland sind, sollen, wie Berliner Zeitungen übereinstimmend melden, zum 1. Oktober eine weitere Beschleunigung erfahren. Nach dem ersten Entwurf zum Winterfahrplan wird die Fahrzeit des D-Zuges 6 Berlin-Hamburg um 7 Minuten, die Fahrzeit des Gegenzuges 7 Hamburg-Berlin um 9 Minuten verkürzt. Für Altona beträgt die Verkürzung nur für den Zug 7 Altona-Berlin 1 Minute weniger, sonst ist sie dieselbe. Die Züge werden nach folgendem Fahrplan verkehren: Berlin (Lehrter Bahnhof) ab 1 Uhr 20, Hamburg (Klosterthor) an 4 Uhr 52, Altona 5 Uhr 16. D-Zug 7 verlässt Altona 4 Uhr 18, den Berliner Bahnhof in Hamburg 4 Uhr 52 und kommt 8 Uhr 32 in Berlin an. Die Fahrzeit Berlin-Hamburg beträgt also 3 Stunden 32 Minuten, die Fahrzeit Hamburg-Berlin 3 Stunden 42 Minuten. Der Zug nach Hamburg hält nur in Wittenberge und Hagenow L. Der beschleunigte D-Zug 6 wird der schnellste Zug nach Hamburg und wohl in Deutschland sein, denn selbst der D-Zug 10, ab Berlin 7 Uhr 20 Minuten Abends, der nur einmal hält, braucht 3 Stunden 38 Minuten, also 6 Minuten mehr.

— **Die zweite Hauptprüfung für den preussischen Staatsdienst im Baufache** haben dem „Centralbl. f. Bauv.“ zu-

folge vor dem königlichen technischen Oberprüfungsamte in Berlin in der Zeit vom 1. April 1900 bis dahin 1901 im ganzen 199 Regierungsbauführer abgelegt. Von diesen Bauführern haben 174 die Prüfung bestanden, und zwar 47 als Baumeister für das Hochbaufach, 4 als Baumeister für das Ingeniörbaufach, 29 als Baumeister für das Wasserbaufach, 52 als Baumeister für das Eisenbahnbaufach und 42 als Baumeister für das Maschinenbaufach. Dieselben sind sämmtlich zu Regierungsbaumeistern ernannt worden. Nach den Vorschriften vom 6. Juli 1886 sind 4 Regierungsbauführer, und zwar sämmtlich für das Ingeniörbaufach, und nach den Vorschriften vom 15. April 1895 195 Regierungsbauführer, und zwar 53 für das Hochbaufach, 39 für das Wasserbaufach, 54 für das Eisenbahnbaufach und 49 für das Maschinenbaufach geprüft worden. Von den 147 Regierungsbauführern, welche die zweite Hauptprüfung mit Erfolg abgelegt haben, haben 16 das Prädikat „mit Auszeichnung“ zuerkannt erhalten. Von 552 Regierungsbaumeistern, welche am 1. April 1900 im Staatsdienst beschäftigt waren, gehörten dem Hochbaufach 200, dem Ingeniörbaufach 190, dem Wasserbaufach 35, dem Eisenbahnbaufach 48 und dem Maschinenbaufach 79 an. Im Laufe des letzten Etatsjahres sind als Bauinspektoren etatsmässig angestellt worden: 82 Regierungsbaumeister, und zwar für das Hochbaufach 38, für das Ingeniörbaufach 28 und für das Maschinenbaufach 16. Gestorben sind im letzten Etatsjahre 3 Regierungsbaumeister, von denen dem Hochbaufach 2 und dem Ingeniörbaufach 1 angehörten. Die Entlassung aus dem Staatsdienste haben 64 Regierungsbaumeister erhalten; davon gehörten dem Hochbaufach 28, dem Ingeniörbaufach 15, dem Wasserbaufach 8, dem Eisenbahnbaufach 4 und dem Maschinenbaufach 9 an.

— **Ein Betriebsbahnhof der Berliner Unterpflasterbahn** soll, wie Berliner Zeitungen melden, zur Erleichterung des Verkehrs der ankommenden und abgehenden Hochbahnzüge in dem Tunnel hinter der Haltestelle „Zoologischer Garten“ angelegt werden. Die letztere, der vorläufige Endpunkt der elektrischen Stadtbahn Zoologischer Garten-Warschauer Brücke, endigt nach dem bisherigen Projekt kurz vor der Ueberführung der Stadtbahn in der Hardenbergstrasse; dort werden sich auch die Eingänge zu der Tunnelbahn befinden. Hier war nun eine Verlängerung des Tunnels um etwa 100 m vorgesehen, wodurch Platz für ein Auszugsgleis gewonnen werden sollte. Auf Anregung der Stadtgemeinde Charlottenburg soll nun aber der Tunnel um etwa 300 m, und zwar bis zur Fasanenstrasse, verlängert und so breit angelegt werden, dass zwischen den durchgehenden Gleisen, die später nach Charlottenburg zu fortgeführt werden, ein Gleispaar zum Umsetzen und Rangiren der Züge Platz findet. Dieser viergleisige Tunnel wird sich unterhalb des jetzigen Vorgartengeländes der Hardenbergstrasse hinziehen und zwar auf der Südseite der Strasse, welche der Charlottenburger Magistrat erheblich zu verbreitern beabsichtigt. Die Strasse soll einen Promenadenweg und Asphaltpflaster erhalten. Zu diesem Zweck hat die Stadtgemeinde Charlottenburg bereits das in Frage kommende Vorgartenland erworben; die Auflassung soll mit Rücksicht auf den Tunnelbau und die Neuregulirung der Strasse demnächst erfolgen, damit die Firma Siemens & Halske im nächsten Monat schon mit den Arbeiten beginnen kann. Da auch hierbei wieder der Grundwasserspiegel erheblich gesenkt werden muss, so hat der Charlottenburger Magistrat in bereitwilliger Weise den Nothauslass in der Fasanenstrasse zur Abführung des Pumpwassers zur Verfügung gestellt. Besonderes Interesse nehmen die Gründungsarbeiten am Stadtbahnhof „Zoologischer Garten“ in Anspruch. Diese werden zu den schwierigsten Aufgaben der ganzen Tunnelausführung zählen, da die Fundamente der die Hardenbergstrasse kreuzenden (fünftheiligen) Stadtbahnbrücke nacheinander beseitigt und durch tiefergehende Fundamente, die ein halbes Meter unter die Tunnelsohle hinabreichen, ersetzt werden müssen, ehe an die Ausführung des zwischen ihnen hindurchgehenden Tunnels herangetreten werden kann. Es ist dazu erforderlich, dass die fünf Brücken zeitweilig auf eine Holzrüstung abgesetzt werden, damit die sie tragenden eisernen Säulen (20 an der Zahl) nacheinander herausgenommen und später, nach Abbruch und Wiederaufbau der Mauerfundamente, wieder eingesetzt werden können. Sämmtliche Arbeiten müssen mit der grössten Sorgfalt ausgeführt werden, weil der lebhafte Stadt- und Ringbahnbetrieb in keiner Weise gestört werden darf.

— **Eisenbahnprojekt Weisswasser-Weissenberg.** Ueber die durch den Ausbau dieser Eisenbahnlinie zu erzielenden wirthschaftlichen Vortheile geht uns von geschätzter Seite folgende Darlegung zu, der wir gern Raum geben, ohne uns mit allen Einzelheiten einverstanden erklären zu wollen.

„In Nr. 53 S. 844 d. Ztg. wird von der Bedeutung und Nothwendigkeit der sächsischen Nordostbahn gesprochen. Die dort gemachten Ausführungen über die Verkehrs- und Wirthschaftsverhältnisse der Lausitz rücksichtlich der west-östlichen Beziehungen bringen die nord-südlichen in Erinnerung. Hier besteht seit Jahrzehnten ein leider immer noch nicht ganz verwirklichtes Projekt einer Bahnverbindung Guben-Forst-Weisswasser-Löbau, für deren Vollendung neuerdings die Agitation der Interessenten wieder eingesetzt hat. Es bestehen die Strecken Forst-Weisswasser und Löbau-Weissenberg, der Bau der Strecke Guben-Forst wird demnächst in Angriff genommen werden. Sonach fehlt es noch an der Linie Weisswasser-Weissenberg, um eine neue, höchst wichtige Nord-Südverbindung von der Ostsee durch Sachsen nach Böhmen herzustellen. Diese Schlussstrecke wird zugleich eine nothwendige Zufuhrstrasse der sächsischen Nordostbahn bilden und somit die alte Handelsstrasse von der Niederlausitz nach der Elbe wiederherstellen. Zwischen Görlitz und Grossenhain mindestens noch eine Verbindung der preussischen mit der sächsischen Lausitz zu schaffen, darf wohl als ein unbedingtes Erforderniss der Zeit bezeichnet werden. Es besteht eine so ausgedehnte Gemeinsamkeit der beiderseitigen wirthschaftlichen Interessen, dass die künstliche Ablenkung der Verkehrswege an diesem Theil der preussisch-sächsischen Grenze auf die Dauer nicht aufrecht erhalten werden darf, ohne eine schwere Schädigung der in Betracht kommenden Gebiete zur Folge zu haben.

Schon bei oberflächlichem Blick auf die Karte ergibt sich, dass die Bahnlinie Guben-Weisswasser nur ein Torso ist und ganz naturgemäss ihren Anschluss nach Süden verlangt. Es würde dadurch, wie erwähnt, eine Durchgangslinie von Böhmen nach Pommern, Posen und Preussen geschaffen werden, welche zweifellos die kürzeste Verbindung in dieser Richtung bilden würde. Zugleich würde eine Entlastung der Strecke Cottbus-Berlin eintreten, auf welcher sich jetzt ein grosser Theil des bezüglichen Verkehrs gezwungenermaassen zusammendrängt. Ein grosser Vortheil der projektirten Nord-Südlinie ergibt sich ferner aus dem einerseits an den Elbplätzen von Riesa südlich und andererseits in Guben (nach der demnächstigen Schiffbarmachung der Neissestrecke bis zur Oder) ermöglichten Umschlagsverkehr.

Es wird in der Niederlausitz als grosser Uebelstand empfunden, dass die überall in der Lausitz gleichmässig vertretene Braunkohlen-, Glas- und keramische sowie theilweise auch die Textil-Industrie nicht in der Lage sind, für ihre Erzeugnisse sowohl in der Ein- als auch in der Ausfuhr nach allen Richtungen offenen Markt zu finden. Die nächstliegende Sorge ist die Kohlenfrage. Hier entsteht einmal die Frage: was wird, wenn die Kohlenschätze des Kölzig-Weisswasserreviers erschöpft sind, während die Industrie sich in — doch gewiss wieder eintretender — aufstrebender Konjunktur befindet? Die Ereignisse des letzten Jahres auf dem Kohlenmarkt haben ja viele Besorgnisse wach gerufen! Man wünscht dringend die Möglichkeit, den Bezug böhmischer Kohle eintreten lassen zu können, um so mehr, als dadurch auch einer übermässigen Preissteigerung der lausitzer Kohle vorgebeugt werden dürfte. Die Verbilligung der Kohle würde fraglos die schon so kräftige lausitzer Industrie erheblich unterstützen und ihr den Muth zur weiteren Ausdehnung verleihen. Eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit würde auf diese Weise vor allem für die Glasindustrie des Reviers Weisswasser-Forst eintreten, da diese durch die höheren (Monopol-) Preise der dortigen Braunkohle benachtheiligt ist. Andrerseits würden sich der lausitzer Kohle neue Absatzgebiete öffnen, nach denen sie strebt und welche ihr für Zeiten niedergehender Konjunktur sehr werthvoll sein werden. Dass der Glas- und der Ziegelindustrie neue Absatzwege äusserst erwünscht sind, braucht kaum erwähnt zu werden, da sich in diesen beiden Zweigen der lausitzer Industrie bereits seit einiger Zeit eine gewisse Ueberproduktion geltend zu machen beginnt.

Es sollten hiermit nur die wichtigsten Gesichtspunkte, welche für die preussische Lausitz rücksichtlich des besprochenen Eisenbahnprojekts in Betracht kommen, hervorgehoben werden. Zum Schluss möge noch darauf hingewiesen sein, in wie hohem Maasse die Strecke Weisswasser-Weissenberg zur Erschliessung der weiten Land- und Forstflächen jenes Gebiets beitragen und somit schon im Lokalverkehr bis zur Rentabilität gespeist werden wird.“

— **Lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld.** Am 12. d. Mts. sind bei der Dresdner Bank in Berlin und einigen auswärtigen Orten 1 479 000 ℳ. bahnbücherlich eingetragene Schuldverschreibungen der lausitzer Eisenbahngesellschaft zum Kurse von 99,5 % zur Zeichnung aufgelegt worden. Die Gesellschaft wurde im Jahre 1896 zu dem Zwecke begründet, die vollspurigen Nebeneisenbahnen von Muskau über Teuplitz nach Sommerfeld und von Rauscha nach Freiwaldau zu bauen und zu betreiben. Die Gesellschaft besitzt für die erwähnten Bahnen eine Konzession von unbegrenzter Dauer, und die Frage der Einlösung durch den Staat regelt sich nach dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, demzufolge nicht vor Ablauf von 30 Jahren nach der Betriebseröffnung die Abtretung des Unternehmens durch den Staat gefordert werden kann. Das Kapital der Gesellschaft beträgt 4 336 000 ℳ. Die

Nebeneisenbahn von Muskau über Teuplitz nach Sommerfeld ist 42,68 km lang und seit Juni 1898 im vollen Betriebe. Die Bahn ist berufen, ein an mächtigen Braunkohlen- und Thonlagern reiches Gebiet zu erschliessen. Im Anschluss an diese Linie hat die lausitzer Eisenbahngesellschaft auch den Betrieb der 7,7 km langen staatlichen Eisenbahnstrecke Muskau-Weisswasser übernommen. Die vollspurige Eisenbahn von Rauscha nach Freiwaldau ist 8,42 km lang und schliesst in Rauscha unmittelbar an die Staatsbahn an. Diese ist seit Dezember 1896 in Betrieb und vermittelt den lebhaften Verkehr nach und von dem durch seine hochentwickelte Dachstein- und Thonwaarenindustrie bekannten Orte Freiwaldau. Auf Beschluss des Aufsichtsraths und mit Genehmigung der vorgesetzteu Behörde hat die lausitzer Eisenbahngesellschaft mit Wirkung vom 1. April d. J. ab die vollspurige Nebeneisenbahn von Hansdorf nach Priebus, 23,91 km lang, zum Preise von 1 479 000 *M.* erworben, einem Preise, welcher dem Selbstkostenpreise entspricht und als niedrig bezeichnet werden muss.

Zur Beschaffung des Kaufpreises und zur Aufbringung von 360 000 *M.* zu baulichen Erweiterungen und zur Vermehrung der Betriebsmittel hat die Gesellschaft nunmehr 4 proz. Schuldverschreibungen im Gesammtbetrage von nom. 1 839 000 *M.* ausgegeben. Diese Schuldverschreibungen sind bahnbücherlich auf die Linien der lausitzer Eisenbahngesellschaft eingetragen, so dass sie hypothekarische Sicherheit geniessen. Die Anleihe wird spätestens bis Ende 1942 getilgt, doch kann vom Jahre 1906 ab eine verstärkte Tilgung oder Totalkündigung eintreten. Die Obligationen lauten auf den Inhaber.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Der Einnahmeausweis für Juli d. J. zeigt zwar im Personenverkehr mit 338 557 *M.* einen MindQuertrag von 4 000 *M.* gegen den gleichen Monat des Vorjahres, dieses Ergebniss ist jedoch nicht als ungünstig anzusehen, da in den Juli v. J. fünf Sonntage sowie die Regatta und das Pferderennen in Travemünde fielen, während der Juli d. J. nur vier Sonntage hatte und die Regatta schon im Juni, das Rennen aber erst im August stattfand. — Im Güterverkehr sind 1 900 t weniger befördert und 4 500 *M.* weniger eingenommen, und zwar ausschliesslich im Verkehr der Lübeck-Büchener Bahn und der Lübecker Hafenbahnen, während die Lübeck-Hamburger Bahn eine kleine Steigerung der Transportmengen und der Einnahmen aufweist. Die Verkehrsverminderung auf der Lübeck-Büchener Bahn ist durch den Wegfall vorjähriger Thon- und Granittransporte sowie durch die Verminderung der Sendungen von Getreide, Holz und Eisen veranlasst, deren Ursache theils in dem verstärkten Wettbewerb des Elbe-Travekanals, theils in dem allgemeinen Rückgange des Geschäftslebens zu finden ist. — Die Gesammteinnahmen für Juli bleiben um 8 400 *M.* gegen die vorläufig ermittelte Einnahme des Vorjahres zurück.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenbezirk.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. August d. J. in 6 Arbeitstagen 92 736 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14 456 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 94 830 und auf den Arbeitstag 15 805 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. August d. J. auf den Arbeitstag 349 und im ganzen 2 094 Doppelwagen oder 2,2 % weniger gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Die durchschnittlichen kilometrischen Leistungen eines Güterwagens auf den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen** werden amtlich für das Jahr 1900 wie folgt berechnet. Die Gesammtzahl der Wagen (mittlerer Bestand) betrug 285 409: es wurden geleistet 9 622 966 919 Achskm, die Durchschnittsleistung war also 33 717 Achskm oder 16 859 Wagenkilometer. Gegen das Vorjahr, wo von 277 194 Wagen 9 464 752 669 Achskm geleistet wurden und die Durchschnittsleistung 34 145 km für die Achse oder 17 073 km für den Wagen betrug, ist mithin ein geringer Rückgang bemerkbar.

— **Die Sterbekasse der Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter im Eisenbahndirektionsbezirk Berlin** zählte Ende 1900 11 403 Mitglieder (gegen 11 347 Ende 1899), die mit einem Gesammtkapital von 2 992 800 *M.* versichert waren. Die laufenden Beiträge der Mitglieder betrugen 71 921 *M.*, die Zinsen der ausstehenden Kapitalien 36 694 *M.*, die Verwaltungskostenbeiträge sowie Eintrittsgelder für 301 neueingetretene Mitglieder 1 975 *M.*, die Summe aller Einnahmen 111 658 *M.* Dagegen wurden an Sterbegeldern für 223 Todesfälle gezahlt 54 075 *M.*, die Verwaltungskosten betrugen 7 408 *M.*, die Abfindungen für freiwillig ausscheidende Mitglieder 263 *M.*, zusammen Ausgaben 61 746 *M.* Der Kasse verblieb also ein Jahresüberschuss von 49 912 *M.*, wodurch sich das Gesammtvermögen auf 934 767 (884 855) *M.* erhöhte. Die Kasse hat in ihrem 51½ jährigen Bestehen 1 008 452 *M.* Sterbegelder baar ausbezahlt, und auf Grund der für das Jahr 1900 erfolgten versicherungstechnischen Prüfung konnten die Verwaltungskostenbeiträge für die Zukunft dauernd ausser Hebung gesetzt und sämmtlichen bis 1897 eingetretenen Mitgliedern die Zahlung der laufenden Beiträge für drei Monate erlassen werden. Auch wurde der ausserordentliche Sicherheitsfonds durch eine Einlage von 16 000 *M.* auf einen Bestand von 100 000 *M.* gebracht.

— **Personalnachrichten.** Dem Eisenbahn-Maschineninspektor bei den Reichseisenbahnen, Giörtz in Saargemünd, ist der Charakter als Baurath mit dem persönlichen Range eines Rathes IV. Klasse verliehen.

Dem bisher aus dem preussischen Staatseisenbahndienst beurlaubt gewesenen Geheimen Baurath Mackensen, früher auftrw. Mitglied der Eisenbahndirektion in Bromberg, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Regierungsbaumeister Berthold in Dresden zum Bauinspektor ernannt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Aufhebung der Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonntagen.** Es wurde bereits von dem Erlasse Mittheilung gemacht, in welchem vom Eisenbahnministerium die Aufhebung der Einschränkung des Güterverkehres an Sonntagen und bestimmten Feiertagen verfügt wird (vergl. Nr. 58 S. 920 d. Ztg.). Diese Maassnahme wurde insbesondere dadurch veranlasst, dass bei der Mehrzahl der Nachbarstaaten die Einschränkung des Güterverkehres an Sonntagen nicht besteht und infolge dessen bei Aufrechterhaltung dieser Maassregel in Oesterreich eine bedenkliche Stauung der nach Oesterreich beförderten Güter in den Anschlussstationen zu befürchten gewesen wäre, welche sich angesichts der zum grösseren Theile räumlich unzulänglichen Stationsanlagen zu empfindlichen, die Sicherheit des Verkehres gefährdenden Störungen in der Abwickelung des Güterverkehres hätte steigern können. Ausserdem waren schon bisher einige Bahnen nur zum kleineren Theile, die Südbahn im Hinblicke auf die Interessen des Triester Verkehres gar nicht in der Lage, die Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Feiertagen durchzuführen, und schliesslich war nicht zu verkennen, dass die Beschränkung dieser Begünstigung auf das Güterzugpersonal gegenüber der an Sonntagen noch in viel höherem Maasse als an Werktagen eintretenden Inanspruchnahme des beim Personenverkehr beschäftigten Personals eine Unbilligkeit bilde.

— **Leoben-Vordernberger Eisenbahn.** Die Verwaltung dieser Eisenbahn hat dem Eisenbahnministerium in Betreff der Bedingungen für die Legung des zweiten Gleises auf der gesellschaftlichen Linie neue Vorschläge unterbreitet. Da diese Vorschläge als annehmbar bezeichnet werden, dürfte der baldige Abschluss des hierauf bezüglichen Abkommens zu gewärtigen sein.

— **Lokomotivbestellungen der österreichischen Staatsbahnen.** Die Verhandlung zwischen den Vertretern des Eisenbahnministeriums und jenen der österreichischen Lokomotivfabriken wegen Vergebung des im Investitionsgesetze vorgesehenen Bedarfes an Lokomotiven für die Jahre 1901/1902 (vgl. Nr. 61 S. 962 d. Ztg.) hat zur vollen Verständigung geführt. Die Lokomotivfabriken haben hierbei nicht ganz unerhebliche Zugeständnisse in den Preisen gemacht. Die Bestellungen umfassen 24 Schnellzuglokomotiven mit Tendern, 20 Güterzuglokomotiven mit Tendern, 47 Tenderlokomotiven, 1 Zahnradlokomotive, zusammen also 88 Lokomotiven sammt Reservebestandtheilen im Aufwandbetrage von 6 400 000 Kr. Ausserdem wurden 4 Lokomotiven für Lokalbahnen bestellt. Insgesammt gelangen daher, die Genehmigung der Abmachungen durch den Eisenbahnminister vorausgesetzt, 92 Lokomotiven mit dem Gesammtaufwande von 6 600 000 Kr. zur Bestellung. Die Lieferungen haben längstens bis zum Schlusse des ersten Halbjahres 1902 zu erfolgen. Von denselben wurden zugewendet: der Lokomotivfabrik in Floridsdorf eine Lieferung von 1 729 000 Kr., der W.-Neustädter Lokomotivfabrik eine solche von 1 881 000 Kr., der Lokomotivfabrik Krauss & Cie. in Linz eine solche im Werthe von 570 000 Kr. Die Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft erhielt eine Lieferung im Betrage von 1 245 000 Kr., die böhmisch-mährische Maschinenfabrik eine solche im Betrage von 920 000 Kr. und die Maschinenfabrik Ringhoffer in Prag eine solche im Betrage von 277 000 Kr. Die

Maschinenfabriken haben dem Eisenbahnministerium das Angebot auf weitere 35 Lokomotiven zu dem gleichen Preise eingeräumt, wovon das Ministerium gegen Jahresschluss Gebrauch zu machen berechtigt ist.

— **Elektrische Lokalbahn Gross-Reifling-Mariazell.** Unter den Projekten, welche die Einbeziehung von Mariazell in das Eisenbahnnetz bezwecken, befindet sich auch ein solches für eine schmalspurige elektrische Bahn von Gross-Reifling über Palfau, Wildalpen, Weichselboden und Rasing nach Mariazell. Es wäre dies die erste elektrische Bahn von grösserer Längenausdehnung in Oesterreich. Die Bahn soll mit der Spurweite der bosnischen Bahnen (0,76 m) gebaut werden, während bekanntlich die elektrischen Kleinbahnen in Oesterreich entweder normale Spurweite oder eine solche von 1 m besitzen. In den jüngsten Tagen wurde von den betreffenden Unternehmern das Vorprojekt für die Theilstrecke Gross-Reifling-Wildalpen dem Eisenbahnministerium vorgelegt. Für diese Theilstrecke hat das Land Niederösterreich unter der Bedingung, dass diese Strecke bis zum 1. September 1903 der Vollendung zugeführt wird, eine Beihilfe im Betrage von 600 000 Kr. zugesichert. Der steierische Landtag dürfte sich, wie nach dem bisherigen Stande der bezüglichen Verhandlungen mit dem steierischen Landesausschusse erwartet werden kann, in dem Falle, als diese Bahn bis Kernhof weitergeführt würde, zu einer Beihilfe im Betrage von 1 000 000 Kronen bereit finden. Wie verlautet, sollen dem Bahnunternehmen bereits erhebliche Interessentenbeiträge theils zugesichert, theils in Aussicht gestellt sein.

— **Erneuerung des Betriebsvertrages rücksichtlich der Wiener Stadtbahn.** Mit Ende dieses Jahres läuft der zwischen der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien und der Staatseisenbahnverwaltung rücksichtlich des Betriebes der Stadtbahn abgeschlossene Betriebsvertrag ab und wird dermalen im Eisenbahnministerium unter Verwerthung der bisherigen Erfahrungen ein neuer Vertragsentwurf ausgearbeitet. Es ist beabsichtigt, den neuen Vertrag gleichfalls für die Dauer von drei Jahren zu vereinbaren.

— **Personalnachrichten.** Der Minister für Kultus und Unterricht hat den Beschluss des Professorenkollegiums auf Zulassung des Oberingeniörs der Kaiser Ferdinands-Nordbahn i. R. Ritter v. Stockert als Privatdozenten für Eisenbahnmaschinendienst und Eisenbahnbetrieb an der technischen Hochschule in Wien bestätigt.

Uebrige europäische Länder.

— **Das Budget der belgischen Staatsbahnen im Senat.** Wie in der Abgeordnetenkammer, so hat auch im Senat die Budgetberathung zu scharfen Klagen geführt. Unter anderem warf der liberale Brüsseler Senator Sam Wiener dem Berichterstatter Fris vor, dass den Reklamationen des Publikums, besonders betreffs der Unfälle, nicht genügend Rechnung getragen werde. Man schätze Verwundungen und Tödtungen zu gering. Wenn die Gerichte sich strenger zeigten, würde die Eisenbahnverwaltung wirksamere Maassregeln zur Verhütung von Unfällen treffen. Der Zustand gewisser Bahnhöfe sei skandalös. Senator Piret-Goblet verlangt die Ernennung eines verantwortlichen Generaldirektors der Eisenbahnen; das gegenwärtige System sei völlig überlebt. Graf Goblet d'Alviella weist auf den Verfall und die Mangelhaftigkeit des Materials hin usw.

— **Brüsseler Stadtbahn.** Auf eine Reihe von Fragen, welche der Berichterstatter für das ausserordentliche Budget stellte, hat die belgische Regierung auch betreffs der Brüsseler Stadtbahn (métropolitain) geantwortet. Danach ist die Regierung im Besitz der Ergebnisse der Untersuchung über die nöthige Enteignung des Bodens; die Linie zwischen dem Central- und dem Südbahnhof ist festgelegt, ebenso der Theil zwischen dem Boulevard botanique und dem Centralbahnhof. Die Strecke zwischen dem Nordbahnhof und dem Boulevard botanique, welche die Tunnelunterführung des botanischen Gartens einbegreift, ist so angelegt, dass jede Beeinträchtigung des botanischen Gartens vermieden wird. Neue Prüfungen sind begonnen zwecks Beschränkung des Umfanges des Centralbahnhofes, um diesen zum grossen Theil unterirdisch zu machen und nur mit den nöthigen Einrichtungen für eine Haltestelle zu versehen. Da jede Aenderung des Bahnhofsplanes auch die einmündenden Linien beeinflusst, so hat man auch die Studien betreffs dieser wieder aufnehmen müssen. Diese sehr verwickelte Arbeit ist noch nicht beendigt. Voraussichtliche Fristen für Vollendung der Arbeiten und des ganzen Unternehmens werden nicht angegeben.

— **Demokratie und Eisenbahnklassen in Frankreich.** Der Gerichtspräsident von Chateau-Thierry, Magnaud, hat durch seine sozialistischen Urtheile schon viel Aufsehen erregt. Jetzt hat er ein in der Pariser Presse veröffentlichtes Urtheil erlassen, worin er es für angebracht erklärt, im demokratischen Interesse schnellstens die bestehenden drei Eisenbahnklassen auf eine einzige zurückzuführen. Alle Welt soll in die III. Klasse. Der „Temps" widmet dieser sozialistischen „Manie" des Herrn Magnaud, der in seinen Urtheilen unaufhörlich die moderne Gesellschaft des Verbrechens bezichtige, einen ganzen Leitartikel. Erfolg wird sein Eisenbahnurtheil wohl nicht haben.

— **Vorschriften betreffs des Rauchens auf den französischen Eisenbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Baudin, hat ein Rundschreiben an die Verwaltungen der Eisenbahngesellschaften erlassen, welches besagt: „Nach den Bestimmungen des Art. 58 der Ordonnanz vom 15. November 1846, geändert durch das Dekret vom 1. März 1901, ‚ist es verboten zu rauchen . . . in den Wagen, mit Ausnahme der Abtheilungen, welche die Aufschrift tragen: Raucher'. Ich werde gegenwärtig nicht die völlige Ausführung dieser Vorschrift für alle Wagen und in allen Zügen fordern, um nicht zu tief und ohne Uebergang in die vorhandenen Gebräuche einzugreifen; aber ich habe bestimmt, dass die Vorschrift von jetzt ab bei einer gewissen Zahl von Wagen angewendet werde, welche in die Züge mit langer Fahrt, 200 oder 250 km und mehr, eingestellt werden. Ich gebe dem Aufsichtsdienst Anweisung, damit er im Einvernehmen mit Ihrer Gesellschaft die Wagen bezeichne, welche dem neuen Verfahren unterworfen werden, und die die sehr augenfällige Aufschrift tragen sollen: ‚défense de fumer'. Sie werden übrigens je nach dem Bedürfniss die Zahl der für Raucher zurückbehaltenen Abtheile zu vermehren haben."

— **Der Zwei-Meerekanal in Frankreich.** Die französische Abordnung, welche durch die Marinekommission der Abgeordnetenkammer entsandt war, um die technische Möglichkeit der Ausführung des Zwei-Meerekanals zu studiren, ist von ihrer Rundreise zur Besichtigung der grossen Kanäle und Häfen zurückgekehrt. Nachdem sie den Manchesterkanal, den Dortmund-Emskanal und den Kaiser Wilhelmkanal sowie die Hafeneinrichtungen von Southampton, London, Manchester, Liverpool, Rotterdam, Bremen und Hamburg besucht, hat sie ihre Ansicht dahin kundgegeben, dass die technische Möglichkeit gegeben sei, den Kanal vom atlantischen Ozean zum mittelländischen Meere auszuführen. Sie hat Herrn Honové Leygue beauftragt, über ihre Arbeiten der Kommission zu berichten mit dem Schluss, den Zwei-Meerekanal der Prüfung zu unterstellen. Trotzdem wird letzterer wohl noch längere Zeit Zukunftsmusik bleiben. In dem grossen Kanal- und Wasserbautenprogramm der französischen Regierung, welches Ausgaben von fast 700 000 000 Fr. bedingt, ist er noch nicht enthalten.

— **Kilometerhefte bei den französischen Staatsbahnen.** Nach einer im „Journal officiel" vom 1. Juli d. J. veröffentlichten Bekanntmachung werden im Bereiche des französischen Staatsbahnnetzes, welches im westlichen Frankreich eine Anzahl von Linien mit etwas mehr als 2 000 km Länge umfasst, Kilometerhefte nach dem Muster derjenigen eingeführt, die seit dem Jahre 1896 in Holland in Gebrauch sind. Nach einem dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Genehmigung unterbreiteten Vorschlage sollen auf allen Staatsbahnstationen Kilometerhefte aufgelegt werden, die zu beliebiger Fahrt auf allen Staatsbahnlinien berechtigen. Diese Hefte erscheinen in zwei verschiedenen Formen, von denen die eine für 1 500, die andere für 5 000 km gilt. Der Preis des für 1 500 km gültigen Heftes ist in I. Klasse 120 Fr. (Ermässigung gegen den gewöhnlichen Fahrpreis 32,85 Fr.), in II. Klasse 90 Fr. (Ermässigung 23,40 Fr.), in III. Klasse 60 Fr. (Ermässigung 13,95 Fr.). Die Hefte für 5 000 km werden dagegen kosten in I. Klasse 400 Fr. (Ermässigung 109,50 Fr.), in II. Klasse 300 Fr. (Ermässigung 78 Fr.), in III. Klasse 200 Fr. (Ermässigung 46,50 Fr.). Jedes Heft darf nicht nur vom Inhaber, auf dessen Namen es ausgestellt wird, sondern auch von sämmtlichen Mitgliedern seiner Familie benutzt werden, gleichviel ob diese mit ihm zusammen oder für sich allein reisen, und hierzu rechnen Vater, Mutter, Gattin, Grosseltern, Schwiegereltern, Schwiegerkinder, Geschwister, Schwäger und Schwägerinnen, Onkel und Tanten, Neffen und Nichten sowie auch die Dienstboten des Betreffenden. Vor jeder Reise hat der Inhaber auf die dafür freigelassenen Blätter des Heftes die Namen der Anfangs- und Endstation seiner Reise sowie die Zahl der an der Fahrt theilnehmenden Familienmitglieder einzutragen, wobei die Zahl der betheiligten Kinder unter 7 Jahren besonders anzugeben ist. Mit dieser Eintragung legt er das Heft am Schalter vor, der Beamte fügt die Zahl der auf dieser Reise abzufahrenden Kilometer und die einzuhaltende Fahrtlinie ein und setzt den Tagesstempel der Station bei. Hierbei kommt für jedes Kind unter 7 Jahren nur die Hälfte der von ihm zu durchfahrenden Kilometer zur Anrech-

nung. Die Hefte sind auf Erfordern den Fahrbeamten vorzuzeigen, auch müssen sie beim Verlassen des Zuges zur Kontrole vorgelegt werden. Im übrigen gelten für die Benutzung die gleichen Bestimmungen wie bei gewöhnlichen Fahrkarten. Die Gültigkeit des Heftes beginnt mit demjenigen Tage, den der Inhaber bei der Lösung bestimmt, und dauert von da ab ein Jahr. Wegen etwaiger bis dahin nicht abgefahrener Kilometer steht ihm ein Erstattungsanspruch nicht zu, es sei denn, dass die Nichtbenutzung durch eine Wohnsitzveränderung, durch Krankheit oder Tod des Inhabers veranlasst worden ist, sofern im letzteren Falle die Erben von dem Hefte keinen Gebrauch machen wollen. Löst aber der Inhaber nach Ablauf der Gültigkeit ein neues Heft, so wird ihm die Zahl der nicht abgefahrenen Kilometer auf das neue Heft übertragen. Ausser dem Kaufpreise ist bei der Lösung zugleich ein Haftgeld von 10 Fr. dafür zu erlegen, dass das Heft innerhalb 30 Tagen nach Ablauf seiner Gültigkeit zurückgegeben wird.

Das „Bulletin de la Mutuelle-Transports", welches diese neue Einrichtung bespricht, macht darauf aufmerksam, dass den obigen Bestimmungen zufolge die gewährte Ermässigung sowohl bei 1 500 km wie bei 5 000 km den gleichen Prozentsatz beträgt, und zwar in I. und in II. Klasse rund 21, in III. Klasse rund 20 %. Hierin sieht das Blatt u. E. mit Recht eine tadelnswerthe Engherzigkeit, da eine richtige Tarifbildung fordert, dass die Fahrpreise nach fallender Staffel bemessen werden. „Welches Interesse hat unter diesen Umständen der Käufer daran, gleich bei Lösung des Heftes einen so hohen Betrag auszulegen, wenn er aus dieser grossen Ausgabe keinen weiteren Vortheil erzielt, als dass er die Lösung nun nicht noch zwei- oder je nach Umständen noch dreimal zu wiederholen braucht?" Ausserdem weist die genannte Zeitschrift darauf hin, dass die in dem neuen Tarife gewährten Ermässigungen geringer sind als die bei gewöhnlichen Rückfahrkarten (bei Staatsbahnlinien 30 bis 40 %) und auch als die bei festen und zusammenstellbaren Rundreiseheften tarifmässig festgesetzten Fahrgeldnachlässe. Deshalb würde auch der neue Tarif sein nächstes Ziel verfehlen, das darin bestehe, für jene Rückfahrkarten und Rundreisehefte einen bequemeren und zeitlich nicht beschränkten Ersatz zu bieten. Aber auch bei Beseitigung dieser Mängel stehe der neuen Einrichtung auf dem engen Gebiete der Staatsbahnen nur ein geringer Erfolg in Aussicht, und die der Verbesserung zukommende Bedeutung werde sich erst dann zur vollen Geltung entwickeln können, wenn sie auch für sämmtliche grossen Privatbahnnetze eingeführt werden sollte.

— **Die Beförderung von Fahrrädern auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** Wie „Génie civil" meldet, hat vorgenannte Bahn für die Beförderung der Fahrräder eine sehr einfache Vorrichtung erfunden, die sich in jedem Gepäckwagen leicht anbringen und entfernen lässt, so dass es nicht nöthig ist, besondere Wagen zur Beförderung von Fahrrädern zu bestimmen. Die Vorrichtung besteht aus Balken von Eschenholz, welche an dem einen Ende durch Verschieben einer Kulisse verlängert werden können und an den Trägern der Wagendecke befestigt werden.

An jedem Balken sind 10 Haken zum Anhängen der Räder befestigt, so dass in einem Gepäckwagen 80 Räder untergebracht werden können. Eine solche Vorrichtung kostet nur je 12 Fr. und bildet ein bewegliches Geräth, welches auf den Bahnhöfen, wo Bedarf eintritt, vorräthig gehalten wird. Eine genaue Beschreibung des Apparates brachte die „Revue générale des chemins de fer" in ihrer Mainummer.

— **Albulabahn.** Wie aus Graubünden berichtet wird, geht es mit dem Bahnbau am Albula jetzt tüchtig vorwärts. Eine Anzahl kleiner Tunnel und Viadukte auf der Strecke von Sils bis Solis, wo grosse Schwierigkeiten zu überwinden sind, gehen ihrer Vollendung entgegen. Die 80 m lange eiserne Rheinbrücke bei Thusis mit den sechs grossen steinernen Bogen auf Silser Seite gewährt einen imponirenden Anblick. Von Sils bis Solis sollen nahezu 1 000 Arbeiter am Bahnbau beschäftigt sein.

Leider wird aus Alveneu unterm 10. d. Mts. ein erheblicher Unfall beim Bahnbau gemeldet: Bei Filisur stürzte der Eingang eines Tunnels der Albulabahn ein, wobei 14 Arbeiter im Tunnel eingeschlossen wurden. Bis jetzt sind 4 Todte und 1 Verletzter ausgegraben worden; 60 Mann arbeiten an der Rettung. Die Ursache des Einsturzes ist in zu frühzeitiger Entfernung der Gerüststützen für das Mauerwerk zu suchen.

— **Jura-Simplonbahn.** Die Verhandlungen wegen des freihändigen Rückkaufes zwischen der Bahn und dem Bund haben wieder begonnen. Die Vorschläge der Subventionskantone wurden jedoch von den Bundesvertretern in der Hauptsache abgelehnt.

— **Tramzüge der schweizerischen Nordostbahn.** Die Nachricht der „N. Zürcher Ztg.", wonach diese seit 1. April d. J. eingeführten Züge an Zahl eingeschränkt werden sollten, weil sie sich nicht recht bewährten, wird widerrufen. Der Irrthum ist, wie das genannte Blatt feststellt, dadurch entstanden, dass diese Züge in den Winterfahrplanentwürfen nicht aufgeführt sind. Die Erfahrung soll, wie berichtigend gesagt wird, beweisen, dass die Tramzüge einem wirklichen Bedürfniss entsprechen. Sie sollen in bisherigem Umfange auch während des nächsten Winters fortgeführt werden. Die Direktion der Nordostbahn habe auch schon zwei, nur von einem Manne zu bedienende Motorwagen in deutschen Maschinenfabriken bestellt, einen Serpollet- und einen Benzinmotorwagen. Bei der heutigen Vertheuerung des Betriebes sei der Versuch der Nordostbahn mit dem Motorwagenbetrieb — der erste in der Schweiz — vom wirthschaftlichen Standpunkt sehr zu begrüssen.

— **Nord-Südexpresszug.** Nach Mittheilung der italienischen Südbahn wird dieser Zug vom 1. September an zwischen Verona und Mailand in beiden Richtungen durchgeführt.

Fremde Welttheile.

— **Bagdadbahn.** Es ist bekannt und auch in dieser Zeitung häufig erwähnt, wie argwöhnisch man in Russland die Fortschritte des deutschen Bahnwesens in der asiatischen Türkei und insbesondere die deutschen Pläne der Bagdadbahn betrachtet. Aus Anlass eines neuerdings am goldenen Horn zwischen Frankreich und der Pforte wegen der von einer französischen Gesellschaft ausgeführten Hafen- und Dockanlagen in Konstantinopel ausgebrochenen diplomatischen Zwistes sucht die russische Presse von neuem zu hetzen. Die ‚Nowoje Wremjä" ist unzufrieden, dass das „Journal des Débats" die Unterstützung des Bagdadbahnprojekts durch Frankreich empfiehlt. Sie führt den „Berl. N. Nachr." zufolge u. a. folgendes aus: „Die Bagdadbahn wird nicht Frankreich, sondern Deutschland Nutzen bringen. Dem französischen Handel werden von dem fetten Bissen, der in den Besitz des ‚tugendhaften Michel' gelangt, nur klägliche Brocken abfallen. Von Hamburg bis Koweit werden die Deutschen herrschen, sie werden einen Schnitt durch ganz Europa und Südasien führen und die slavische Welt auf lange, wenn nicht auf immer, von der lateinischen trennen."

„In Frankreich beginnen bereits viele die Gefahr des Pangermanismus zu erkennen, und immer lauter wird von der Nothwendigkeit eines Kampfes gegen diese furchtbare Macht geredet. Der Gedanke taucht auf, dass es nothwendig sei, die west- und südslavischen Stämme zu unterstützen und in ihnen eine Hilfe gegen das pangermanische Vordringen zum mittelländischen Meer zu suchen. Die Bagdadbahn ist ja aber einer der sehnlichsten Wünsche der Pangermanen. Indem Frankreich für die Bahn wirkt, arbeitet es gegen sich selbst, strebt danach, seinen guten Nachbar Deutschland, der thatsächlich sein Erbfeind ist, ungeheuer zu kräftigen. Wenn man in Frankreich die nationalen Interessen richtig auffasst, so muss man nicht zur Unterstützung der Deutschen beim Bau der Bagdadbahn, nicht zu einem einträchtigen Feldzug zur Eroberung Kleinasiens auffordern, sondern zu energischem Widerstand gegen dieses Unternehmen, welches Russland sowohl politisch als wirthschaftlich schwächt und dann auch Frankreich zu Grunde richtet, da es den Flügeln des deutschen Adlers eine Kraft verleiht, wie noch nie."

Treffend führt diesen Jeremiaden gegenüber die „Nat.-Ztg." aus, dass die Bagdadbahn kein ausschliesslich deutsches, sondern ein deutsch-französisches, neuerdings sogar ein deutsch-französisch-russisches Privatunternehmen ist, und dass die französische Regierung den wohlerworbenen Rechten französischer Betheiligter zuwiderhandeln würde, wenn sie, den Rathschlägen der „Nowoje Wremjä" folgend, den Bau der Bagdadbahn hindern wollte. „Das weiss man auch an der Seine recht gut. Und ebenso sind die leitenden Kreise an der Newa über die Ungefährlichkeit, ja die Nützlichkeit des Bagdadbahnunternehmens für Russlands Stellung in Kleinasien längst unterrichtet. Ueberhaupt schweben am deutsch-russischen Horizont zur Zeit keinerlei politische Wolken. Die Beziehungen beider Reiche sind aus den chinesischen Wirren trotz aller Gegenarbeit schliesslich nicht gestört, sondern neu befestigt hervorgegangen. Nur auf wirthschaftlichem Gebiet drohen, wenn auch nur in der Ferne, Schwierigkeiten."

— **Wagen mit erhöhter Tragfähigkeit in Nordamerika.** Die Atchison-, Topeka- und Santa-Fébahn hat, wie „Railroad Gazette" mittheilt, die Lieferung von 1 600 gedeckten Güterwagen von 80 000 Pfd. (rund 40 t) Tragfähigkeit in Auftrag gegeben. Von dieser Lieferung ist die Herstellung von 500 Wagen der Mount Vernon-Wagenbauanstalt übertragen, während 1 100 Wagen von der Illinois-Wagen- und Ausrüstungsgesellschaft geliefert werden. Das Eigengewicht des mit stählernen Drehgestellen versehenen Wagens beträgt 34 275 Pfund oder rund 17 t. Der

hölzerne Wagenkasten ruht auf stählernen Langträgern. Der Wagen hat eine äussere Länge von 37¼ Fuss, seine Höhe über Schienenoberkante beträgt 12¾ Fuss, seine grösste Breite $10^1/_{12}$ Fuss; der Radstand des Wagens ist $32^1/_6$, derjenige der Drehgestelle $5^1/_6$ Fuss.

Allgemeines.

— **Nordseebad Lakolk auf der Insel Röm.** Die Insel Röm, die nördlichste der deutschen Inseln an der schleswigschen Westküste, ist seit drei Jahren in den Wettbewerb der deutschen Seebäder eingetreten. Dort wurde am 15. Juli 1898 das Bad Lakolk eröffnet. Von Scherrebek an der schleswigschen Westbahn fährt zweimal täglich ein Dampfer nach der Insel hinüber und bringt die Badegäste zu der Landungsbrücke bei dem an der Ostseite der Insel gelegenen Dorfe Königsmark, von wo eine Spurbahn nach dem hart am Weststrande belegenen Nordseebade Lakolk führt. Letzteres hat seinen Namen von einem untergegangenen altfriesischen Dorfe, dessen Ruinen noch zeitweilig auf einer Sandbank ausserhalb der Dünen sichtbar werden sollen. Die Unterkunftsräume des neuen Bades bestehen aus einer grösseren Zahl nordischer Blockhäuser, die zu Einzelwohnungen eingerichtet sind und so den Kurgästen die Annehmlichkeit ungestörten und unabhängigen Alleinwohnens gewähren. Lakolk ist kein theures Luxusbad, sondern ein billiger Kurort für den deutschen Mittelstand: es hat keine Kurtaxe und keine Kurkapelle, und seine Vorzüge haben auf das deutsche Publikum eine unverkennbare Anziehungskraft geübt; denn die Zahl der Badegäste war von 300 im Jahre 1898 auf 1 106 im folgenden Jahre und auf 1 833 im Jahre 1900 gestiegen. Direkte Fahrkarten dorthin werden in den meisten grösseren Städten Deutschlands und Oesterreichs ausgegeben, und etwaige als Frachtgut aufgegebene Koffer können nach der Eisenbahngüternebenstelle „Königsmark auf der Insel Röm" abgefertigt werden.

Bücherschau.

— **Das Reichshaftpflichtgesetz** vom 7. Juni 1871 in der Fassung des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche. Erläutert von Dr. Max Reindl, Sekretär bei der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen. München 1901. C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung. Preis gebunden 3,50 ℳ. — Durch die neue Fassung, welche der Art. 42 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch den §§ 3, 7, 8 und 9 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 gegeben hat, sind die meisten früheren Ausgaben, welche von diesem Gesetz im Laufe der Jahre erschienen sind, veraltet. Es war daher ein zeitgemässer Gedanke unseres sehr geschätzten Mitarbeiters Dr. Max Reindl, eine neue Ausgabe zu veranstalten, welche unter vollständiger Berücksichtigung des neuen Rechts bezüglich ihres Umfangs und ihrer Anlage zwischen den Bearbeitungen Eger's und Coermann's die Mitte hält und namentlich für den Handgebrauch in der Praxis dienen soll. In seinem nunmehr 30jährigen Bestehen hat das Reichshaftpflichtgesetz eine überaus grosse Zahl von wissenschaftlichen Werken und Einzelschriften hervorgerufen und zugleich die Rechtsprechung der höchsten Gerichte in mannigfachster Weise beschäftigt. Der Verfasser hat das ihm auf diese Weise gelieferte Material mit grosser Sorgfalt und Umsicht benutzt und namentlich bei denjenigen Bestimmungen und Rechtsbegriffen, welche in Wissenschaft und Praxis am meisten umstritten sind, seine erläuternden Anmerkungen zu vollständigen Abhandlungen über die betreffenden Gesetzesworte ausgestaltet. Dies gilt namentlich von den auf S. 21 bis 32 gegebenen Erörterungen über die Begriffe „Betrieb" und „Eisenbahn", ferner von der auf S. 60 bis 69 dargestellten Lehre von der „höheren Gewalt", ganz besonders aber von der ebenso gründlichen wie anschaulichen Art, in welcher auf S. 70 bis 87 die zahlreichen, in Einzelfällen ergangenen Entscheidungen der höchsten Gerichte über „eigenes Verschulden der Verletzten" zu einer umfassenden Darstellung gebracht sind. Wenn wir uns mit den betreffenden Ausführungen des Verfassers durchweg einverstanden erklären, so wollen wir dabei nicht unerwähnt lassen, dass wir einzelne der einschlägigen Fragen noch in letzter Zeit in gleichem oder doch ganz ähnlichem Sinne besprochen haben — s. Nr. 35 S. 561, Nr. 58 S. 924 f. d. Ztg. —. Das hübsch ausgestattete und angesichts des von ihm gebotenen reichhaltigen Stoffes überaus billige Werk wird sich sicherlich in den betheiligten Kreisen rasch einführen und viele Freunde erwerben, da es in gleicher Weise als Nachschlagebuch für den augenblicklichen Gebrauch wie zu einem näheren Studium der betreffenden Rechtslehre geeignet ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Neubaustrecke Blankenstein-Marxgrün.

Am 15. August d. J. wird die 6,32 km lange Neubaustrecke Blankenstein-Marxgrün für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

Von den an dieser Strecke gelegenen Stationen erhalten die Haltestellen Lichtenberg Oberfr. und Hölle nach Maassgabe ihrer baulichen Einrichtung die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, sowie von Sprengstoffen und Privatdepeschen ist ausgeschlossen. Die bayerische Station Marxgrün wird Gemeinschaftsstation; sie ist für den vollen Verkehr eingerichtet, nur die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen ist ausgeschlossen.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit: „Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und, soweit bayerisches Gebiet in Betracht kommt, die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns vom 10. Dezember 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und die Tarife für den Direktionsbezirk Erfurt. Der Fahrplan für diese Strecke ist durch ein Deckblatt zum allgemeinen Fahrplan der Direktionsbezirke Erfurt-Halle bekannt gegeben worden."

Erfurt, den 8. August 1901. (2047)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Domnitz.

Der an der Bahnstrecke Halle-Aschersleben zwischen Nauendorf und Cönnern gelegene Personenhaltepunkt Domnitz wird vom 1. September d. J. an für den Eil- und Frachtgutverkehr (Stückgüter und Wagenladungen) sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren aller Art, ausgenommen von solchen in mehrbödigen Wagen, eingerichtet.

Von dem genannten Tage ab findet daher zwischen Domnitz und sämmtlichen preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnstationen direkte Abfertigung von Gütern und lebenden Thieren in dem vorangegebenen Umfange statt.

Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 7. August 1901. (2048)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1901 treten die im süd-ostpreussischen Gütertarif bestehenden direkten Entfernungen und Frachtsätze zwischen Schoenwalde und Pillau ausser Kraft.

Königsberg i/Pr., den 10. Aug. 1901. (2049)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1901 wird eine Anzahl weiterer Versandstationen in den Ausnahmetarif für Steinkohlenasche und Koksklein (Cinders, Praschen) (Ausnahmetarif 29 unseres Binnengütertarifs) aufgenommen.

Gleichzeitig wird die Beschränkung des Ausnahmetarifs auf bestimmte Empfangsstationen aufgehoben.

Die hierdurch geänderte Fassung des Tarifs ist aus Nr. 37 unseres Tarifanzeigers zu ersehen.

Strassburg, den 5. August 1901. (2050)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Am 1. Oktober d. J. treten im Binnenverkehr der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn neue, grösstentheils erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Die neuen Kilometertariftabellen können bei den Stationen eingesehen und auch von denselben käuflich bezogen werden.

Rawitsch, den 10. August 1901. (2051)
Die Direktion.

Oesterr.-ungar.-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft 3 B v. 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1901 gelangt der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, sowie der Ausnahmetarife.

München, den 7. August 1901. (2052)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach der Reichseisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die an der neuen Reichsbahnstrecke Masmünster-Sewen belegenen Stationen Kirchberg-Wegscheid, Niederbruck, Oberbruck-Dollern und Sewen in den Saarkohlentarif Nr. 9 aufgenommen.

Die betheiligten Abfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft. (2053)

St. Johann-Saarbrücken, 8. August 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer und norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.

Mit Gültigkeit vom 20. August d. J. erhalten die besonderen Tarifvorschriften unter II B 2 am Schlusse des die Frachtberechnung für Langholz und dergleichen behandelnden vorletzten Absatzes folgenden Zusatz: „Sofern jedoch die Berechnung nach den Nebenklassen (vergl. §§ 8 u. 9 der allgemeinen Tarifvorschriften) eine niedrigere Fracht ergibt, wird diese erhoben.“

Hannover, den 7. August 1901. (2054)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, Militärbahn-Staatsbahntarif, niederdeutscher Verbands-Gütertarif, mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 3, rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif, Saarkohlentarif (Nr. 17), Staatsbahnthiertarif.

Mit dem 15. August d. J. werden die an der Strecke Blankenstein (Saale)-Marxgrün belegenen Stationen Hölle, Lichtenberg Oberfr. und Marxgrün in die oben bezeichneten Tarife einbezogen. Sie erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. Auf den Stationen Hölle und Lichtenberg Oberfr. ist die Abfertigung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, ausgeschlossen. Ebenso werden auf den Stationen Hölle, Lichtenberg Oberfr. und Marxgrün Sprengstoffe nicht abgefertigt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 8. August 1901. (2055)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Ost-Afrikaverkehr über Hamburg.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Warstade-Hemmoor des Direktionsbezirks Altona mit Frachtsätzen für die Tarifklasse 1 in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 9. August 1901. (2056)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im Berlin-Stettin-sächsischen Verbandsverkehre treten am 15. August 1901 für die Beförderung von Pferden zwischen Berlin Anh.-Dresd. Bf. und Bad Elster direkte Frachtsätze in Kraft, über die diese Stationen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 9. August 1901. (2057)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

In dem vom 1. August d. J. an gültigen Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarife werden die Entfernungen zwischen Altenburg und Beenz auf 324 km und zwischen Reichenbach i. L. und Pyritz auf 288 km richtig gestellt. Erstere Berichtigung schliesst eine Frachterhöhung in sich und gilt daher erst vom 1. Oktober d. J.

Dresden, den 9. August 1901. (2058)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. gelangt der Nachtrag VI zum Tarif vom 1. Februar 1899 zur Einführung. Derselbe enthält neue bezw. geänderte Entfernungen für den Verkehr mit gewissen württembergischen Stationen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Münsingen-Schelklingen.

München, den 6. August 1901. (2059)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Mit dem 15. d. Mts. wird die Station Höste der Teutoburger Waldeisenbahn in den Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 als Empfangsstation aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 7. August 1901. (2060)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Kohlenverkehr.

Am 15. d. Mts. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai v. J. der Nachtrag III, welcher u. a. neue bezw. anderweite, theils ermässigte Frachtsätze für Kohlen etc. in Einzelsendungen von den Stationen Boenen, Osterfeld Süd, Unna-Königsborn und Wickede-Asseln enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 9. August 1901. (2061)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. August d. J. treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Tarifheft 3, folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1, Abth. b in Kraft.

Zwischen Loitsch (k. k. priv. Südb.-Ges.) und

Dresden-Altst. .	1 102 ₰	für 100 kg.
Dresden-Fr. . .	1 108 „	
Dresden-Neust. .	1 110 „	

Dresden, am 9. August 1901. (2062)
K. Generaldir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898.

(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 16. August tritt ein neuer Ausnahmetarif (Nr. 10 S) für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung und zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versand von Kastel Ort und Kastel Hafen nach Regensburg mit folgenden Frachtsätzen in Kraft.

Nach Regensburg	Klasse I	Klasse II
	Frachtsatz für 100 kg in Mark	
von		
Kastel Ort . .	0,94	0,54
Kastel Hafen .	0,92	0,54

Die ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege gewährt. Nähere Auskunft über die Artikel dieses Ausnahmetarifs und über die Bedingungen der Anwendung ertheilen die betheiligten Güterdienststellen.

München, den 7. August 1901. (2063)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit der Eröffnung der neuen Strecke von St. Johann nach Basel ist eine Verlängerung der bisherigen Entfernung von St. Ludwig nach Basel um 1,3 km eingetreten. Die hierdurch bedingten Erhöhungen der Tarifentfernungen im Verkehr mit Basel (Reichsbahn), welche in den verschiedenen Stationsverbindungen 1 bis 2 km ausmachen, werden zum 1. Oktober 1901 in Wirksamkeit gesetzt und durch Nachtrag zu unserem Kilometerzeiger bekannt gegeben werden.

Strassburg, den 6. August 1901. (2064)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die Stationen Kirchberg-Wegscheid, Niederbruck, Oberbruck-Dollern und Sewen der neueröffneten Strecke Masmünster-Sewen sind mit Geltung vom 10. August d. J. in die Hefte 1, 4 und 5 des Verbandsgütertarifs vom 1. Mai 1895 einbezogen worden. Die für diese Stationen im Heft 2 (Reichsbahn-St. Johann-Saarbrücken) vom 1. August 1901 vorgesehenen Tarifentfernungen und Fracht-

sätze sind zu gleicher Zeit in Kraft getreten.
Strassburg, den 5. August 1901. (2065)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 15. d. Mts. tritt der Nachtrag XV zum Tarif vom 1. Januar 1896 in Kraft. Derselbe enthält namentlich aus Anlass der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Blankenstein (Saale)-Marxgrün Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers für die Stationen der Linie Triptis-Blankenstein und Marxgrün-Hof sowie Entfernungen für die an der Neubaulinie selbst liegenden Stationen Hölle, Lichtenberg Oberfr. und Marxgrün pr. Stsb. Ferner werden die Stationstariftabellen für einige Stationsverbindungen und die Ausnahmetarife ergänzt, letztere auch theilweise geändert. Unter anderem werden neu eingeführt die Ausnahmetarife 14 für Zucker (Rübenzucker) zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binneuländischen Wasserstrassen und über die Landgrenze und 14 a für Rohzucker an Raffinerien im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel und Erfurt einerseits und Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen andererseits. Weiter erhalten das Waarenverzeichniss und die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaustoffe eine anderweite Fassung.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 9. August 1901. (2066)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif II.

Zum 15. August d. J. erscheint zum Gruppentarif II der Nachtrag I. Er enthält insbesondere Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecke Kosten-Grätz, gültig vom Tage der Betriebseröffnung dieser Strecke, sowie abgekürzte Entfernungen infolge Inbetriebnahme der Verbindungsbahn bei Kandrzin. Auch sind die Ausnahmetarife für Wegebaustoffe und Zucker in der neuen Fassung aufgenommen. In Ermangelung eines Verkehrsbedürfnisses werden in dem Ausnahmetarif 8a für Giesserei-Roheisen die Versandstationen Kattowitz und Koschentin mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. an gestrichen. Abdrücke des Nachtrags können für 0,20 ℳ das Stück durch die Stationskassen bezogen werden.
Breslau, den 6. August 1901. (2067)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891.

An Stelle des Main-Neckarbahn-bayerischen Gütertarifs vom 1. Januar 1891 nebst Nachträgen wird voraussichtlich am 1. Oktober d. J., gleichzeitig mit dem neuen badisch-bayerischen Gütertarif, ein neuer Tarif in Kraft treten. Derselbe wird im wesentlichen den jetzigen Tarifstand wiedergeben, jedoch einige Frachterhöhungen, insbesondere durch Wegfall einiger bis jetzt nicht oder wenig benutzter Ausnahmefrachtsätze, enthalten.
Näheres über den genauen Einführungstag, sowie über den käuflichen Bezug des neuen Tarifs wird später veröffentlicht werden.
München, den 7. August 1901. (2068)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen).

Mit dem 10. d. Mts. treten direkte Frachtsätze für Sendungen nach Station Cosel-Oderhafen (Direktionsbezirk Kattowitz) in Kraft. Die betheiligten Dienststellen ertheilen Auskunft über die Höhe der Frachtsätze.
Breslau, den 5. August 1901. (2069)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. württ. Staatseisenbahnen.
Lokalgüterverkehr.

Mit der voraussichtlich am 1. Oktober d. J. erfolgenden Betriebseröffnung der Reststrecke Friedrichshafen-Ueberlingen der Bodenseegürtelbahn wird für den Lokalgüterverkehr, sowie für den Güterverkehr der Staatsbahnstationen mit den Privatbahnstationen ein neuer Tarif ausgegeben, welcher — neben verschiedenen Frachtermässigungen — einige unerhebliche Frachterhöhungen enthält. Dieselben sind beim Tarifbüreau der Generaldirektion zu erfahren.
Der Tag der Eröffnung der Bodenseegürtelbahn wird noch besonders bekannt gegeben.
Stuttgart, den 9. August 1901. (2070)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. September 1901 gelangen für die Beförderung von Aluminium, roh, in Platten, folgende direkte Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen			
	Badisch Rheinfelden		Neuhausen b. Schaffhausen	
	bei Aufgabe von			
	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Station der k. k. österr. Staatsbahnen:				
Lend-Gastein	3,44	3,08	2,93	2,62

München, den 9. August 1901. (2071)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr.
(Gruppenwechseltarif V/VI.)

Am 15. August d. J. gelangt der Nachtrag XIX zum Gütertarif zur Einführung.
Ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen und Ergänzungen enthält derselbe:
a) eine Aenderung der „Besonderen Tarifvorschriften“,
b) neue Entfernungen für die Stationen: Kirchberg (Hunsrück) und Unzenberg des Direktionsbezirks Mainz; Hölle, Lichtenberg Oberfr., Marxgrün, Sonnefeld und Weidhausen Herzth. Coburg des Direktionsbezirks Erfurt;
c) abgeänderte Entfernungen für die Stationen der Strecke Blankenstein (Saale)-Ziegenrück des Direktionsbezirks Erfurt;
d) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife
2 (Rohstofftarif),
6 (Brennstofftarif),
8 (Giesserei-Roheisen),
11 (Dachschiefer),
14 und 14 a (Zucker);
e) sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.
Erfurt, den 8. August 1901. (2072)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Maschinen, landwirthschaftliche, sowie Ackergeräthe, zerlegt und unzerlegt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg für den Frachtbrief	10 000 kg und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Stockerau	224 ₰	139 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Stockerau	219 „	134 „
Nach Dresden-Elbkai von Stockerau	264 „	175 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.
Wien, am 10. August 1901. (2073)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Einbeziehung der Station Hörde-Hacheney in den Ausnahmetarif Nr. 16/a und 16/b (Koks).

Mit Gültigkeit vom 20. August 1901 wird die Station Hörde-Hacheney der kgl. Eis.-Dir. Essen in den Ausnahmetarif Nr. 16/a (für Koks mit Ausnahme von Gaskoks), dann in den Ausnahmetarif Nr. 16/b des Tarifheftes 2 (für Koks zu Hochofenzwecken), und zwar mit den für die Station Hörde bereits bestehenden Tarifsätzen einbezogen.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 16/b des Heftes 2 (für Koks zu Hochofenzwecken) haben jedoch nur bis Ende September 1901 Gültigkeit.

Wien, am 8. August 1901. (2074)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit West-österreich.

Für Holz des Aus.-Tar. Nr. 5, A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Schichowitz-Rabi .	67 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Schichowitz-Rabi .	67 „
Nach Aussig-Landungsplatz von Schichowitz-Rabi .	67 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg. Für Langholz im Verkehre mit Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag beträgt die Schleppbahngebühr 6 ₰ für 100 kg.

Wien, am 8. August 1901. (2075)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

Ausgabe eines Nachtrages II zum Tarife Theil II, Heft 1.

Am 1. Oktober 1901 tritt der Nachtrag II zum Tarife Theil II, Heft 1 in Wirksamkeit, wodurch die im Nachtrage I enthaltenen Frachtsätze für Eier russischer Herkunft richtiggestellt werden und zum Theil eine Erhöhung erfahren.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen um den Preis von 10 Hellern = 8 ₰ pro Stück zu beziehen.

Wien, am 8. August 1901. (2076)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-russischer Grenzverkehr.

Ausgabe eines Nachtrages I zum Artikeltarife.

Am 1. Oktober 1901 tritt der Nachtrag I zum Artikeltarife in Wirksamkeit. Derselbe enthält:

I. Aenderung von Frachtsätzen für Eier und Cement.
II. Berichtigungen.

Hierdurch werden die im Haupttarife enthaltenen Frachtsätze für Eier russischer Herkunft richtig gestellt, wodurch zum Theile eine Erhöhung derselben eintritt.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen um den Preis von 15 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 31. Juli 1901. (2077)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.

1. An Stelle der Bestimmungen über die Gültigkeitsdauer von Rückfahr- und Sommerkarten unter 1 zu § 12 der Verkehrsordnung treten die folgenden:

a) Die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten beträgt 45 Tage. Sie beginnt mit dem Tage der Lösung und erlischt zu Mitternacht des 45. Tages.
b) Wie bisher unter c.
c) Inhaber von Rückfahrkarten und Sommerkarten können die Reise an einem beliebigen Tage innerhalb der Geltungsdauer antreten. Eine Verlängerung der Geltungsdauer wird hierdurch nicht herbeigeführt.
d) Wie bisher unter e.

2. Absatz 1 der besonderen Bestimmungen zu § 25 d. V.-O. wird gestrichen. Die Absätze 2 und 3 erhalten die Nr. 1 und 2.

3. In der besonderen Bestimmung 1 (1) b zu § 32 treten an Stelle von „auf jede Rückfahrkarte von mindestens dreitägiger Gültigkeitsdauer" die Worte „auf jede gewöhnliche Rückfahrkarte".

Erfurt, den 5. August 1901. (2078)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämmtlicher preussisch-hessischer Staatsbahnen.

Mitteldeutsch-schweizerischer Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Oktober d. J. tritt zum Tarif für den vorgenannten Verkehr vom 1. März 1900 der Nachtrag I in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Erfurt, den 10. August 1901. (2079)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Im Binnenverkehr der Nebeneisenbahnen
Hansdorf-Priebus,
Rauscha-Freiwaldau und
Muskau-Teuplitz-Sommerfeld
beträgt die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten ab 26. Juli d. J. 45 Tage.

Sommerfeld, den 12. August 1901. (2080)
Die Direktion.

5. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von

300 000	Stück	Laschenschrauben für Hauptlinien,
1 300	„	Schotterabschlussblechen,
1 500	„	Zugstangen mit Bolzen,
1 000	„	Rohrschellen,
2 600	„	Klemmhaken,
7 000	„	Rohrständer.

Zeichnungen und Bedingungen werden auf portofreie Anfrage und gegen Einsendung von 20 ₰ Porto in Briefmarken von uns abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens den 26. August d. J., Vormittags 10 Uhr, zu welcher Zeit deren Eröffnung stattfindet, bei uns einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt spätestens bis zum 16. September d. J.

Karlsruhe, den 10. August 1901. (2081)
Grossh. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in der Hauptwerkstatt Posen und Nebenwerkstatt Glogau angesammelten Altmaterialien sollen im öffentlichen Bietungsverfahren verkauft werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" versehen bis zum Termine am Sonnabend, den 31. August d. J., Vormittags 11 Uhr, postfrei an unser Rechnungsbüreau einzusenden. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen mit Massenverzeichniss können von unserem Rechnungsbüreau, Luisenstrasse 10, Zimmer 78, gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in baar bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 16. September d. J.

Posen, August 1901. (2082)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.

Am 1. Oktober d. J. sind 2 Stück normalspurige 2 achsige Tenderlokomotiven von je 14,8 t Dienstgewicht, vollständig betriebsfähig und gut erhalten, zu verkaufen.

Die Besichtigung derselben kann jederzeit in der Werkstatt Mirow nach voraufgegangener Meldung bei der Betriebsinspektion in Wesenberg stattfinden. (2083)
Die Direktion.

Die in den Hauptwerkstätten Harburg, Neumünster und Wittenberge befindlichen ausgemusterten Betriebsmittel, als: 10 Lokomotiven, 6 Personen- und 24 Güterwagen sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden. Die Verdingungsunterlagen können gegen kostenfreie Einsendung von 50 ₰ in baar von unserem Centralbüreau bezogen werden. Angebote sind bis zum 24. August d. J., Vormittags 11 Uhr, auf vorgeschriebenen Angebotbogen verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf ausgemusterter Eisenbahnfahrzeuge" versehen an uns einzusenden.

Altona, den 5. August 1901. (2084)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Bahnmeister oder Bahnmeisteraspirant wird für eine 18 km lange Nebenbahnstrecke gesucht. Das jährliche Anfangsgehalt beträgt 1 200 ℳ, steigend bei zufriedenstellenden Leistungen in 20 Jahren bis 2 100 ℳ. Ausserdem wird freie Dienstwohnung und Dienstuniform sowie ein monatliches Nebeneinkommen von 25 ℳ für Verwaltung einer Agentur gewährt.

Bei Aspiranten richtet sich die Ausbildung und Besoldung nach der Vorbildung. (2085)

Offerten unter D. K. 41 an das Büreau des Vereins (W., Köthener Str. 28/29).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. August Vorm. gemeldet.

Nr. 23. Berlin, am 14. August 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	50	1	Ballot	Kleider —	8	1	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
2	A D	642	1	Ring	Stahlreifen —	5	2	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
3	A M	1	1	Kiste	? —	9,5	3	„	„	
4	A S	261/2	2	Kisten	anscheinend Cigarren	91	4	Schwartau	Eutin-Lübecker	
5	A V	765	1	Kanne	Lederfett —	17	5	Colmar	Reichsbahn	
6	A W	1538	1	Sack	Holzpantinen —	24	6	Burxdorf	K. E.-D. Halle a/S.	
7	A W / A W	I	1 / 3	Pack / „	Frachtbriefe, an Andree & Wilkerling lautend	17 / 60	7	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
8	B	9474	1	Kiste	? —	54	8	Frankfurt a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
9	B S C	22414	1	„	? —	40	9	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
10	B L	III	1	Bund	grünlackirteSchiebestangen zu einem Kindersportwagen	1,5	10	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
11	C F	17	1	—	Thonrohr —	19	11	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
12	C F	6951	1	Ballen	Wollwaaren —	101	12	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
13	C F C	—	6	Kisten	? —	46	13	Vic	Reichsbahn	
14	C G	—	1	Korb	— —	34	14	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
15	C K	—	1 / 1	— / —	blaue Schürze — / rothbraune Mütze —	—	15	Rendsburg	K. E.-D. Altona	
16	C R	102	1	Ballen	Packleinen —	42	16	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
17	D	1/3	3	„	Hanfknoten (gehechelter, in Packete gebundener Hanf)	306	17	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
18	D A	3726 a	1	Fass	Steingut —	180	18	Hamburg	K. E.-D. Altona	
19	D B H	375	1	Kiste	leer —	10	19	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
20	D G M	12314	1	„	? —	34	20	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
21	D V S Co.	4688	1	„	Maschine —	53	21	Pr. Stargard	K. E.-D. Danzig	
22	E H	1850	1	—	Ofentheil —	18	22	Mannheim	Badische Stsb.	
23	E H H	294	1	Fass	Petroleum —	186	23	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
24	E K	3670	1	Ballen	neue, leere Säcke —	40	24	Basel B. B.	Badische Stsb.	
25	F	1722/23	2	Korbflaschen	Säuren —	144	25	Soest	K. E.-D. Cassel	
26	F A	3809	1	Ballen	Garn —	76	26	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
27	F D	244	1	Kiste	? —	26	27	Rostock	Grhzl. Meckl. Stsb.	
28	F E	4769	1	„	anscheinend Farbe —	150	28	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
29	F F	647	1	„	Messer —	19	29	Simbach	Bayerische Stsb.	
30	F F	—	1	Korb	— —	58	30	Gep.-A. Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	geschnürt, Eisenstange u.2Schlösser.
31	F K	9965	1	Kiste	? —	197	31	Kirn	Direktion Mainz	
32	F L	4766/8	3	Fässer	ansch. Farbe —	150	32	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
33	F M	1043	1	Kiste	? —	65	33	Wiedenbrück	K. E.-D. Münster	
34	F P	1056	1	—	Flaschenzug —	63	34	Wilhelmsfelde-Fiddichow	K. E.-D. Stettin	
35	F V	259	1	Fass	Messingblöcke —	1 000	35	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
36	F W M	636 / 640	2	Kisten	Spirituosen —	110	36	„	„	
37	G	2	50	Pack	Cementsäcke —	300	37	Duisburg	K. E.-D. Essen	beschrieben: Duisburg.
38	G	30702	1	Fass	ansch. Heringe —	9	38	Ihrhove	K. E.-D. Münster	
39	G	12	1	Sack	alter Wollabgang —	14	39	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
40	G A	9057	1	Kiste	Nudeln —	18	40	Marienhaide	K. E.-D. Elberfeld	
41	G H B	5	1	Sack	Fischbisquits —	26	41	Helmarshausen	K. E.-D. Cassel	
42	G M	505	1	Fass	Wein —	70	42	Mannheim	Badische Stsb.	
43	H	—	1	Pack	l. alte Säcke —	7	43	Clausthal Z.	K. E.-D. Magdeburg	
44	H	46	1	Kiste	Handschuhe —	30	44	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
45	H B	601	1	„	Gusstheile —	46	45	Hamm	K. E.-D. Essen	
46	H C	5148	1	„	Tabak —	17	46	Dergenthin	K. E.-D. Altona	
47	H F	1	1	Korbflasche	— —	32	47	Werder	K. E.-D. Berlin	
48	H F M	538	1	Ballot	Gewebe —	27	48	Simbach	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	H H	13	1	Korb	Kleider —	12	49	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
50	H V	3	1	Ballen	Baumwollwaaren —	77	50	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
51	H V & C	777	1	Kiste	? —	17,5	51	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
52	H W P	20523	1	Sack	anscheinend Kleie —	100	52	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
53	J A	14	1	—	Schornsteinaufsatz aus Blech	4	53	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
54	J B	—	1	—	eis. Stange —	15	54	Weinheim	Main-Neckarbahn	
55	J F C	227	1	Pack	braunes Packpapier	48	55	Nassau	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Niederlahnstein u. Nassau.
56	J S	59378	1	Kiste	ansch. gemahlene Kreide	62	56	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
57	J W	—	1	Sack	Getreide (Gerste) —	40	57	Kirn	Direktion Mainz	
58	K	66	1	„	Käse u. 2 ger. Zungen	11,5	58	Magdeburg Elbbhf.	K. E.-D. Magdeburg	
59	K	1	1	Kollo	Schilfseile —	4,75	59	Rawitsch Ost	Liegnitz-Rawitscher E.	
60	K	130	1	—	gusseisernes Rohr mit Verschlussdeckel	43	60	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
61	K F	92413	1	Kiste	ansch. leere Flaschen	20	61	Schöneberg Milit.-Bhf.	Königl. Militär-E.	
62	K H W	3089	1	„	Eisenwaaren —	78	62	Memmingen	Bayerische Stsb.	
63	K K	6745/46	2	Ballen	Twist —	333	63	Brunsbüttelkoog	K. E.-D. Altona	
64	L	4957	1	„	Bettfedern —	42	64	Kaufbeuren	Bayerische Stsb.	
65	L (gelb)	—	1	K.	Ofenrohr —	1	65	Algermissen	K. E.-D. Hannover	
66	L & Cie	7822	1	Kiste	? —	7	66	Dillingen (Saar)	St. Johann=Saarbr.	
67	L H	449	1	„	5 Redneirventile —	26	67	Dissen=Rothenfelde	K. E.-D. Münster	
68	L K	1112	1	„	? —	13	68	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
69	L S	356	1	Bund	Flacheisen —	34	69	Hamburg	K. E.-D. Altona	
70	M	1118	1	Ballot	Baumwollwaaren —	23	70	Unterböbingen	Württemberg. Stsb.	
71	M	7	1	Kiste	ansch. Möbel —	65	71	Nimkau	K. E.-D. Breslau	
72	M	10056	1	Kübel	Käse —	55	72	Emden	K. E.-D. Münster	
73	M	45 oder 451	1	Fass	Oel oder Fett —	238	73	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
74	M E	200	1	Kiste	Holzbaukasten —	300	74	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
75	M H	—	1	Korb	Kleider —	26	75	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
76	M M	193	1	Kiste	3 hölzerne Rollen —	7	76	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
77	N C	43	1	Kiste	Celluloidabfälle —	23	77	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
78	N G S	118	1	—	Kette —	—	78	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
79	N H C	1033	1	Kiste	? —	10	79	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
80	N R	7	1	Sack	Erbsen —	13	80	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
81	O	6153	1	Fass	gefüllt —	100	81	Altona	K. E.-D. Altona	
82	O J	6	1	Reisekorb	Kleider —	25	82	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
83	O K	2508/13 2624/26 2601/7	6 6 7	Stück „ „	Kinderstühle — Sportwagen — Spielkinderwagen —	286	83	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	bezettelt: von Zeitz Pr. Stb. v. 23./7.
84	Ou K	I	1	Korb	Schrauben —	82	84	Beningen	Reichsbahn	
85	P*)	13 . . . ?	1	Ballen in grober Sackleinwand	Kleider, Bücher, Waschschüssel, Wäsche etc.	43	85	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	*) der Rest der Bezettelung ist abgerissen.
86	P B	1501	1	Pack	Bindegarn —	24	86	Bischdorf	K. E.-D. Königsberg	
87	P F	—	1	—	Ofenrost —	8	87	Kempten	Bayerische Stsb.	
88	P H	44	1	Kiste	Haushaltungsgegenstände	60	88	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
89	P T	3001	1	Ballot	Baumwollwaaren —	20,5	89	Mannheim	Badische Stsb.	
90	R M	—	1	—	Leine —	—	90	Karlsruhe	„	Dienstgut.
91	S C	80	1	Bund	Schultafeln —	—	91	Schoeningen	K. E.-D. Magdeburg	
92	Sch R	1265/6	2	Kisten	? —	129	92	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
93	S D	35	1	Ballen	Lumpen —	166	93	Neuekrug	K. E.-D. Cassel	
94	S G B	—	1	Fass	Heringe —	50	94	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
95	S M	8674	1	Kiste (Garnkiste)	leer, gebr. —	19	95	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
96	S O T K K S R T	899, 900	2	Fässer	leer —	44	96	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
97	S S	—	1	Stange	Stahl —	7	97	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	Vergissmeinnicht S. & H.
98	St Tls	—	1	Sack	Pferdedecken —	10	98	Horrem	K. E.-D. Cöln	
99	T	—	2	in Sackleinen	Rohre mit Anschlussscheiben aus Kupfer	1	99	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
100	T F	2540	1	Kiste	Kandis —	28	100	Ihrhove	K. E.-D. Münster	
101	Th & H	270	1	Packet	Eisenstangen —	8	101	Neuulm	Bayerische Stsb.	
102	U	—	2	Pack	leere Körbe —	29	102	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
103	V B	5858	1	Korb	Drogen —	25	103	Osterfeld Süd	„	
104	W	5	1	Sack	Farberde —	50	104	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
105	W B	604	1	Kiste	Borde —	71	105	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
106	W B 4 T 2	259	1	Fass	leer —	41	106	Pankow Rgb.	„	
107	W & F	7944	1	—	eiserne Bettstelle —	—	107	Stendal	K. E.-D. Hannover	
108	W K	2840	1	Kiste	Wasserschiffe —	31	108	Mörchingen	Reichsbahn	
109	W K	218	1	Ballen	gefüllt —	13	109	Hagenau	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
110	W R	40	1	Essigfass	leer —	48	110	Rostock	Grhzl. Meckl. Stsb.	
111	W R	27	1	Sack	gebr. Kaffee —	28	111	Neustadt a/Rbg.	K. E.-D. Hannover	
112	W R S	621	4	—	Eisentheile (Wagenachsen)	31	112	Spandau	K. E.-D. Berlin	
113	W S	2054	1	Ballen	Filtermasse —	34	113	Berlin Ahg.	„	
114	W W	18	1	Fass	leer —	7	114	Neuulm	Bayerische Stsb.	
115	Y	2016	1	Kiste	leere Pappdeckelschachtel	15	115	Mannheim	Badische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
116	M Sch Co. Barmen R.	1103	1	—	Kleiderschrank —	—	116	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	*)
117	Dr. Bernhardi Söhne	—	1	Pack	ansch. Eisentheile —	7	117	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
118	Bismark	3929	1	—	Fahrrad —	—	118	Gp.A. Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
119	R A 629 Bombay	142	1	Kiste	emaillirtes Blechgeschirr	112	119	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
120	Rud. Bose	1028	1	Kohlensäure-Cylinder	leer —	23	120	Hönningen a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
121	Breitenburger Cementfabr.	—	3	Bund	l. Cementsäcke —	24	121	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
122	J W Dresden	747/8	2	Kisten	Staniolkapseln —	82	122	Hamburg H.	„	
123	E F Heinsberg	—	1	in Papier	Schlafstuhl (zusammenlegbar)	2	123	Heinsberg	K. E.-D. Cöln	
124	Hanebuth	—	1	Korb	— —	23	124	Elze	K. E.-D. Hannover	
125	Kunigunde-Hütte	—	1 1	Platte „	Zink — Zink —	13 10	125	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
126	H. Mann	2209	1	Bierfass	leer —	32	126	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
127	Molz	—	1	Korb	gefüllt	29	127	Stolberg Rh.	K. E.-D. Cöln	
128	Mostrow	—	1	Pack	10 leere gebr. Obstkörbe	33	128	Camenz	K. E.-D. Breslau	
129	W S Neudorf	4	1	Packet	Eisentheile —	14	129	Neudorf a/Gr.	„	
130	Oppel III	—	1	—	Fahrrad —	—	130	Gep.-A. Schwäb. Gmünd	Württemberg. Stsb.	
131	Hans Otto	—	1	Sck.	? —	50	131	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
132	Probstzella	—	3	Kolli	Pflugtheile —	17	132	Probstzella	„	
133	Riemann	—	1	Reisekorb	vermuthlich Wäsche	30	133	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
134	Elli Snitgers Jüchen	—	1	Schliesskorb	Wäsche —	27	134	Jüchen	K. E.-D. Cöln	
135	J. Loop	—	1	Korb (Brieftaubenkorb)	leer —	7	135	Altona	K. E.-D. Altona	
136	Teterow	—	1	Pack	Fassdauben —	29	136	Teterow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
137	roth	I	1	Stange	Eisen —	10	137	Flechtingen	K. E.-D. Magdeburg	
138	—	5 a. II	1	Kollo	Modell eis. Dachziegel	1	138	Metz	Reichsbahn	
139	—	24	1	—	Schleifstein —	—	139	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	64 cm Durchmesser, 12,5 cm Stärke.
140	—	45 45	2	—	Wagenachsen —	6	140	Dornburg	„	3 k // ><, 3 2 k // ><.
141	—	117	1	—	Decke —	—	141	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	Dienstgut.
142	—	133	1	Sack	20 l. Säcke —	—	142	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
143	—	258	1	eis. Fass	leer —	85	143	Mannheim	Badische Stsb.	
144	—	533	1	—	Bleirohr —	28	144	Kulmbach	Bayerische Stsb.	
145	—	613	1	Kiste	neue lederne Reisetaschen in Schachteln	75	145	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
146	—	13719	1	Fass	Farbe —	71	146	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
147	—	28820	1	—	Maschinentheil (Schutzkapsel)	4	147	Dortmund	Dortm.Gron.Ensch.E.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
148	weiss //	—	1	Stange	Flacheisen —	39	148	Peine	K. E.-D. Hannover	
149	roth 1	—	1	Kollo	Maschinentheil —	1	149	Bismark	K. E.-D. Magdeburg	
150	blau 1	—	72	Tafeln	Zinkblech —	460	150	Spandau	K. E.-D. Berlin	

*) Der Schrank ist neu, braungestrichen und lackirt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
151	weis —	—	2	Stück	Eisenstäbe —	55	151	Gotha	K. E.-D. Erfurt	7,0 m, 6,5 m.
152	weisser Strich	2417	1	Kollo	Ofenschieber —	0,5	152	Kl.-Wansleben	K. E.-D. Magdeburg	
153	roth /	—	1	—	Saugrohr —	36	153	Gera	K. E.-D. Erfurt	
154	weisser —	—	2	Stück	Pflugschaare —	6,5	154	Celle	K. E.-D. Hannover	Fabrikstempel 10 k. p. p.
155	roth ×	—	1	„	Roststab —	5	155	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
156	roth ×	—	1	Pack	Säcke —	17	156	Kamenz i/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
157	grün /	—	1	Kollo	kleiner Aschenkasten	0,5	157	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	Gut gehört vermuthlich zu einer Sammelladung.
158	S C	286	1	Pack	1 Dutzend lackirte Schlüssel	1,5	158	Röbel	Grhzl. Meckl. Stsb.	
159	M S	796	1	Kiste	Apothekerwaaren —	11	159	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
160	C	125/6	2	Kolli	eis. Maschinenth. —	94	160	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
161		4343	1	Kiste	? —	33	161	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
162	H 756	2844	1	„	Lampengläser —	110	162	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
163	—	—	1	—	Aschkasten —	5	163	Saargemünd	Reichsbahn	
164	—	—	1	Ballen	Asbest —	21	164	Osterode	K. E.-D. Königsberg	
165	—	—	1	„	Baumwollw. —	42	165	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
166	—	—	1	Korbflasche	Benzin —	41	166	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
167	—	—	1	Sack	Betten und Kleider —	25	167	Gep.-A. Elbing	K. E.-D. Danzig	
168	—	—	1	Säckchen	Bienenzucker —	15	168	Zwiesel	Bayerische Stsb.	
169	—	—	1	Bierfass	leer —	30	169	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
170	—	—	1	Rolle	Blech —	53	170	Cöln, Eilg.	K. E.-D. Cöln	
171	—	—	1	Tafel	Blech —	45	171	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
172	—	—	1	—	Bremsschuh —		172	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	
173	—	—	3	Stück	Bretter —	48	173	Dettingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	Streckenfund.
174	—	—	3	„	Bretter —	52	174	„	„	Streckenfund.
175	—	—	1 2	„ „	Bord — Rahmenschenkel —	35	175	Dettingen a/M.	„	
176	—	—	1	Verschlag	Büchse mit grauer Farbe	51	176	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
177	—	—	1	Korb	Damenkleider und Wäsche	34	177	Gep.-A. Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	*)
178	—	—	4	Stück	eichene Dielen —	25	178	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	1,68 m lang, 14,5 cm breit.
179	—	—	1	Ring	Draht —	25	179	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
180	—	—	1	Bund	Drahtseil —	30,5	180	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
181	—	—	6	(1 Pack) Eimer	leer —	12	181	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
182	—	—	1	Stange	Eisen —	10	182	Lennep	„	
183	—	—	1	Bund	Eisendraht —	10,5	183	Barmen-R.	„	
184	—	—	1	—	Eisenblock —	189	184	Colmar	Reichsbahn	
185	—	—	1	—	Eisenrohr —	3	185	Cöln G.	K. E.-D. Cöln	
186	—	—	1	Stange	Eisenrohr mit Mutter	21	186	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	4,85 lg., 45 mm.
187	—	—	1	Pack	19 Eisenschrauben mit Muttern, 18 Vorlegebleche	5	187	Wennemen	K. E.-D. Cassel	
188	—	—	1	—	Eisenstab —	11,5	188	Frommern	Württemberg. Stsb.	
189	—	—	1	—	Eisenstange —	2,5	189	Cöln	K. E.-D. Cöln	
190	—	—	1	—	Eisenstange —	2	190	„	„	
191	—	—	1	Bund	3 Eisenstücke —	14	191	Mannheim	Badische Stsb.	
192	—	—	1	Holzwolle	Eisenwaare —	10	192	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
193	—	—	2	—	Eisenwellen —	78	193	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
194	—	—	1	Bd.	4 Façoneisen —	14	194	Oberbeuningen	Württemberg. Stsb.	mit Messingknopf.
195	—	—	1	—	Fahnenstange —	2,5	195	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	3,96 m lang, 4 cm stark.
196	—	—	2	Blechkübel	Farbe —	87	196	Braunschweig H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
197	—	—	1	Hobok	Fett —	7	197	Sonthofen	Bayerische Stsb.	
198	—	—	1	Wagen	Fettkalk —	3320	198	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	24817 Efd.
199	—	—	2	Stück	Feuerbüchsen mit Aufsatz	26,5	199	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
200	—	—	7	Fischkörbe	— —	14	200	Saarburg i/L.	Reichsbahn	4,5 m lg., 55 mm br., 17 mm h.
201	—	—	1	Stab	Flacheisen —	32,5	201	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
202	—	—	1	Bund	Garbenbänder —	26	202	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
203	—	—	1	„	eis. Gardinenstangen	—	203	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
204	—	—	1	—	Gasrohr —	5,25	204	Eilg.-A. Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	4,40 m.

*) Visitenkarten: Dr. Hans Haas, Gerichtsreferendar. Frau Dr. Haas.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
205	—	—	1	Korb	fr. Gemüse —	52	205	Glauchau	Sächsische Stsb.	verkauft.
206	—	—	1	—	eis. Gestell —	11	206	Mainz	Direktion Mainz	
207	—	—	1	Stück	Getreiderechen, mit langen, eis. Zinken	8	207	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
208	—	—	1	Ballot	Gummiringe —	31	208	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
209	—	—	1	Sack	Gummidichtungen u. Mutterschrauben	18	209	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
210	—	—	1	gelber Handmusterkoffer	— —	20	210	Gep.-A. Crefeld	K. E.-D. Cöln	Messingschildchen „W. Arrenbrecht".
211	—	—	1	Bund	4 Herdgalleriehalter —	2	211	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
212	—	—	3	„	Hohlglas (Tintenfläschchen)	28	212	Leipzig Thür. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
213	—	—	1	Holzgestell von Bohlen	leer —	94	213	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
214	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	21	214	Breslau Od.	K. E.-D. Breslau	
215	—	—	1	Stück	Holzrost —	—	215	Heidingsfeld	Badische Stsb.	1 m lang, 0,5 m breit.
216	—	—	1	Korb	Holztafeln —	1	216	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	
217	—	—	6	Stück	Holzunterlagen —	20	217	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	[Skizze] Form.
218	—	—	1	Koffer	— —	14	218	Gp.-A. Cüstrin Vorst.	K. E.-D. Bromberg	braun mit Neusilberbeschlag.
219	—	—	1	„	— —	13	219	Gep.-A. Coblenz	K. E.-D. Cöln	[1])
220	—	—	1	„	Reisekleider, 1 frz. Bädecker, 10 Bd. le Rhin v. V. Hugo	9	220	Gep.-A. Kl.-Steinheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	[2])
221	—	—	1	Wagen	Kohlen —	10000	221	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	24483 Efd.
222	—	—	1	—	grosser, grauer Korb	5	222	Alzey	Direktion Mainz	
223	—	—	1	Pack	l. Körbe —	18	223	Cöln	K. E.-D. Cöln	
224	—	—	1	Bund	8 Stück Körbe —	50	224	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
225	—	—	2	—	eis. Kugeln —	15	225	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
226	—	—	1	—	eis. Kugel —	17	226	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
227	—	—	1	—	defekte, halbe Kuppelung	9	227	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
228	—	—	1	Pack	3 kleine Kammräder	14	228	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
229	—	—	1	—	grün gestrichene, zweirädrige Karre	53	229	Dillingen Saar	St. Johann-Saarbr.	[3])
230	—	—	1	—	Kette, 15 m lang —	20	230	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
231	—	—	1	—	Kinderspielwagen (grün gestrichen)	5	231	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
232	—	—	1	—	Kinderspielwagengestell	0,5	232	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
233	—	—	1	—	Klappstuhl —	1,5	233	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
234	—	—	1	Glasballon*)	Lack —	65	234	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	*) in Weidenkorb.
235	—	—	3	—	alte Lagertheile —	5	235	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	2 Bronze, 1 Eisen.
236	—	—	1	—	eiserne Lochplatte —	85	236	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
237	—	—	1	—	Sitz zur Mähmaschine (blau lackirt)	11	237	Dinslaken	K. E.-D. Essen	
238	—	—	1	Kiste	Marmorblock —	78	238	Gera	K. E.-D. Erfurt	
239	—	—	1	Pack **)	Maschinentheile von Messing	3	239	Bergedorf	K. E.-D. Altona	**) in Leinen.
240	—	—	1	—	Maschinentheil (Kesseltheil)	151	240	Costau	K. E.-D. Posen	50 H° 86.
241	—	—	1	—	Maschinentheil —	23,5	241	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
242	—	—	1	Pack	Maschinentheil —	51,5	242	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
243	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	10	243	Schoppinitz	K. E.-D. Kattowitz	
244	—	—	1	Bund	9 eis. Maschinentheile	—	244	Lauterbach	K. E.-D. Stettin	
245	—	—	1	Pack†)	3 Maulwurfsfallen —	0,5	245	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	†) in Papier.
246	—	—	1	Pack	Messinggewebe —	15	246	München Centr.	Bayerische Stsb.	
247	—	—	1	„	Meterstange (sog. Maassstange)	20	247	Gep.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
248	—	—	10	offene Bund	Möbelgurte —	14	248	Mengen	Württemberg. Stsb.	
249	—	—	1	—	Nähtisch —	18	249	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	in Leinen verpackt.
250	—	—	1	Pack††)	Nietschrauben mit Muttern	4,5	250	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	††) in Papier.
251	—	—	1	Packpapier	Ofenkapsel aus Neusilber	0,25	251	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
252	—	—	1	—	Ofenkapsel aus Neusilber	0,25	252	„	„	
253	—	—	1	Pack	6 runde Ofenroste —	18	253	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
254	—	—	1	Musterkoffer	Papiermuster —	—	254	Gep.-A. Berlin Görl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	[4])

[1]) Brauner Segeltuch-Handkoffer mit hellgelben Lederecken und 2 Riemen.

[2]) In grauem Papier verpackt. Hotelbeklebezettel Borussia 220. Alter Beklebezettel Amsterdam SS Centr.-Bhf.-Cöln Nr. 6. Koffer ist eine Antiquität und mit Stickerei ringsum versehen.

[3]) Anscheinend zum Transport eines Bottichs oder Fasses dienend.

[4]) Packmeisterkarte Nr. 136 Spremberg-Berlin Gzb.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
255	—	—	3	Bund	eis. Platten —	—	255	Posen	K. E.-D. Posen	
256	—	—	4	„	Bolzen —	—	256			
257	—	—	1	Kiste	4 Flaschen Probebier	—	257	Gep.-A. Berlin Görl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	*)
258	—	—	1	—	eis. Rad (getriebe) —	18	258	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
259	—	—	1	—	eis. Regulirrad —	2	259	Cüstriner Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
260	—	—	1	Sack	Reis —	70	260	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
261	—	—	1	Reisekorb	gebrauchte Damengarderobe u. Wäsche	24	261	Gep.-A. Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Eisenstange u. Patentschloss.
262	—	—	1	„	Wäsche und Kleider	43	262	Gep.-A. Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	**)
263	—	—	1	„	— —	22	263	Gep.-A. Leipzig Thür. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
264	—	—	1	„	gefüllt —	40	264	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
265	—	—	1	Stück	eis. Rohr —	2	265	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
266	—	—	2	Bund	Rohrdecken (mit Draht verbundenes Schilfrohr)	14	266	Breddin	K. E.-D. Altona	
267	—	—	5	„	Rohrgeflecht —	38	267	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	zu Maurerarbeiten.
268	—	—	1	„	8 Röhren —	97	268	Mannheim	Direktion Mainz	
269	—	—	1	Pack	Rollladen —	21	269	Duisburg-Hochfeld Süd	K. E.-D. Essen	
270	—	—	1	Kollo	Rosinen —	47	270	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
271	—	—	1 1	Stück „	Rückenlehne — Armlehne —	2	271	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	von einem rohen Sophagestell.
272	—	—	8	—	eis. Rüstzeuge —	325	272	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	XIV 952, VI 233.
273	—	—	1	Stab	Rundeisen —	25	273	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
274	—	—	3	„	Rundeisen —	5	274	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
275	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	—	275	Fallersleben	K. E.-D. Hannover	6 m lg.
276	—	—	1	Sack	1 weisser Kopfkissenbezug 1 rothe Steppdecke — 1 blaue Steppdecke — 1 graugefleckte Reisedecke 1 weissbezogenes Deckbett 1 Bettlaken — 2 emaillirte Schüsseln 3 Badehosen —	14	276	Gep.-A. Elbing	K. E.-D. Danzig	einige Gegenstände tragen das Monogramm F.S. und F.H
277	—	—	1	—	roth gestrichener Sargheber mit Stiel	16	277	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
278	—	—	1	Sack	Schellack —	13	278	Schrimm	K. E.-D. Posen	
279	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	22,5	279	Gep.-A. Zwischenahn	Oldenburgische Stsb.	1 Vorhängeschloss.
280	—	—	1	Pack	Schrauben —	18	280	Mellingen	K. E.-D. Erfurt	
281	—	—	1	—	Schraubstock —	20	281	Strassburg	Reichsbahn	
282	—	—	6	Tafeln	Schwarzblech —	65	282	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
283	—	—	1	—	Sensenbaum —	—	283	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
284	—	—	6	Stangen	Stahl —	37	284	Colmar	Reichsbahn	
285	—	—	1	Bund	Stabeisen —	20	285	Säckingen	Badische Stsb.	
286	—	—	1	blauweisses Zeugfutteral	3 zusammengelegte Theile eines Stativs	2	286	Gep.-A. Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
287	—	—	1	Korb	leere Steinkruken —	15	287	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
288	—	—	1	Bund	2 alte Stühle —	6	288	Emmerich	K. E.-D. Essen	
289	—	—	1	—	alter Teppich —	6	289	Flensburg	K. E.-D. Altona	
290	—	—	1	Korb	leere Thonflasche —	8,5	290	Zittau	Sächsische Stsb.	
291	—	—	1	Wagen	Thomasmehl —	—	291	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	11 243 Bln.
292	—	—	1	—	Viehgitter —	—	292	Graudenz	K. E.-D. Danzig	(Dienstgut.)
293	—	—	1	—	Vierkantschmiedeeisen	12	293	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
294	—	—	1	—	hölzernes Wandbrett	8	294	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
295	—	—	1	Korb	Wäsche —	5	295	Hamburg	K. E.-D. Altona	
296	—	—	1	Kollo	eis. Waschständer —	10	296	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
297	—	—	1	Wagen	Ziegelsteine —	10 000	297	Steele N.	K. E.-D. Essen	21 878 Mgd.
298	—	—	1	—	Zuckerhut —	11,75	298	Oehringen	Württemberg. Stsb.	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	J H	18681	1	Ballen	Tuch —	149	1	Budapest nyugoti p. u.	Ungarische Stsb.	von Reichenberg.
2	J B T	12656	1	Kiste	Wurzwaare —	54	2	Nagy Szeben	„	
3	P J T	3443	1	Fass	Oel —	226	3	Balassa-Gyarmat	„	
4	G B	3012	1	Ballen	Pferdehaare —	24	4	Temesvár-Józsefváros	„	von Wien N. B.
5	F B	— 10	2 10	Pack	Kalmuk —	11 71	5	Budapest nyugoti p. u.	„	von Schluckenau.

*) Zu Packmeisterkarte 429 Cottbus-Berlin Gzb. v. 3/7.
**) Schwarze Wachstuchdecke. Alte Beklebungen: Von Langenschwalbach 173, von Hohenlimburg 69.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 64. | 17. August 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Berechnung des Frachtzuschlages bei gleichzeitigem Vorliegen einer unrichtigen Inhalts- und einer zu niedrigen Gewichtsangabe.

Von Dr. M. Reindl in München.

In Nr. 54 d. Ztg. nimmt Herr Eisenbahndirektor Hagena zu der vorstehenden, von mir in Nr. 25 d. Ztg. erörterten Frage das Wort und zwar auf Grund der von vier Eisenbahnbeamten an die Schriftleitung gelangten Zuschriften, in welchen übereinstimmend zwar ebenfalls die von mir bekämpften beiden Berechnungsarten für unrichtig erklärt werden, dagegen auch die von mir selbst aufgestellte Berechnung als unzutreffend bezeichnet und eine weitere Berechnung aufgestellt wird, derzufolge sich der Frachtzuschlag in dem von mir angeführten Beispiele auf 182 ℳ beziffert.

Zunächst nun möchte ich dagegen feststellen, dass sowohl die Herren Einsender als Herr Hagena bei ihrer Erwiderung von einem Irrthum ausgegangen sind. Wenn sie nämlich meine Ausführungen nochmals genauer durchlesen, so werden sie finden, dass sich nach der von mir bekämpften zweiten Berechnungsart der Frachtzuschlag nicht, wie sie annehmen, auf 152 ℳ, sondern auf 30 + 152 = 182 ℳ beziffert, demnach auf die gleiche Summe wie nach ihrer eigenen Berechnung, und dass der Unterschied zwischen dieser von mir bekämpften und zwischen ihrer eigenen Berechnungsart nur ein formeller ist und darin liegt, dass die erstere den Frachtzuschlag für jede Verfehlung gesondert feststellt, während sie ihn für beide Verfehlungen kumulativ, d. h. unausgeschieden, berechnen; im Effekte kommen die beiden Berechnungsarten stets zu dem gleichen Ergebniss. Wenn daher die Herren Einsender und Herr Hagena die von mir bekämpfte Berechnungsweise für unzutreffend halten, so müssten sie folgerichtig auch ihre eigene Berechnung für ungültig erklären. Diese ihre Berechnung nun wäre nur dann richtig, wenn der Gesetzgeber ausdrücklich gesagt hätte, in den Fällen, in welchen unrichtige Inhalts- und Gewichtsangabe zusammentreffen, beträgt der Frachtzuschlag „das Doppelte der hinterzogenen Fracht". Das hat er aber nicht gesagt und deshalb muss man, da zweifellos zwei selbständige, von einander unabhängige Verfehlungen und nicht, wie Herr Hagena annimmt, eine einzige Handlung, vorliegen, den Frachtzuschlag, der ja nichts anderes ist als eine Konventionalstrafe*), für jede Verfehlung so berechnen, wie er sich eben ohne Rücksicht auf die gleichzeitig begangene weitere Verfehlung berechnen würde. Die von Herrn Hagena zur Begründung seiner Berechnung angeführte Erwägung ist nicht vollkommen zutreffend. Er sagt nämlich: Wenn beide in Frage stehenden unrichtigen Angaben von zwei verschiedenen Absendern gemacht worden wären, also eine Sendung Obst von 10000 kg unrichtig mit 5000 kg und eine Sendung Obst von 5000 kg unrichtig als Kartoffeln deklarirt worden wären, so wären von beiden Absendern ebenfalls nur zusammen 182 ℳ zu erheben gewesen. Dabei übersieht er aber, dass im vorliegenden Falle eben nicht eine Sendung Obst von 5000 kg, sondern eine Sendung Obst von 10000 kg unrichtigerweise als Kartoffeln bezeichnet worden ist und dass daher seine Erwägung logischerweise folgendermaassen zu lauten hätte: Wenn die falschen Angaben von zwei verschiedenen Absendern gemacht worden wären und also der eine Absender eine Sendung von 10000 kg Obst unrichtig mit 5000 kg deklarirt hätte, hätte er 110 ℳ Frachtzuschlag zu zahlen gehabt, und wenn der andere Absender eine Sendung von 10000 kg Obst fälschlicherweise als Kartoffeln bezeichnet hätte, hätte er als Frachtzuschlag 152 ℳ entrichten müssen; beide zusammen hätten also 110 ℳ + 152 ℳ = 262 ℳ Konventionalstrafe — d. h. den Betrag, der sich nach meiner Berechnungsweise ergibt — zahlen müssen.

Da die Fälle, in denen gleichzeitig eine unrichtige Inhalts- und eine zu niedrige Gewichtsangabe vorliegt, in der Praxis nicht selten und, wie die Erörterungen gezeigt haben, die Meinungen darüber, wie in diesem Falle der Frachtzuschlag zu berechnen ist, sehr getheilt sind, so wäre es im Interesse der Einheitlichkeit der Berechnung dringend erwünscht, wenn sich die Verwaltungen des Vereins oder des Deutschen Ver-

*) S. Urtheil des R.-G. v. 10. Okt. 1900 bei Eger, Entsch. Bd. 17, S. 331.

kehrsverbandes in den Abfertigungsvorschriften oder in einer Kundmachung*) auf eine bestimmte Berechnungsart einigen würden; vom Standpunkte des Gesetzes und der Regeln juristischer Interpretation aus glaube ich allerdings, dass kaum eine andere als die von mir vertretene Auffassung haltbar ist.

Zu den vorstehenden Ausführungen Herrn Dr. M. Reindl's muss ich bemerken, dass allerdings die von ihm in Nr. 25 d. Ztg. bekämpfte zweite Berechnungsweise in ihrem Ergebnisse mit der von mir in Nr. 54 vertretenen Ansicht übereinstimmt. Gleichwohl möchte ich die letztere nach Lage der Umstände für die zutreffende halten und zwar aus folgendem Grunde: Auch wenn man mit Herrn Dr. Reindl annimmt, dass bei einer gleichzeitigen unrichtigen Gewichts- und Inhaltsangabe zwei verschiedene strafbare Handlungen vorliegen, so steht doch fest, dass für beide dasselbe Strafmaass — das Doppelte der Fracht — angedroht und dass damit die Höhe der Strafe von der Höhe des hinterzogenen Frachtbetrages abhängig gemacht ist. Wie die in Nr. 54 vertretene Berechnung ergibt, ist nun in dem unterstellten Falle, dass 10 000 kg Obst unter der Bezeichnung von 5 000 kg Obst aufgegeben wurden, der hinterzogene Frachtbetrag thatsächlich 91 ℳ. An die Höhe dieses Betrages ist aber auch das Strafmaass gebunden, und es würde mit den Bestimmungen des § 53 Z. 9 und 10 der Verkehrsordnung nicht im Einklange stehen, wollte man bei Berechnung des Strafmaasses über das Doppelte des wirklich hinterzogenen Frachtsatzes hinausgehen. Eine unrichtige Angabe im Frachtbrief wird doch nach den gedachten Bestimmungen nur dann zu einer strafbaren Handlung, wenn und soweit sie eine Frachthinterziehung zur Folge hat, und der Umfang dieser letzteren ist daher auch für die Strafbemessung m. E. das allein Maassgebliche.

Dem von Herrn Dr. Reindl ausgesprochenen Wunsche, dass die Verwaltungen des Vereins oder auch des Deutschen Verkehrsverbandes der Angelegenheit ihre Aufmerksamkeit zuwenden und durch eine entsprechende Vorschrift die Anwendung der Bestimmungen des § 53 Z. 9 und 10 der Verkehrsordnung einheitlich regeln möchten, schliesse ich mich gern an. Wie ich erfahre, hat die bayerische Staatsbahnverwaltung die von Herrn Dr. Reindl befürwortete Berechnungsweise anerkannt und eingeführt. Vielleicht aber dürfte es sich empfehlen, des Grundsatzes eingedenk zu sein, dass man in zweifelhaften Fällen der milderen Auffassung den Vorzug geben soll.

Hagena.

*) Die Kundmachung 12 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes bedarf aus Anlass der Einführung des Pariser Zusatzübereinkommens ohnehin der Abänderung.

Kontrole der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten.

In dieser jetzt brennenden Angelegenheit geht uns von geschätzter sachverständiger Seite eine Zuschrift zu, die wir gern zur Kenntniss unserer Leser bringen, ohne uns mit allen Ausführungen des Herrn Einsenders einverstanden erklären zu können. Die Zuschrift lautet:

Der Gedanke, die vorhandenen Fahrkarten-Stempelpressen ohne kostspielige Aenderung derselben zum Aufdruck des ersten und letzten Gültigkeitstages der Rückfahrkarten zu verwenden, war naheliegend und hat wohl mehrseitig zu Versuchen der in Nr. 57 der Vereinszeitung gedachten Art veranlasst. Letztere dürften indessen zu einem praktischen Ergebniss nicht führen, da es misslich wäre, sämmtliche Fahrkarten mit dem Doppeldatum der Rückfahrkarten zu versehen und der letzteren wegen allen übrigen Karten Erläuterungen aufzudrucken, welche auf die Bedeutungslosigkeit des zweiten Datums hinweisen, während das Bestreben dahin geht, den Aufdruck der Fahrkarten thunlichst zu vereinfachen. Ausserdem ist das vorgeschlagene Verfahren nicht durchführbar, weil die Stempelhülsen nicht geräumig genug sind, um Doppeldaten mit zweistelligen Zahlen (z. B. 10. 10.—23. 11. 01) darstellen zu können.

Bei den bestehenden Einrichtungen lassen sich demnach die Rückfahrkarten nur mit einem Datum versehen, und das ist nach Maassgabe der Zusatzbestimmung 2 zu § 12 der Verkehrsordnung das des ersten Geltungstages.

Der Erwägung werth erscheint es jedoch, ob es nicht zweckmässig wäre, in Abänderung obiger Bestimmung die Fahrkarten allgemein nicht mehr mit dem Datum des Lösungstages zu versehen, dagegen den Rückfahrkarten auf der Rückseite mittelst der Fahrkartenpresse den letzten Geltungstag aufzuprägen.

Entbehrlich erscheint zwar auch das letztere Verfahren, da es den Reisenden überlassen bleiben muss, selbst auszurechnen, an welchem Tage die Gültigkeit der Rückfahrkarten erlischt, und weil die Bahnsteigschaffner sich täglich nur ein Datum zu merken haben, welches ihnen durch Anschriften an ihren Standplätzen vor Augen geführt werden kann. Indessen könnten die vorhandenen Fahrkartenpressen bis auf weiteres immerhin zu diesem Zwecke den Interessen der Reisenden und der Verwaltung nutzbar gemacht werden.

Das Aufstempeln des (ersten) Geltungstages der Fahrkarten ist eine Kontrolmaassregel, welche aus der Zeit stammt, in welcher die Lochzangen einfachster Form die Fahrkarten lediglich durch einen Einschnitt entwertheten. Der Tagesstempel war daher erforderlich, um den Bestimmungen über Antritt und Beendigung der Reise, Unterbrechung der Fahrt usw. Geltung zu verleihen.

Die Bahnsteigsperre mit ihrem Gefolge von Kontroleinrichtungen, die verbesserten Lochzangen mit dem Aufdruck des Datums und sonstiger Merkmale, welche sich noch wesentlich erweitern lassen, haben in dieser Hinsicht vollkommen Wandel geschaffen. Der Schwerpunkt der Maassnahmen zur Verhütung von Hinterziehungen liegt in der Bahnsteigsperre, und der Aufdruck des Lösungstages am Schalter erscheint nur noch als ein unwesentlicher Bestandtheil derselben, zumal dieses Datum im inneren Verkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen bei den Rückfahrkarten für den Antritt der Reise bedeutungslos ist. Sinngemäss wäre bei allen Fahrkarten der Aufdruck des Lösungstages entbehrlich; der erste Tag der Geltung würde derjenige sein, welchen die Zange des Schaffners beim Betreten des Bahnsteiges kennzeichnet. Wie bereits angedeutet, liesse sich das Entwerthungszeichen an der Bahnsteigsperre durch Farbendruck, Hinzufügen der Stationsbezeichnung (wie bei der Berliner Stadtbahn) usw. noch deutlicher gestalten; auch wäre zu prüfen, ob in grösserem Betriebe die Lochzange als solche noch ihre Berechtigung hat und nicht mit Vortheil durch eine handlichere Presse mit festem Standplatz zu ersetzen sein dürfte.

Die Entlastung der Fahrkartenschalter würde ganz erheblich und mit Personalersparniss verbunden sein, da auch von Automaten umfangreicherer Gebrauch gemacht werden würde, mittelst deren sich das Publikum zu gelegener Zeit im Vorverkauf in den Besitz der gewünschten Fahrkarten setzen könnte.

Ausserdem würde durch den Fortfall der Fahrkartenpresse, deren Verschleiss nicht gering ist, eine erhebliche Summe gespart werden, wenn man annimmt, dass die vorhandenen Pressen mit einem Beschaffungspreise von 50—75 ℳ. einen Werth von 300 000 ℳ. bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen darstellen.

Hinterziehungen dürften in grösserem Umfange als jetzt nicht zu befürchten sein, wenn daran festgehalten wird, dass Fahrkarten nur dann als gültige Fahrtausweise gelten, wenn ihnen das entsprechende Lochzeichen aufgeprägt ist.

Die Nebenbahnen, auf denen eine Bahnsteigsperre nicht besteht, von diesem Verfahren auszuschliessen, erscheint nicht erforderlich; dagegen wäre es wünschenswerth, die Sperre auch auf die Nebenbahnen, zunächst wenigstens auf die grösseren Stationen auszudehnen. Die Personalersparniss bei den Zügen, welche auf Strecken mit lebhafterem Verkehr von zwei und mehr Fahrbeamten bedient werden, würde nebst den Erträgen für Bahnsteigkarten die Mehrausgabe für Bewachung der Bahnsteige decken.

S r., Verkehrsinspektor.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aufhebung der Sommer-, Sonntags-Kupee- usw. Fahrkarten.** Den in dieser Nummer enthaltenen Bekanntmachungen (S. 1007/1008) zufolge kommen mit dem 1. Oktober d. J. auf den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen die z. Zt. bestehenden Sommerkarten nach dem Harz, Thüringen, dem Rhein, der Rhön sowie den Ost- und Nordseebädern in Fortfall, ebenso die festen Rundreisekarten und die Anschlussrückfahrkarten mit Gutscheinen sowie die auf einzelnen Strecken bestehenden Kupeefahrkarten. Gleichzeitig gelangt auch eine grosse Anzahl Sonntagsrückfahrkarten infolge mangelnden Bedürfnisses in Wegfall.

— **Güterwagen - Kontrolverschluss, Bauart Stefan.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat eine Dienstanweisung für die Behandlung vorgenannter Verschlusseinrichtung bedeckter Güterwagen genehmigt und die königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, hiernach die Unterweisung der mit der Handhabung betrauten Beamten und Arbeiter vorzunehmen. Für den Versuch, welcher bei 200 mit den genannten Verschlüssen ausgerüsteten Wagen gewonnen werden soll, werden jene Wagen als Kurswagen Verwendung finden. Bis zum 1. April künftigen Jahres soll dem Herrn Minister über die Erfahrungen Bericht erstattet werden.

— **Warnungsläutewerke an unbewachten Uebergängen.** Da sich nach den dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten von den königlichen Eisenbahndirektionen erstatteten Berichten die selbstthätigen Warnungsläutewerke neuerer Bauart bei sorgfältiger Unterhaltung bei der Mehrzahl der Direktionen in befriedigender Weise bewährt und sich insbesondere über ihre Wirkungsweise namentlich diejenigen Direktionen günstig ausgesprochen haben, in deren Bezirk eine grössere Zahl solcher Läutewerke in Benutzung ist, so hat der Herr Minister angeordnet, die Versuche fortzusetzen und nach Bedarf auszudehnen. Dabei sollen namentlich auch die neueren Läutewerke von Siemens & Halske in Betracht gezogen werden. Da vielfach beobachtet wurde, dass anfänglich aufgetretene Störungen sich durch geringfügige Regulirungsarbeiten beheben liessen, so soll der regelmässigen Wirkungsweise in der ersten Zeit nach der Aufstellung besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die Bahnmeister sollen infolge dessen angewiesen werden, sich einige Male im Monat selbst von der Wirkungsweise der Läutewerke zu überzeugen und alsbald für die Behebung etwaiger Unregelmässigkeiten zu sorgen. Zum 1. Oktober 1903 sieht der Herr Minister einem weiteren Bericht zur Sache entgegen.

— **Vertretung der Handwerkskammern in den preussischen Bezirkseisenbahnräthen.** Die Minister für öffentliche Arbeiten, Handel und Gewerbe und Landwirthschaft haben über die Frage, ob es sich empfiehlt, den Handwerkskammern eine Vertretung in den Bezirkseisenbahnräthen einzuräumen, Gutachten der Provinzialbehörden eingefordert. Von vornherein soll jedoch daran festgehalten werden, dass nicht jede der in Preussen zur Zeit vorhandenen 33 Handwerkskammern einen Vertreter in den Bezirkseisenbahnrath zu entsenden hätte, sondern dass für jeden Bezirkseisenbahnrath nur ein Vertreter der im Bezirk desselben vorhandenen Handwerkskammern zu wählen wäre. Auch sollen nicht gleichzeitig Vertreter von Handwerkskammern und Gewerbe- oder ähnlichen Vereinigungen dem Eisenbahnrath angehören.

— **Freifahrtvergünstigungen für das an den Peripherien grösserer Städte wohnende bayerische Eisenbahnpersonal.** Das Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeusseren hat gleichzeitig mit der Genehmigung der auch in Nr. 29 S. 456 d. Ztg. aufgezählten Freifahrtvergünstigungen für das ausserhalb des Amtssitzes wohnende Eisenbahnpersonal die Generaldirektion beauftragt, der näheren Würdigung zu unterstellen, ob es angebracht sei, diese Freifahrtvergünstigungen auf das an den Peripherien der grösseren Städte wohnende Personal für den Verkehr mit dem Stadtinnern auszudehnen. Die Generaldirektion entledigte sich dieses Auftrages in begutachtendem Sinne, worauf das Staatsministerium in Würdigung der von der Generaldirektion erörterten Gesichtspunkte vor kurzem deren Anträge für das Personal in wohlwollendster Weise gebilligt und angeordnet hat, dass in der Frage der Gewährung freier Fahrt zwischen Bahnstationen innerhalb eines Stadtbezirkes nach folgenden Grundsätzen verfahren werde: a) dem Personale selbst soll die freie Fahrt dann gestattet werden können, wenn die Wohnung einerseits und der Ort der dienstlichen Thätigkeit andererseits in der Nähe zweier verschiedener Bahnstationen des nämlichen Stadtbezirkes gelegen sind, sowie wenn die Zugbenutzung für die Betheiligten einen erheblichen Zeitgewinn bei Zurücklegung des Weges zwischen Wohnort und Dienstort mit sich bringt, dabei aber die volle Einhaltung der Dienstzeit gewährleistet ist, so dass nicht etwa wegen der Zuglage das rechtzeitige Eintreffen zum Dienst gefährdet wird oder ein vorzeitiger Schluss des Dienstes stattfindet; b) hinsichtlich der Freifahrtbewilligung an Angehörige des Personals zum Kirchen- und Schulbesuch solle nach den gleichen Gesichtspunkten verfahren werden, welche maassgebend wären, wenn die in Betracht kommenden Bahnstationen nicht innerhalb des nämlichen Stadtbezirkes liegen würden.

In Anwendung vorentwickelter Grundsätze sind nun diese Freifahrtvergünstigungen zunächst für das an den Peripherien verschiedener im Antrage aufgezählten Städte wohnende Personal für dessen Verkehr mit dem Stadtinnern oder zwischen zwei Stationen des nämlichen Stadtbezirkes vom Staatsministerium zugestanden und hierbei die Generaldirektion gleichzeitig ermächtigt worden, für weiter sich ergebende gleich oder ähnlich liegende Fälle die Freifahrtbewilligung in eigener Zuständigkeit eintreten zu lassen.

— **Fünfzigjährige Gedenkfeier an der Göltzschthal- und Elsterthalbrücke zwischen Plauen und Reichenbach i/V.** Am 15. Juli d. J. waren 50 Jahre vergangen, seit die Theilstrecke Reichenbach-Plauen der Leipzig-Hofer Eisenbahn in Betrieb genommen und damit die genannte wichtige Verbindungslinie zwischen Süd- und Norddeutschland dem Verkehre freigegeben wurde. In Erinnerung dieses Jahres hat, wie wir der „D. E.-Beamten-Ztg." entnehmen, eine Feier an Ort und Stelle stattgefunden, bei der namentlich auch der Erbauer der beiden auf dieser Strecke befindlichen grossen Bauwerke, der Göltzschthal- und der Elsterthalbrücke, in ehrender Weise gedacht worden ist. Diese beiden Brücken gehören auch heute noch zu den hervorragendsten Kunstbauten der sächsischen Staatsbahnen. Die Göltzschthalbrücke besitzt eine Höhe von 77 m, hat eine Länge von 574 m und besteht aus 27 Bögen, die in drei Stockwerken das Thal überspannen. Die Elsterthalbrücke ist 68 m hoch und 280 m lang und aus 8 Bögen zusammengesetzt. Die Herstellung der Göltzschthalbrücke leitete der Oberingeniör Hauptmann Wilke, später Geheimrath im sächsischen Ministerium, sowie der Ingeniör Thost, später städtischer Baudirektor in Leipzig. An der Entstehung der Elsterthalbrücke wirkte ebenfalls der Oberingeniör Wilke und ausser ihm der Ingeniör Kell, der später als Geheimer Finanzrath im sächsischen Finanzministerium thätig war. Die Inbetriebnahme der einzelnen Strecken von Leipzig über Altenburg, Crimmitschau und Werdau nach Reichenbach war bereits in den Jahren 1842 bis 1846 erfolgt. Der Bau dieser Strecken war durch Privatunternehmer ausgeführt worden. Weil letzteren indess die Mittel zum Weiterbau fehlten, übernahm der sächsische Staat am 1. April 1847 die Bahn in seinen Besitz. So wurde es möglich, am 20. November 1848 die Strecke Hof-Plauen und am 15. Juli 1851 auch die Reststrecke Reichenbach - Plauen dem Betriebe übergeben zu können. Hiermit hatte in Sachsen der Staatseisenbahnbau und -Betrieb begonnen. Von welch' belebender Wirkung die wichtige Verkehrslinie auch für die Entwickelung des Voigtlandes gewesen ist, dürfte am besten durch die Thatsache gekennzeichnet werden, dass sich im Laufe der letzten 50 Jahre die Einwohnerzahl von Plauen von 12 500 auf 75 000, die von Reichenbach von 8 000 auf 24 000 gehoben hat.

— **Das württembergische Gesetz, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau** und für ausserordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung in der Finanzperiode 1901/1902, wird im neuesten Amtsblatt der württembergischen Verkehrsanstalten veröffentlicht. Für den Bau von Eisenbahnlinien und zweiten Gleisen werden nur weitere Raten bewilligt, ebenso für Staatsbeiträge zum Bau von Nebeneisenbahnen durch Privatunternehmer. Für sonstige Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betrieb befindlichen Bahnen werden 10 965 000 ℳ bestimmt, darunter erhebliche erste Raten für die Erweiterung des Bahnhofes Mühlacker, der Station Feuerbach, der Wagenwerkstätte Cannstatt, des Bahnhofes Pforzheim, für Erweiterungs- und Neubauten auf Hauptbahnhof Freudenstadt, für die Einrichtung einer Lokomotivstation beim Güterbahnhof Untertürkheim und für Erbauung von Wohngebäuden für Eisenbahnbedienstete auf verschiedenen Stationen. Sehr erhebliche zweite Raten werden bestimmt zur Erweiterung des Bahnhofes Plochingen (1 000 000 ℳ), des Bahnhofes Ulm (desgl.), des Bahnhofes Aalen (1 400 000 ℳ), des Bahnhofes Süssen (350 000 ℳ). Für Grunderwerbungen zur Erweiterung des Bahnhofes Stuttgart ist eine weitere Rate von 3 000 000 ℳ ausgeworfen. Für den Bau eines neuen Lagerhauses in Friedrichs-

hafen sind 200 000 M., für Herstellung einer Verladestation für Wagenladungsgüter in Schramberg 150 000 M. und für den Bau einer Lokomotivwerkstätte in Esslingen mit Zufahrtsgleis und 10 Beamten- und Arbeiterwohngebäuden als vierte und letzte Rate 570 000 M. bestimmt. Für die Erbauung weiterer Familienwohngebäude für Bedienstete der Verkehrsanstalten in Stuttgart werden als sechste Rate 300 000 M. und als Fonds zu Grunderwerbungen der Eisenbahnverwaltung für Rechnung noch nicht verabschiedeter Bauten ein weiterer Betrag von 500 000 M., endlich für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der Staatseisenbahnen 4 200 000 M. bewilligt.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsassessor Brecht, Mitglied der Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr., ist zum Eisenbahndirektor mit dem Range der Räthe IV. Klasse ernannt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub.** Der Brünner Lokaleisenbahngesellschaft wurde die Konzession zum Bau und Betrieb einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Lundenburg der Kaiser Ferdinands Nordbahn, gegebenenfalls unter Mitbenutzung einer Theilstrecke der Linie Lundenburg-Zellerndorf dieser Bahngesellschaft, über Unter-Themenau nach Eisgrub ertheilt.

— **Bau der Karawankenbahn.** Die Arbeiten an dieser Bahn schreiten, wie gemeldet wird, rasch vorwärts. Der Wocheiner Tunnelbau ist nördlich bereits 400, südlich 200 m vorgeschritten.

— **Diensteintheilung auf der Wiener Stadtbahn.** Die gegenwärtige Eintheilung des Fahrdienstes der Wiener Stadtbahn ist in der Oeffentlichkeit zum Gegenstand von Angriffen gemacht worden. Zur Abwehr derselben wird von zuständiger Seite folgendes mitgetheilt:

Die Eigenart des neuen Betriebes durch Einfügung des Rundverkehrs über die mit 6. d. Mts. eröffnete Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn und durch die Ueberleitung des Lokalverkehrs der Kaiser Franz Josefbahn auf die Stadtbahn hat wesentliche Abweichungen von der früheren Diensteintheilung gefordert, und musste letztere von der Staatsbahndirektion Wien, welcher die Regelung des Fahrdienstes obliegt, mit Rücksicht auf die gleichmässige Heranziehung der Arbeitskräfte und die Wahrung der angesichts der bisher ungünstigen finanziellen Ergebnisse des Stadtbahnbetriebes gebotenen Wirthschaftlichkeit wie auch nach den bisherigen Erfahrungen über die Verwendung des Fahrpersonals, welches über zu geringen Verdienst an Stunden- und Kilometergeldern klagte, allerdings etwas verschärft werden. Die Inanspruchnahme des Fahrpersonals bleibt jedoch noch weit unter den durch die festgestellten Dienst- und Ruhezeiten gezogenen Grenzen.

Die frühere Durchschnittsleistung eines Lokomotivführers beim Betriebe der Stadtbahn betrug gegenüber jener auf der Hauptbahn von 4 000 km etwa 1 900 km im Monat, während solche gegenwärtig nur auf 2 400 km im Monat, also täglich nur um etwa 17 km erhöht wurde. Während im allgemeinen die normale ununterbrochene Dienstdauer eines Bediensteten 14 Stunden beträgt, leistet ein Lokomotivführer der Stadtbahn nunmehr in ganz vereinzelten Fällen zwölf Stunden, im Durchschnitt acht Stunden unter Einhaltung entsprechender Ruhezeiten.

Was das Zugbegleitungspersonal betrifft, so ist es unrichtig, dass der sogenannte dienstfreie Tag ganz und gar entfallen sei. Vielmehr sieht die für 110 Tage erstellte Diensteintheilung eine kaum zehnstündige Dienstleistung durchschnittlich für den Tag vor, und ist nach jeder acht- bis zehnstündigen Dienstleistung eine mindestens gleichlange Ruhezeit angeordnet, welche innerhalb dieser 110 Tage 26 Mal bis zu 24 Stunden und darüber ausgedehnt ist, somit 26 volle dienstfreie Tage enthält. Ist die Tagesleistung vereinzelt eine längere als eine acht- bis zehnstündige, so ist eine zwei- bis dreistündige Ruhe vorgesehen. Einer beim Staatsbahndirektor erschienenen Abordnung, welche um Milderung der hinausgegebenen Fahrdiensteintheilung gebeten hatte, wurde übrigens anheimgegeben, die dem Personal zu hart scheinenden Dienstleistungen näher zu bezeichnen und selbst eine Eintheilung nach eigener Anschauung zu entwerfen, um diese Vorschläge in eingehende Erwägung ziehen zu können.

— **Förderung des Handels von Fiume.** Auf Veranlassung des ungarischen Handelsministers fand am 29. und 30. Mai d. J. in Budapest eine Berathung in Angelegenheit des Fiumaner Handels statt. Die Fiumaner Waarenbörse und der kaufmännische Verein „Fiumaner Lloyd“ haben nun die bei den Berathungen vorgebrachten Beschwerden, Wünsche und Anregungen in einer ausführlichen Denkschrift an den Handelsminister zusammengefasst und jene Maassnahmen erörtert, welche geeignet wären, den bestehenden Uebelständen abzuhelfen. Soweit die Verkehrsverhältnisse in Frage kommen, äussert sich die Denkschrift wie folgt: Es ist im allgemeinen anzuerkennen, dass die Regierung schon bisher bemüht war, durch Herabsetzung der Tarife den Verkehr Fiumes mit dem Hinterlande zu begünstigen, und dass die ungarischen Staatsbahnen auch gelegentlich der neuen Tarifvereinbarung mit der Südbahn sich immer vor Augen gehalten haben, der Hafenstadt Fiume gegenüber Triest Vortheile zu sichern. Andererseits ist aber zu berücksichtigen, dass der altentwickelten Handelsstadt Triest Machtmittel zu Gebote stehen, durch welche geringe Frachtunterschiede leicht ausgeglichen werden können, dass ferner der Fiumaner Grosskaufmann immer darauf angewiesen sein wird, neben dem ungarischen Hinterlande, welches erst nach Zurücklegung einer Entfernung von mehreren hundert Kilometern erreichbar ist, das viel näher und günstiger gelegene österreichische Hinterland in seinen Geschäftskreis zu ziehen, so dass es ihm keineswegs gleichgültig sein kann, ob ihm etwa durch die — wenn auch bestgemeinten — tarifarischen Verfügungen zu Gunsten Fiumes infolge der dadurch heraufbeschworenen tarifarischen Gegenmaassregeln der Weg nach Oesterreich erschwert oder Triest gegenüber ganz verlegt werde. Fiume müsse also in seinem Verkehr mit Oesterreich wenigstens nicht schlechter gestellt sein als Triest, und bilde diese Gleichstellung nach jeder Richtung hin eine conditio sine qua non. Die Unterstützung der freien Schifffahrt in Form von Schifffahrtsprämien müsse als ein glücklicher Schritt des Handelsministeriums anerkannt und deren weitere thatkräftige Förderung auch im Interesse des Fiumaner Handels wärmstens befürwortet werden.

Die neueste Kraftentfaltung Oesterreichs auf dem Gebiete neuer Eisenbahnverbindungen und Kanalbauten, die mehr oder weniger Triest (und Spalato) zu Gute kommen werde, lasse es für die geographisch so ungünstige Lage Fiumes als doppelt nothwendig erscheinen, dass alle jene seit Jahrzehnten von der Fiumaner Kaufmannschaft betriebenen und in unzähligen Denkschriften niedergelegten Wünsche in Betreff neuer Eisenbahnverbindungen und Kanalbauten endlich Gehör finden.

Die unbedingte wirthschaftliche Nothwendigkeit der Erbauung der Verbindungsbrücke bei Báttaszék, die Herstellung der kürzeren Verbindungslinie mit Bosnien Ogulin-Bihacs, der Bau der Verbindungslinie Gottschee-Delnice, der Linie Caprag-Sissek-Karlstadt, ferner die Herstellung der doppelgleisigen Verbindung mit Budapest oder wenigstens bis Ogulin oder der Bau der Linie Fiume-Zengg-Ogulin, vor allem aber der Ausbau des seit 30 Jahren angeregten Vukovár-Samackanals und die Regelung der Save und Kulpa sowie die Schiffbarmachung der letzteren bis Karlstadt sei allgemein anerkannt und diese Ausgestaltung der Verkehrsmittel so dringlich, dass nur zu wünschen sei, es möchte ehestens ein Entschluss in dieser Richtung gefasst werden und das Land die materielle Kraft haben, zur Ausführung der neuen Verkehrsmittel zu schreiten.

— **Wagenheizung bei den ungarischen Staatsbahnen.** Der Handelsminister hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen mit dem Studium der Art und Weise der Beheizung von Personenwagen betraut und dabei den Wunsch ausgesprochen, es möge im Interesse der Vermeidung der Feuersgefahr die Heizung der Wagen auf Seitenlinien und Lokalbahnen mit Oefen schon mit Beginn des diesjährigen Winters soviel als möglich beschränkt werden. Die Direktion wurde ferner beauftragt, Vorschläge über die Dampfheizung jener mit Lebensmitteln, Flüssigkeiten usw. beladenen Güterwagen zu erstatten, welche nicht nur mit Eil-, sondern auch mit gewöhnlichen Lastzügen verkehren.

— **Maassnahmen im Interesse des Obst- und Traubentransportes auf den ungarischen Staatsbahnen.** Mit Rücksicht auf die volkswirthschaftliche Bedeutung, welche die Obst- und Traubenausfuhr für Ungarn besitzt, hat die Direktion der Staatsbahnen sich veranlasst gesehen, im Interesse der anstandslosen und raschen Abbeförderung der Obst- und Traubensendungen zu verfügen, dass das zur Aufgabe gelangende Material unbedingt bis zum Abgange des zur Beförderung von verderblichen Gütern bestimmten günstigsten Zuges aufgearbeitet sei, so dass dasselbe verladen und in Begleitung der nöthigen Papiere abbefördert werden könne. Die Stationen haben mittelst Kundmachungen oder mittelst besonderer Ersuchsschreiben an einzelne Verfrachter diese aufmerksam zu machen, dass sie ihre Sendungen in einer solchen Zeit zur Station bringen, dass die Aufarbeitung noch vor Abgang des für die Abbeförderung günstigsten Zuges erfolgen könne. Behufs Vermeidung von Verwechselungen und Beschädigungen der Obst- und Trauben-

sendungen sind die Parteien aufzufordern, die Bezeichnungen an der Verpackung möglichst dauerhaft anzubringen, ferner die Sendungen möglichst in Körben mit harten Deckeln zu verpacken, welche Art der Verpackung allerdings derzeit noch nicht verbindlich ist. Die vorbezeichneten Sendungen sind auf den Stationen mit der grössten Sorgfalt zu behandeln und wird jede wahrgenommene Unachtsamkeit strengstens bestraft. Die Züge, mit denen derartige Sendungen befördert werden, sind so zu wählen, dass deren Anschlüsse an die Auslandszüge gesichert erscheinen.

— **Der Schaffner einer elektrischen Strassenbahn ist ein behördliches Organ.** Vor einiger Zeit wurde beim Gerichtshof Miskolcz gegen eine Person, welche die dortige Strassenbahn benutzt, sich hierbei den Anordnungen des Schaffners widersetzt und letzteren misshandelt hatte, die Anzeige wegen Gewaltthätigkeit gegen eine Behörde erstattet. Der Miskolczer Gerichtshof sprach den Angeklagten von der Anklage frei und verurtheilte ihn blos wegen Uebertretung gegen die öffentliche Ordnung. Die Kaschauer königliche Tafel hob das Urtheil auf und sprach den Angeklagten der Gewaltthätigkeit gegen ein behördliches Organ schuldig. Nach der Begründung des Urtheils ist im Sinne des § 166 Absatz 2 des Strafgesetzes der Schaffner einer in „öffentlichem Verkehr befindlichen Bahn“ als behördliches Organ zu betrachten; der Umstand, dass die Bahn das Eigenthum einer Aktiengesellschaft bilde, blos im Umkreise einer Stadt verkehre und mit elektrischer Kraft betrieben werde, sei ohne Belang. Die königliche Kurie bestätigte das zweitinstanzliche Urtheil.

— **Professor Friedrich Steiner †.** Dieser Tage starb in Prag der Professor des Eisenbahnbaues an der deutschen technischen Hochschule, Friedrich Josef Steiner, im 52 Lebensjahre. Der Verstorbene war Mitglied des Eisenbahnraths, der Kommission zur Kanalisirung der Moldau und Elbe usw. Er war in Linz geboren, vollendete seine technischen Studien in Wien, wo er auch kurze Zeit als Privatdozent thätig war, und kam dann an die deutsche technische Hochschule in Prag. An der Wiener technischen Hochschule war Steiner einer der ersten, welcher die Diplomprüfung bestanden hatte. Steiner war einer der geistvollsten Eisenbahnschriftsteller. Von seinen Werken sind vor allem zu nennen: Bilder aus der Geschichte des Verkehrs. Die historische Entwickelung der Spurbahn Wien 1880.

Uebrige europäische Länder.

— **Die internationale Schlafwagen- und Luxuszuggesellschaft und der belgische Staat.** Eine Aenderung des Vertrages der ihren Hauptsitz in Brüssel habenden Gesellschaft mit dem belgischen Staat bezw. der Rückkauf der belgischen Luxuswagen durch denselben hat im belgischen Parlament Anlass zu lebhaften Auseinandersetzungen gegeben. Der betreffende Gesetzentwurf war, wie bereits in Nr. 36 und 37 d. Ztg. berichtet, schon am 1. Mai d. J. vorgelegt worden. Betreffs der Luxuswagen geht die etwas verzwickte Neuregelung dahin: Der Staat kauft von der Gesellschaft 44 Luxuswagen zu je 70 122 Fr., also im ganzen zu 3 085 368 Fr. zurück, wozu er eine Garantieprämie von 500 000 Fr. fügt, die als Vorschuss betrachtet und vom Konzessionär verzinst und in Jahresraten zurückbezahlt wird. Nach geschehenem Rückkauf vermiethet der Staat diese Wagen an die Gesellschaft für 30 Jahre mittelst der Jahresraten der Prämie und Zahlung von 3,5 % Zinsen und 30 jähriger Tilgung der 3 085 368 Fr. für das zurückgekaufte Material und des zu erwerbenden Materials, um den Dienst bis zum 31. Dezember 1928 fortzuführen. Der Gesellschaft bleiben die Kosten der inneren Unterhaltung der Wagen, während der Staat die Kosten der äusseren Reinigung, Unterhaltungs-, Erneuerungs- usw. Arbeiten trägt. In ihrer Besprechung der Sachlage sagt die „Indép. belge“: Man könne nicht klarer zum Ausdruck bringen, dass die Gesellschaft in Verlegenheit ist und der Staat ihr zu Hilfe kommt. Das Blatt befürwortet eine gründliche Lösung, indem der Staat den Rückkauf „purement et simplement“ ohne neue, unter der Miethe verdeckte Konzession bewerkstelligen solle. Der Vertrag von 1898, der die belgischen Luxuswagen schuf, sei sowohl für den Staat wie für die Schlafwagengesellschaft verfehlt und nachtheilig gewesen. 1898 waren nur noch zwei Klassen in den Staatsbahnwagen nöthig; künftig werde man deren vier haben, da die Luxuswagen vermiethete Staatsbahnwagen seien; „vorausgesetzt, dass die neuen Wagen I. Klasse, ein Mittelding zwischen der restaurirten II. Klasse und den Luxuswagen, nicht noch schlechter seien als die Wagen III. Klasse!“

In der Abgeordnetenkammer nun beklagte man sich zunächst, dass der neue Vertrag, von dem man nur die Grundzüge kenne, nicht vollständig vorgelegt werde. Eisenbahnminister Liebaert erwiderte, dass nur ein vorläufiger Vertrag abgeschlossen sei, ein „Kompromiss“, welches die Konventionsakte von der Genehmigung der nöthigen Kredite durch die Kammern abhängig mache. Der vom Abg. Renkin erstattete Kommissionsbericht kommt betreffs des neuen Vertrages zu keinem bestimmten Schluss; er besagt u. a., dass der Vertrag vom 15. März 1898, welcher die Luxuswagen schuf und konzedirte, „niemals sehr populär gewesen ist“, und wünscht, dass der Dienst der Luxuswagen keine neue Ausdehnung erfahre, bevor nicht die Kammer sich über die wirklichen Ergebnisse, die er gehabt, Rechnung ablegen könnte. In der Kammer wurde der Vertrag vom Eisenbahnminister, vom Berichterstatter Renkin und dem Abg. Woeste vertheidigt, während der Abg. Feron im Gegentheil behauptete, es handele sich nur darum, die internationale Schlafwagen- und Luxuszuggesellschaft vor dem Schiffbruch zu retten. Wir geben aus dem allgemein interessante Gesichtspunkte bietenden Sitzungsbericht der „Indép. belge“ vom 8. d. Mts. einiges in Uebersetzung wieder. Abg. Janson erklärt, von den Bemerkungen Renkin's ausgehend, dass die Regierung einen „räthselhaften“ Vertrag abgeschlossen habe. Abg. Renkin: Von den Ergebnissen des 1898 er Vertrages wisse man nichts, man wisse nur, dass er nichts taugte und dass der neue Vertrag besser sei. Abg. Janson: Halten Sie den ersteren aufrecht, dann wird die Gesellschaft seine Auflösung verlangen. Abg. Loraud: Die Gesellschaft hat Geld nöthig und man gibt es ihr, das ist alles. Eisenbahnminister Liebaert schildert die Geschichte der mit der Schlafwagengesellschaft seit 1875 geschlossenen Verträge und zeigt, dass sie mehr und mehr vortheilhaft für den Staat gewesen seien. Der vorliegende Vertrag bringe neuen und beträchtlichen Vortheil. Er entlaste den Staat für 25 Jahre, indem er namentlich die Klausel betreffs Entschädigung für die Auflösung unterdrücke. Abg. Braun: Der Vertrag von 1898 ist nicht zu vertheidigen. Wennschon der neue gewisse Vortheile bietet, so stellt er doch eine sehr grosse Last für den Staat auf. Mit den der Gesellschaft gewährten Entschädigungen könnte man 140 neue Wagen bauen. Abg. Feron: Die Wahrheit ist, dass man die Gesellschaft vor dem Schiffbruch retten muss. Minister Liebaert: Sagen Sie das draussen, aber nicht hier. Abg. Feron: Das ist so wahr, dass Sie daran gedacht haben, gegen die Gesellschaft zu klagen. Minister Liebaert: Klagen Sie niemals, sagte ein alter Richter. Abg. Feron: Warum klagen Sie denn gegen die durch Ihre Eisenbahnunfälle Verstümmelten? (Lebhafter Beifall links.) Minister Liebaert: Ich bin nicht gehalten, alles zu zahlen, was man verlangt. Abg. Feron: Sie klagen gegen die Opfer der Unfälle, aber Sie klagen nicht gegen die Schlafwagengesellschaft. Das ist alles. Redner führt aus, dass man auf die I. Klasse verzichtet hat, weil ihr Betrieb zu kostspielig, und erachtet, dass die Idee eine gute war. Nur sei die Ausführung und besonders die Schaffung von Wagen mit grossem Luxus schlecht gewesen. Jetzt solle thatsächlich die I. Klasse wieder hergestellt werden, aber das vollständige Recht über die Tarife verschwinde im neuen Vertrag; die Interessen der Mittelklasse würden geopfert, um den Betrieb nicht zu belastend zu gestalten usw. Abg. Woeste tritt dafür ein, dass der neue Vertrag besser sei als der alte; doch möchte er ihn unter Augen haben, wennschon genügende Einzelmittheilungen gemacht seien. Abg. Bertraud fragt, ob es richtig sei, dass die Sparkasse der Schlafwagengesellschaft 1 000 000 Fr. vorgeschossen habe, in Voraussicht der Genehmigung des neuen Vertrages. Obschon der Eisenbahnminister und der Finanzminister erklären, nicht zu wissen, was an diesem Gerücht richtig sei, schloss der sozialistische Abg. Vandervelde: Ich stelle fest, dass die Minister nicht leugnen.

Schliesslich wurde der Gesetzentwurf, welcher die Regierung zum Abschluss des Vertrages auf der angegebenen Grundlage ermächtigt, mit 70 gegen 43 Stimmen und 2 Stimmenenthaltungen angenommen. Die internationale Gesellschaft in Brüssel, die ihren Betrieb mit grossem Geschick über den ganzen europäischen Kontinent ausgedehnt hat, aber schon früher durch Nebenunternehmungen, grosse Hotels usw. sich einigermaassen festgelegt hatte, bereitete sich voriges Jahr zur Weltausstellung in Paris sehr hohe Kosten. Das scheint den Ausschlag dafür gegeben zu haben, wenn sie in Verlegenheit gekommen ist.

— **Die Centrallondonbahn** hat in dem verflossenen halben Jahre, endigend am 30. Juni d. J., 20 385 739 Personen befördert, darunter 2 190 000 Arbeiter zum halben Fahrpreise, der im übrigen einheitlich 2 d ($16^2/_3$ ₰) für jede beliebige Entfernung beträgt. Die Einnahmen betrugen im Durchschnitt etwas über 12 000 ℳ auf das Kilometer der Bahn, die bekanntlich 10,4 km Länge hat. In der Woche, die der Eröffnung der im Westen an die Centrallondonbahn anschliessenden elektrischen Strassenbahnen von Shepherds Bush nach Kew Bridge, Acton, Ealing, Hounslow und anderen Vororten vorherging, wurden in Shepherds Bush wöchentlich 130 000 Fahrkarten gelöst, während die Kartenzahl durch den Hinzutritt der Strassenbahnlinien um 5 000 täglich zugenommen hat. Die Betriebskosten der Central-

londonbahn betrugen im verflossenen halben Jahre 54 % gegen 58 % in den ersten fünf Betriebsmonaten, und die Erfahrung hat gezeigt, dass von diesem Betriebskoeffizienten ungefähr 4 % auf Unterhaltung und Betrieb der Aufzüge entfallen. Was die Klagen über die Erschütterungen der über der Bahn liegenden Häuser betrifft, welche durch den Bahnbetrieb verursacht wurden, so sind, entsprechend dem Gange der Untersuchung durch das Handelsamt, Versuche darüber angestellt worden, ob diese Erschütterungen nicht durch bauliche Aenderungen der Lokomotiven oder durch Aenderungen im Betrieb auf ein unschädliches Maass zurückgeführt werden könnten. Gegenwärtig ist eine geänderte Lokomotive im Betrieb, die befriedigende Ergebnisse liefert. Auch sind Versuche gemacht worden, die Züge nicht durch Lokomotiven, sondern durch verschiedene in den Zügen vertheilte Motorwagen zu betreiben. Auch hiervon verspricht man sich ein befriedigendes Ergebniss.

Die Personenbeförderung für die ganze bisherige Betriebszeit von 11 Monaten beträgt 35 302 661 Personen, die Einnahme aus diesem Verkehr und aus sonstigen Quellen 6 171 310 ℳ.

Es ist mit Sicherheit vorauszusehen, dass der Verkehr der Centrallondonbahn im Jahre 1901 sich auf mehr als 40 000 000 Personen, rund 4 000 000 auf das Bahnkilometer, stellen wird. Km.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahn von Guayaquil nach Quito.** Die Hauptstadt der südamerikanischen Republik Ecuador, Quito, ist bis auf den heutigen Tag ohne Eisenbahnverbindung mit dem Meere. Von Guayaquil, dem Haupthafen des Landes, der etwa 70 km von der Mündung des gleichnamigen Flusses belegen ist, hat man zwar vor 25 oder 30 Jahren mit dem Bau einer Eisenbahn nach dem Innern begonnen, doch ist dieser Bau nach Vollendung von etwa 100 km Bahn nur bis in die Nähe von Quimbo gelangt und dann liegen geblieben. Wie „Railroad Gazette“ in einem längeren Aufsatze berichtet, geht täglich nur ein einziger Zug von Duran, der Guayaquil gegenüber am Ostufer des Flusses belegenen Anfangsstation, ab und erreicht nach $8^1/_2$ stündiger Fahrt Abends um 6 Uhr die Endstation Bucay, 3 km von Quimbo. Die Bahn ist eingleisig und hat 1 m Spurweite. Neuerdings ist sie in den Besitz einer anderen Gesellschaft übergegangen, die ihre Fortführung nach Quito alsbald nach dem Erwerb thatkräftig in Angriff nahm. Aber leider kam man etwa ein Jahr nach dem Beginn des Weiterbaus zu der Erkenntniss, dass man sich in der Wahl der Baulinie vollständig vergriffen hatte. Man musste von neuem bei Quimbo mit dem Bau auf einer anderen Strecke beginnen, doch hat man sich durch dieses anfängliche Missgeschick nicht entmuthigen lassen. Die zu überwindenden Schwierigkeiten sind freilich auch auf der neuen Richtung, die bis Quito eine Baulänge von etwa 450 km hat, ausserordentlich grosse. Bei Quimbo, bis wohin der Weg durch ein mit Kakao und Zuckerrohr reich angebautes Gebiet führt, erreicht die Bahn eine Seehöhe von etwa 350 m. Etwa 20 km von dort aber beginnt ein überaus schwieriges Gelände. Der Bahnkörper muss hier am Ufer des Bergstroms Changchang entlang gelegt werden, der die Schmelzwasser von den Schneegipfeln des Hochgebirges der Anden zur Küste führt und dessen Ufer theilweise von losen Felsmassen gebildet werden, die jeden Augenblick abzustürzen drohen. Die Gegend nimmt hier einen überaus wilden Charakter an, die Bäume verschwinden, und der Bau gestaltet sich auf einer Länge von etwa 100 km überaus schwierig. Namentlich bei dem Orte Pistishi und weiter oberhalb muss die Bahn am Abhange eines schroff abfallenden Berges entlang geführt werden, dessen Flanken von vielen tiefen Schluchten zerrissen und mit überhängenden Felsblöcken besetzt sind, die jeden Augenblick den Absturz drohen. Hier, wie auch sonst an anderen Stellen, ist der Boden bröcklig und lose, so dass häufig nach heftigem Regen Felsblöcke unter der Einwirkung der in dieser Gegend so häufigen Erderschütterungen herabrollen. Der Fuss dieses Berges fällt fast senkrecht zum Changchang-Flusse ab, an dessen anderem Ufer aber steigen überhängende Felsmassen auf und bilden stellenweise Wände von 100 bis 300 m Höhe. Hier muss die Linie am Ostabhange durch Schluchten und an Abgründen von schwindelnder Tiefe entlang geführt werden, und die Ingeniöre, welche die Vermessungs- und Absteckungsarbeiten hergestellt haben, erzählen, dass sie sich öfter an Seilen bis zu 70 m in die Tiefe haben hinablassen müssen, um die Profilpfähle zu setzen. Die Steigung der Linie beträgt hier stellenweise 5, ja bis zu $5^1/_2$ %. — Es wird gesagt, dass die Gesellschaft die Gefahr aller etwa eintretenden Dammrutschungen übernehmen und so die Unternehmer nach dieser Richtung hin hat sicher stellen müssen.

Wie übrigens aus einem von der „Railroad Gazette“ an anderer Stelle gebrachten Berichte hervorgeht, scheinen die Bauarbeiten trotz aller Schwierigkeiten einen günstigen Fortgang zu nehmen; denn von Nordamerika aus werden alle Monate 2000 Tonnen Carnegie-Schienen sowie eine Anzahl von Eisenbahnwagen und Baldwin-Lokomotiven zu Schiff nach Guayaquil geliefert, bis die Ausrüstung der Linie vollendet ist.

Allgemeines.

— **Die Berliner Untergrundbahn Potsdamer Platz-Alexanderplatz**, die von der Firma Siemens & Halske geplant ist, bildet bereits den Gegenstand eingehender Vertragsverhandlungen zwischen der Firma und der Stadt Berlin. Nachdem die Stadt ihre ursprüngliche Absicht, diese Linie selbst zu bauen und zu betreiben, wie der „Lokalanzeiger“ meldet, aufgegeben und zu Gunsten von Siemens & Halske auf die eigene Durchführung des Projektes verzichtet hatte, schweben jetzt die Unterhandlungen, um für diese Linie die rechtlichen Verhältnisse zwischen der Kommune und den Unternehmern festzulegen. Leitender Grundsatz hierbei ist, dass jene Trasse gleichsam die Ergänzung der Hochbahn ist und dass demnach die für dieses Unternehmen zwischen den beiden Kontrahenten bestehenden Bestimmungen im allgemeinen auch für die neuen Zweiglinien zur Anwendung gelangen sollen. So dürfte, da der Hochbahnvertrag auf 90 Jahre läuft, auf die entsprechende Zeit auch die Konzession der neuen Linie bemessen werden. Zu den juridischen Erwägungen tritt aber noch die Prüfung bedeutsamer technischer Fragen, da die von der Stadt projektirte Nord-Süduntergrundbahn die Trasse Potsdamer Platz-Alexanderplatz treffen muss und es schon jetzt darauf ankommt, diese Begegnungs- und Schnittpunkte vertragsmässig festzulegen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Der 6,32 km lange Strecke Blankenstein (Saale)-Marxgrün der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, welche am 15. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, sowie die im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehenden Strecken der Wiener Stadtbahn Heiligenstadt-Hauptzollamt (5,6 km) und Brigittabrücke-Nussdorferstrasse (1,8 km), welche am 1. August d. J. für den Personenverkehr eröffnet worden sind, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist durch die Streckenverlegung der Linie Werdau-Mehltheuer — infolge Erweiterungsbau des Bahnhofes Werdau — ein Zuwachs der Strecke Werdau-Mehltheuer der königlich sächsischen Staatseisenbahnen von 1,92 km entstanden, welche den Vereinsbahnstrecken gleichfalls zugerechnet worden ist. Die 13,449 km lange Strecke Dillingen (Saar)-Primsweiler der königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken, welche am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Am 1. September d. J. wird die an der Linie Marburg Hauptbahnhof-Franzensfeste zwischen den Stationen Sachsenburg und Kleblach-Lind neuerrichtete Haltestelle Markt Sachsenburg für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Der an der Bahnstrecke Halle-Aschersleben zwischen den Stationen Nauendorf und Cönnern gelegene Haltepunkt für den Personen- und Gepäckverkehr Domnitz wird vom 1. September d. J. ab zur Haltestelle erhoben und für den Eil- und Frachtstückgut- sowie Wagenladungs-Güterverkehr, ferner für die Abfertigung von lebenden Thieren aller Art, ausgenommen jedoch von solchen in mehrbödigen Wagen, eingerichtet. Für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die Station nicht geeignet. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg in Nr. 63 — Inser.-Nr. 2048 — d. Ztg.)

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 113 vom 15. August d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Entwurf eines vom 1. Oktober 1901 ab gültigen Nachtrages zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 15. August d. J.).

Nr. I 113 vom 15. August d. J. an die zur Prüfung des Entwurfs eines Nachtrages zu dem alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen, betreffend den Entwurf eines vom 1. Oktober 1901 ab gültigen Nachtrages zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 15. August d. J.).

Nr. I 117 vom 6. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung des Fahrgelderstattungs-Uebereinkommens (Anhang V des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement) (abgesandt am 15. August d. J.).

Nr. I 129 vom 12. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, die königliche Eisenbahndirektion zu Kattowitz und die Wien-Aspang-Eisenbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 17. August d. J.).

Nr. III 131 vom 7. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Desinfektion der zu Geflügelbeförderung benutzten Eisenbahnwagen im Verkehre mit Belgien (abgesandt am 13. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. September d. J. wird von der im Bau befindlichen normalspurigen Nebenbahn Culm-Unislaw die Theilstrecke Unislaw-Althausen mit den Stationen Baumgarth, Plutowo und Althausen dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Diese Stationen dienen vorläufig nur dem Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, deren Verladung eine Kopframpe erfordert, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif und den Staatsbahnthiertarif einbezogen. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 8. August 1901. (2086)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Eröffnung der Haltestelle Markt Sachsenburg.

Am 1. September l. J. wird die Haltestelle Markt Sachsenburg bei Wächterhaus Nr. 159 zwischen den Stationen Kleblach-Lind und Sachsenburg auf der Linie Marburg Hauptbahnhof-Franzensfeste für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet.

Wien, am 10. August 1901. (2087)

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. September d. J. wird der an der Bahnstrecke Haltern-Hervest-Dorsten gelegene Personenhaltepunkt Lippramsdorf als Haltestelle für den unbeschränkten Gepäck-, Güter- und Thierverkehr eröffnet werden. Privatdepeschenverkehr ist ebenso wie die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ausgeschlossen. Die Haltestelle wird in die Gütertarife für die Tarifgruppe IV, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, in den Oldenburg-nordwestdeutschen Gütertarif, sowie in die Staatsbahnthiertarife aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Münster, den 10. August 1901. (2088)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen, nordöstl. Linien.

Infolge Hochwasser und Objekteinsturz wurde der Gesammtverkehr zwischen den Stationen Ustrzyki-Olszanica der Linie Chyrow-Neu Zagórz am 5. August a. c. voraussichtlich auf 4 Wochen eingestellt.

Wien, am 13. August 1901. (2089)

5. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.
Gruppen V/VIII.

Am 15. August d. J. tritt der Nachtrag VI zum Gütertarif vom 1. April 1899 in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Hölle, Lichtenberg Oberfr. und Marxgrün, sowie anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für die Stationen Blankenstein (Saale), Friesau-Ebersdorf, Harra, Lemnitzhammer, Liebschütz, Lobenstein (Reuss), Lückenmühle, Remptendorf und Ziegenrück des Direktionsbezirks Erfurt, ferner anderweite Fassung des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien und der Ausnahmetarife für Zucker.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch zum Preise von 0,10 ℳ bezogen werden kann.

Cöln, den 10. August 1901. (2090)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr.

Am 1. Oktober d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem oberschlesischen Grubenreviere nach den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin, der Alt-Damm-Kolberger, Greifswald-Grimmener, Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker, grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-, königlichen Militär-, Neubrandenburg-Friedlander, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Prignitzer, Reinickendorf-Liebenwalde-Gross-Schönebecker, Stargard-Cüstriner, Stralsund-Tribseer, Wittenberge-Perleberger Eisenbahn und mecklenburg-pommerschen Schmalspurbahnen ein neuer Tarif in Kraft, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. April 1897 nebst den Nachträgen I bis V ausser Kraft tritt.

Auf Grund des neuen Tarifs treten neben Frachtermässigungen in vereinzelten Fällen auch Frachterhöhungen ein.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Druckabzüge des neuen Tarifs sind in etwa 4 Wochen zum Preise von 1,40 bis 1,80 ℳ bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Kattowitz, den 9. August 1901. (2091)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verband.

Die auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen bestehenden Ausnahmetarife Nr. 14, 14a und L für Zucker zur Ausfuhr bezw. an Raffinerien kommen vom 20. August d. J. ab auch im nordwestdeutsch-bayerischen Verbande — mit Ausnahme des Verkehrs mit Stationen der holländischen Eisenbahn — zur Anwendung.

Hannover, den 11. August 1901. (2092)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1901 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung kleiner Waarenkolli in den Orient-Expresszügen in Geltung.

Durch denselben erfahren die Frachtsätze für den Verkehr von Augsburg

und München nach Wien, Budapest, Belgrad, Nisch und Sofia eine Erhöhung.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau hier.

Strassburg, den 10. August 1901. (2093)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 20. August d. J. treten im Versande von Station Blankenburg Harz der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn nach den Empfangsstationen der oldenburgischen Staatsbahnen, sowie der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für Giesserei-Roheisen in Kraft.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 10. August 1901. (2094)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Oktober d. J. ab werden für die Ueberführung von Gütern nach und von dem Hafen in Heiligenhafen (Kreis Oldenburger Eisenbahn) folgende Gebühren erhoben:

a) für Wagenladungsgüter aller Art, für 100 kg . . . . . . 2 ₰
b) für nicht nach Gewicht zu befördernde Gegenstände (auch Schutzwagen), für die Eisenbahnwagenachse . . . . . 1 ℳ

Altona, den 10. August 1901. (2095)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Kohlenverkehr.

Am 20. d. Mts. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai 1897 der Nachtrag IV, welcher u. a. Frachtsätze für Kohlen etc. in Einzelsendungen von den Stationen Boenen und Osterfeld Süd enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 13. August 1901. (2096)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 20. d. Mts. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Juli 1901 der Nachtrag I, welcher neue bezw. anderweite, theils ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Minsleben Dorf und Minsleben H. Bl. B., sowie Ruhla und Thal (Thür.) enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 13. August 1901. (2097)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab wird die Station Demmin als Versandstation in die Ausnahmetarife 9 und E für Eisen und Stahl einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, den 10. August 1901. (2098)
Königliche Eisenbahndirektion.

An Stelle des vom 1. Mai 1895 gültigen Hefts 1 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs mit Nachträgen kommt am 15. August d. J. ein neues Heft 1 zur Einführung. (Preis 2,00 ℳ).

Durch dieses neue Tarifheft kommen theilweise Ermässigungen und neue Frachtsätze für die Artikel des deutschen Rohstofftarifs zur Einführung.

Die in dem vom 1. Mai 1895 gültigen Heft 1 und in dessen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 im Verkehr nach Aumetz, Deutsch-Oth (Hochöfen) und Gross-Moyeuvre, sowie von Bissen bleiben jedoch bis Ende September d. J. noch in Geltung und treten dann ab 1. Oktober d. J. ohne Ersatz ausser Kraft.

Strassburg, den 9. August 1901. (2099)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Die im eigenen Verkehre der preussisch-hessischen Staatsbahnen bestehenden Ausnahmetarife

Nr. 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze,

Nr. 14a für Rohzucker jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen

kommen unter gleichen Anwendungsbedingungen und gleicher Frachtberechnung mit sofortiger Gültigkeit auch im Frankfurt - hessisch - südwestdeutschen Verbande zur Anwendung. (2100)

Frankfurt a/M., den 12. August 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.

Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.

Benzol und Toluol, sofern dieselben bei 20 ° C. ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,850, aber weniger als 0,950 haben, tarifiren mit sofortiger Gültigkeit auf der deutschen Strecke nach Spezialtarif I a und I b.

Strassburg, den 10. August 1901. (2101)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab werden die infolge eines Druckfehlers zu niedrig bezifferten Theilfrachtsätze b des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Eisen von Elberfeld bis zum Schnittpunkte I für die Serie A/a von 723 auf 733, für die Serie B/a von 709 auf 789 und für die Serie B/c von 492 auf 497 Centimes für 100 kg erhöht. Gleichzeitig sind im Nachtrag II, Seite 60, die Entfernungen zwischen

Comanesti	und Itzkany	auf 279 km,
Darmanesti	und Predeal	„ 335 „
Urechesti	„ „	„ 278 „

zu berichtigen.

Breslau, den 8. August 1901. (2102)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. wird der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (Purple ore), Puddel- und Heerdfrischschlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken, eisenhaltigen Konverterschlacken sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz vom 1. Juni 1901 eingeführt.

Der Nachtrag enthält ausser den zum 15. Juli d. J. im Verfügungswege eingeführten Ausnahmefrachtsätzen noch eine weitere Anzahl neuer Frachtsätze von Stationen der königlich preussischen und königlich württembergischen Staatseisenbahnen, der lausitzer Eisenbahnen und der Ziederthalbahn, ferner geringfügige Ermässigungen und Erhöhungen der Frachtsätze für eine Anzahl preussischer Stationsverbindungen, die Aufhebung der Frachtsätze von Magdeburg-Buckau und Magdeburg Elbbahnhof, eine Ergänzung der Vorbemerkungen und sonstige Berichtigungen.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 1. Oktober 1901 in Kraft.

Durch den Nachtrag werden die entsprechenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 in den Tarifen für die Gruppenwechselverkehre I/II und I, II/V, den schlesisch - sächsischen, schlesisch-süddeutschen (Tarifheft 2) und hanseatisch - ostdeutschen Verbandsverkehr sowie den mitteldeutschen (Tarifheft 2) und ostdeutschen Privatbahnverkehr (Tarifheft 1) aufgehoben.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 10 ₰ erhältlich.

Kattowitz, den 13. August 1901. (2103)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarife vom 1. Juli 1901 für Futtermittel, Streumittel, Saatgut.

1. Im Anschluss an die Bekanntmachungen vom 13. und 27. v. Mts. wird das Empfangsgebiet des besonders ermässigten Ausnahmetarifs für Futter- und Streumittel sowie für Saatgut vom 1. Juli d. J. mit Wirksamkeit vom 15. d. Mts. auf

a) die Kreise Freystadt, Glogau, Gross - Wartenberg, Grünberg, Guhrau, Militsch-Trachenberg, Sagan, Sprottau, Steinau und Wohlau der Provinz Schlesien,
b) den zum Verkehrsgebiet der Station Crampe gehörenden Theil des Kreises Arnswalde der Provinz Brandenburg

ausgedehnt. Demzufolge haben die Zusätze zu lauten:

I. Auf S. 2 des vorgenannten Tarifs in der 8. Zeile von oben hinter „Westpreussen“: „sowie den Kreisen Allenstein, Johannisburg, Neidenburg, Mohrungen, Osterode i. Ostpr. und Preuss.-Holland der Provinz Ostpreussen, Dramburg der Provinz Pommern, Freystadt, Glogau, Gross-Wartenberg, Grünberg, Guhrau, Militsch-Trachenberg, Sagan, Sprottau, Steinau und Wohlau der Provinz Schlesien und dem zum Verkehrsgebiet der Station Crampe gehörenden Theil des Kreises Arnswalde der Provinz Brandenburg“,

II. auf S. 2 des Tarifs für Futter- und Streumittel, gültig vom 1. Juli bis 30. September d. J., in der 11. Zeile von oben hinter dem Wort „Schlesien“: „ausgenommen die Kreise Freystadt,

Glogau, Gross-Wartenberg, Grünberg, Guhrau, Militsch-Trachenberg, Sagan, Sprottau, Steinau und Wohlau — s. den vorgenannten Tarif"; in der 12. Zeile hinter dem Wort „Frankfurt a. O.": „ausgenommen den zum Verkehrsgebiet der Station Crampe gehörenden Theil des Kreises Arnswalde — s. den vorgenannten Tarif."

2. Von fremden Bahnen sind ferner beigetreten

a) dem besonders ermässigten Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel, sowie Saatgut:
  - die Greifswald - Grimmener Eisenbahn,
  - „ Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn (Versand),
  - „ Neustadt - Gogoliner Eisenbahn,
  - „ Ostrowo - Skalmierzycer Eisenbahn,
  - „ Stralsund-Tribsees Eisenbahn.

b) dem Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel vom 1. Juli bis 30. September 1901:
  - die Betriebs - Abtheilung Baden der deutschen Eisenbahn - Betriebsgesellschaft,
  - die Lahrer Strassenbahn (Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach),
  - die Strassburger Strassenbahn

  } für den direkten Verkehr.

Berlin, den 12. August 1901. (2104)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im niederländisch-österreichisch-ungarischen Verbande werden am 1. Oktober d. J. die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 B (Margarin) für den Verkehr nach Oesterreich, enthalten im Gütertarif Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1901, ohne Ersatz aufgehoben. Hierdurch treten gleichzeitig Frachterhöhungen (infolge künftiger Anwendung des Ausnahmetarifs 1 für Güter aller Art) im Verkehr mit 'sGravenhage, Haarlem und Herzogenbusch sowie mit Floridsdorf, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg, Stadtlau, Stockerau, Wien-Lagerhaus und Wien-Praterquai, ausserdem Beschränkungen der direkten Abfertigung ein. Näheres hierüber ist durch die Endverwaltungen und das Verkehrsbüreau der sächsischen Staatsbahnen zu erfahren.

Dresden, 17. August 1901. (2105)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 1. September 1901 tritt zum obengenannten Verbandstarif der Nachtrag VI nebst Ergänzungsblatt in Kraft, der ausser neuen Frachtsätzen für verschiedene Artikel wie Zink, Leimleder etc. auch ermässigte Frachtsätze für Zucker aus Oesterreich zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet sowie für Eisenschlacken etc. zum Hochofenbetrieb enthält.

Die durch den Nachtrag eintretenden Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 1. Oktober 1901.

Druckstücke des Nachtrags sind zum Preise von 0,10 ℳ. bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Breslau, den 10. August 1901. (2106)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Die ab 15. August lfd. J. gültigen, im Nachtrag XIX zum Gütertarif der Gruppen V/VI des mitteldeutsch-hessischen Verkehrs veröffentlichten Entfernungen und Frachtsätze für Marxgrün Pr. St. B. haben, soweit dieselben niedriger sind, vom gleichen Zeitpunkt an auch Gültigkeit für Marxgrün bayer. St. B.

München, den 13. August 1901. (2107)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Infolge Ueberganges der Packhofsanlagen in Wittenberge in den Besitz der Stadtgemeinde daselbst werden die im Gütertarif Altona, Hannover und Münster (Gruppe IV) auf Seite 30 unter lfd. Nr. 29 bezüglich der Ueberführung von Sendungen in Wittenberge vorgesehenen Bestimmungen mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. den nachstehenden Wortlaut erhalten:

		für	Betrag ℳ.	Betrag ₰
29. Wittenberge nach und von dem öffentlichen Freiladegleise auf dem städtischen Packhof sowie nach und von der Schwellentränkanstalt.	Beförderung von Durchgangsgütern auf der Packhofsbahn von der Station nach dem dem öffentlichen Be- und Entladeverkehr dienenden Freiladegleise auf dem städtischen Packhofe und umgekehrt sowie nach der Schwellentränkanstalt und umgekehrt:			
	a) Schutzwagen sowie Gegenstände, für welche die Fracht nicht nach Gewicht berechnet wird	die Eisenbahnwagenachsen	—	50
	b) Güter des Spezialtarifs III .	100 kg	—	1
	c) Güter der übrigen Tarifklassen	100 kg	—	2

Gleichzeitig bringen wir zur Kenntniss, dass von dem genannten Tage ab im Platzverkehr die auf Seite 34 des Gütertarifs Altona, Hannover und Münster verzeichneten Gebühren erhoben werden, wodurch in einzelnen Fällen eine Erhöhung gegenüber den jetzigen Sätzen eintritt.

Von dem gleichen Zeitpunkt an regelt sich der Elbumschlagsverkehr am Packhofe nach den Bestimmungen des mit der Stadtgemeinde in Wittenberge abgeschlossenen Vertrages. Näheres hierüber ist bei der Güterabfertigungsstelle in Wittenberge zu erfahren.

Altona, den 10. August 1901. (2108)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlentarif.

Mit Gültigkeit vom 20. August d. J. werden die Stationen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn in den vorbezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Kattowitz, den 9. August 1901. (2109)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Am 20. d. Mts. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 der Nachtrag III, welcher u. a. neue bezw. anderweite, theils ermässigte Frachtsätze von den Stationen Boenen, Osterfeld Süd, Unna-Königsborn und Wickede-Asseln, sowie nach Station Wustermark enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 13. August 1901. (2110)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch - deutsche Eisenbahnverbände.

Unter den im Nachtrag VIII zum Verbands-Gütertarif Theil I, Abth. A vom 1. Januar 1893 für Patronen aus Favierschem Sprengstoff und Westfalit festgesetzten Beförderungsbedingungen werden mit sofortiger Gültigkeit auch Patronen aus folgenden Sicherheitssprengstoffen zur Beförderung — ausgenommen in dem sich über Frankreich und Belgien bewegenden Verkehr — zugelassen: Dahmenit (Gemenge von salpetersaurem Ammonium, salpetersaurem Kali und Naphtalin), Dahmenit A (Gemenge von salpetersaurem Ammonium, doppeltchromsaurem Kali und Naphtalin), Progressit (Gemenge von Ammoniaksalpeter und salzsaurem Anilin, mit oder ohne Zusatz von schwefelsaurem Ammoniak), Roburit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Chlordinitrobenzol und Chlordinitronaphtalin), Roburit I (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Binitrobenzol und übermangansaurem Kali) mit oder ohne Ammonsulfat, Ruborit (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Dinitrobenzol), Sekurit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Kalisalpeter und Dinitrobenzol), Sicherheitssprengpulver der vereinigten Cöln-Rottweiler Pulverfabriken (Gemenge von einer neutral reagirenden Salpeterart — Ammoniumsalpeter ohne Zusatz oder mit ganz geringem Zusatz von doppeltkohlensaurem Ammonium oder Baryum — und einem pflanzlichen oder thierischen Oele, das im Wesentlichen aus Kohlenstoff, Wasserstoff und Sauerstoff besteht, mit oder ohne Schwefel), Voswinkel'schem Sicherheitssprengstoffe (Gemenge aus Ammonsalpeter, Dinitrobenzol, Harzen, Paraffin, Fetten und Lacken).

Elberfeld, 12. August 1901. (2111)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau - Dampfschifffahrt nach Bayern.
(A.-T. Nr. I vom 1. April 1898.)

Das Ausschreiben Nr. 1736 in der Vereinszeitung Nr. 57 Seite 878 vom 27. Juli 1898 gilt mit Wirksamkeit vom 1. September 1901 auch für die diesjährige Schifffahrtsperiode.

München, den 13. August 1901. (2112)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ungarischer Eisenbahnverband, westungar.-österreichischer Eisenbahnverband, österr.-ungar.-bosnischer Eisen-

bahnverband, südwest-österr.-ungarischer Eisenbahnverband, Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn, sächsisch-ungarischer Eisenbahnverband, westdeutsch-österr.-ungarischer Eisenbahnverband, deutsch-österr.-ungarischer Seehafenverband.

Ermässigung der Reexpeditionsgebühr für die im Lagerhause der Stadt Wien eingelagerten Getreidesendungen.

Für die im Lagerhause der Stadt Wien eingelagerten Getreidesendungen wird im Falle der Inanspruchnahme der Reexpeditionsbegünstigung vom 1. September 1901 an die Reexpeditionsgebühr von 6 Hellern auf 4 Heller pro 100 kg ermässigt.

Wien, am 9. August 1901. (2113)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1901 sind für Petroleum in Kessel-(Reservoir-, Cisternen-) Wagen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief und unter Einhaltung der nachstehenden Bestimmungen ab Triest nach den nachbezeichneten Stationen folgende ermässigte Frachtsätze zu berechnen, und zwar:

Von Triest nach

	Franken für 100 kg
a) bayerische Staatsbahnen	
Amberg	3,00
Ansbach	3,07
Augsburg	2,70
Buchloe	2,92
Cham	3,54
Dillingen (Bayern)	2,91
Donauwörth	2,75
Eichstätt Bhf.	2,96
Eichstätt Stadt	3,09
Fürth	3,07
Gunzenhausen	3,07
Hersbruck l/Pegn.	3,10
Hersbruck r/Pegn.	3,10
Illertissen	2,67
Ingolstadt C. B.	2,90
Ingolstadt Lokalbhf.	2,90
Kaufbeuren	3,09
Kaufering	2,93
Kronach	3,42
Landsberg	2,97
Markt-Oberdorf	3,17
Marktschorgast	3,08
Münchberg	3,23
Neuburg a/Donau	2,67
Neuenmarkt-Wirsberg	3,14
Neukirchen b/Sulzb.	2,99
Neumarkt i. d. Obpf.	3,07
Neuoffingen	2,82
Neuulm	2,56
Nördlingen	2,92
Nürnberg C. B.	3,07
Nürnberg-Doos	3,07
Nürnberg-Dutzendteich	3,07
Nürnberg-Mögeldorf	3,07
Nürnberg Nordbhf.	3,07
Nürnberg Nordostbhf.	3,07
Nürnberg Ostbhf.	3,07
Nürnberg Rangirbhf.	3,07
Schwandorf	3,18
Sulzbach i. d. Obpf.	3,08
Treuchtlingen	2,96
Weilheim	3,23
b) württembergische Staatsbahnen	
Aalen	3,21
Aulendorf	2,56
Biberbach	2,56
Eislingen	3,26
Göppingen	3,29
Mengen St. B.	2,80
Ravensburg	2,55
Reutlingen	3,53
Saulgau	2,70
Sigmaringen W. St. B.	2,89
Tübingen	3,41
Tuttlingen	2,81
Ulm	2,56
c) badische Staatsbahnen	
Donaueschingen	2,90
Immendingen Bad. B.	2,89
Mengen Bad. B.	2,80
Radolfzell	2,55
Sigmaringen Bad. B.	2,89
Singen Bad. B.	2,44
Villingen	2,99
Waldshut	2,98
d) schweizer. Nordostbahn	
Singen N. O. B.	2,44

Vorstehende Frachtsätze sind nur für jene Petroleumsendungen gültig, zu deren Beförderung Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen verwendet werden, welche in den Fahrpark der k. k. priv. Südbahngesellschaft eingestellt sind.

Bei Verwendung anderer Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen haben die im Tarif für den südösterreichisch-ungarisch-deutschen Güterverkehr bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 15 bezw. der Wagenladungsklasse B zur Berechnung zu gelangen.

Das Füllen und Entleeren der Wagen obliegt dem Absender bezw. Empfänger.

München, den 12. August 1901. (2114)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Sächsisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Aufhebung von Tarifen, sowie Einführung neuer Tarife und Tarifnachträge.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 werden im nordwestböhmischen Eisenbahnverbande aufgehoben:

1. Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1894, nebst Nachtrag I bis VII;
2. Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1894, nebst Nachtrag I bis VII;
3. Tarif, Theil III, vom 1. Mai 1892, nebst Nachtrag I und II;
4. sämmtliche Frachtsätze für den Verkehr mit Reichenberg (A. T. E.) und Reichenberg (S. N. D. V. B.) im Tarife, Theil II, Heft 3, des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1897 und in den zugehörigen Nachträgen I bis IV, sowie in dem vom 1. Januar 1899 gültigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes und in den zugehörigen Nachträgen I und II.

Ferner werden mit 1. Oktober 1901 aufgehoben:

5. sämmtliche Frachtsätze in Kronenwährung für den Verkehr mit Reichenberg (S. St. B.) und Reichenberg (S. N. D. V. B.) im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, und zwar:
   - α) im Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900;
   - β) im Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897;
   - γ) im Theil II, Heft 4 } vom 1. März
   - δ) im Theil II, Heft 5 } 1898,

   sowie in den zu diesen Tarifen gehörigen Nachträgen.

Am 1. Oktober 1901 werden im nordwestböhmischen Eisenbahnverbande folgende neue Tarife, dann Tarifnachträge in Kraft treten, und zwar:

a) Tarif, Theil II, Heft 1, für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. böhmischen Nordbahn, k. k. priv. österr. Nordwestbahn (Strecke Vsetat-Privor-Tetschen etc.) und der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (Strecke Bubentsch-Bodenbach etc.) untereinander, sowie zwischen diesen Stationen einerseits und den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen) andererseits;

b) Tarif, Theil II, Heft 2, für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen) untereinander und mit den Stationen Auscha (L. B. Gr.-P. W. A.), Aussig (Oe. N. W. B. und St. E. G.), Bodenbach (B. N. B. und St. E. G.), Böhm.-Leipa (B. N. B.), Kralup (B. N. B. u. St. E. G.), Leitmeritz (Oe. N. W. B.), Lobositz (St. E. G.) und Swolenowes (St. E. G.);

c) Tarif Theil II, Heft 4, für den Güterverkehr zwischen Reichenberg (Station der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, kgl. sächs. Staatseisenbahnen und k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn) einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. böhmischen Nordbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen), der k. k. priv. österr. Nordwestbahn (Strecke Vsetat-Privor-Tetschen etc.) und der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (Strecke Bubentsch-Bodenbach etc.) andererseits;

d) Nachtrag V zu dem vom 1. Januar 1897 gültigen Tarif, Theil II, Heft 3, des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes;

e) Nachtrag zu dem vom 1. Januar 1899 gültigen Anhange zu den Tarifen Theil II des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes.

Die neuen unter a, b und c angeführten Tarife bilden bis auf die Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, für welchen Verkehr erst im Nachtragswege wieder direkte Frachtsätze zur Einführung gelangen werden, den Ersatz für die eingangs sub 1 bis 5 aufgehobenen Tarife und Frachtsätze; die unter d) und e) angeführten Nachträge enthalten neue Frachtsätze für einzelne Artikel, sowie verschiedene Aenderungen aus Anlass der Herausgabe der vorgenannten neuen Tarife.

Sämmtliche ad a) bis e) genannten neuen Tarife und Tarifnachträge werden sowohl bei der unterzeichneten Generaldirektion als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen und Stationen zu folgenden Preisen pro Exemplar erhältlich sein, und zwar:

ad a)	Tarif, Theil II, Heft 1	4,60 Kr.
„ b)	Tarif, Theil II, Heft 2	4,20 „
„ c)	Tarif, Theil II, Heft 4	1,20 „
„ d)	Nachtrag V zum Tarife, Theil II, Heft 3	—,60 „
„ e)	Nachtrag III zum Anhange	—,40 „

Prag, am 13. August 1901. (2115)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Tarifberichtigung.

Die laut Berichtigungsblatt zu dem ab 1. Juli 1901 gültigen Tarife, Theil II, sowie zum Separatabdruck des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Kohle etc. auf Seite 259 des Tarifes, bezw. auf der 1. Seite des Separatabdruckes vom Ausnahmetarife für Kohle etc. nachzutragende Bestimmung:

„Im Verkehre von den Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn und von Strebichowitz-Winaritz erfolgt die Frachtberechnung für Braunkohlenkoks, Braunkohlen-Koksasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlen-Koksasche nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf Sendungen in Wagen von weniger als 10000 kg Ladegewicht finden die direkten Frachtsätze keine Anwendung"

wird hiermit ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 7. August 1901. (2116)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der betheiligten
Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 4 vom 1. Oktober 1899.
Einbeziehung der Station Szatmár-Gözfürész in den Ausnahmetarif für Holz und Borke.

Mit Gültigkeit vom 1. September a. c. wird die Station Szatmár-Gözfürész in den Ausnahmetarif 2a—e des obenbezeichneten Tarifheftes einbezogen.

Im Verkehre mit der Station Szatmár-Gözfürész werden die in obenerwähntem Ausnahmetarif für die Station Szatmár-Németi vorgesehenen Frachtsätze angewendet.

Wien, am 12. August 1901. (2117)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Brohlthal-Eisenbahn.

Der Wortlaut des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien im Uebergangsverkehr mit der Staatsbahn ist nach den neueren Festsetzungen der Staatsbahntarife abgeändert worden.

Nähere Auskunft ertheilt die Bahnverwaltung in Brohl.

Cöln, den 10. August 1901. (2118H&V)
Der Vorstand.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Oktober d. J. treten infolge der Erhöhung von Entfernungen zwischen Stationen der ostpreussischen Südbahn und Berlin Stadtbahn über Königsberg i/Pr. in einzelnen Klassen um 10 ₰ erhöhte Fahrpreise, sowie um 1 ₰ erhöhte Gepäckfrachtsätze ein.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkarten-Ausgabestellen zu Berlin und diejenigen der ostpreussischen Südbahn.

Königsberg, den 10 August 1901. (2119)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Oktober d. J. werden

a) die für die Linien der ehemaligen Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Magdeburg-Halberstädter Bahn, sowie nach Blankenburg der Halberstadt-Blankenburger Bahn bestehenden Kupeefahrkarten, gültig 10 Tage zur Hin- und Rückfahrt für Gesellschaften von 8 Personen in II. und 10 Personen in III. Wagenklasse zum einfachen Personenzugpreise,
b) die Sonntagsfahrkarten von Gesundbrunnen nach Chorin, Falkenberg i/M., Niederfinow und Schwedt a/O., sowie von Frankfurt a/O. nach Lieberose, Eberswalde, Freienwalde, Neuzelle und Tamsel

aufgehoben.

Berlin, den 13. August 1901. (2120)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Oktober 1901 ab wird der Tarif für den Rundreiseverkehr nach dem Harz und nach Thüringen von Frankfurt a/M., Göttingen, Nordhausen, Sangerhausen, Eisleben und Halle (gültig ab 1. Mai 1890) aufgehoben.

Frankfurt a/M., 12. August 1901. (2121)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Oktober d. J. werden aufgehoben werden:

a) die Sommerkarten
   von Allenstein, Goldap, Gumbinnen, Marggrabowa, Ortelsburg, Osterode i/Ostpr. und Tilsit nach Cranz,
   von Allenstein, Goldap, Gumbinnen, Marggrabowa, Ortelsburg, Osterode i/Ostpr. und Tilsit nach Neuhäuser,
   von Allenstein, Goldap, Gumbinnen, Marggrabowa, Ortelsburg, Osterode i/Ostpr. und Tilsit nach Neukuhren,
   von Allenstein, Insterburg, Königsberg i/Pr., Tilsit und Wehlau nach Zoppot oder Neufahrwasser;
b) die Anschlussrückfahrkarten mit Gutschein nach Berlin Stadtbahn von Allenstein, Braunsberg, Insterburg, Königsberg i/Pr., Memel, Osterode i/Ostpr. und Tilsit;
c) die Sonntagsrückfahrkarten
   von Allenstein, Braunsberg, Gumbinnen, Heiligenbeil, Insterburg, Labiau, Memel, Mehlsack, Mohrungen, Mühlhausen, Osterode i/Ostpr., Pr. Holland, Stallupönen, Tapiau, Tilsit, Wehlau, Wormditt und Zinten nach Königsberg i/Pr.,
   von Gumbinnen nach Insterburg,
   von Insterburg nach Gumbinnen und Brödlauken,
   von Hohenstein i/Ostpr. nach Osterode i/Ostpr.,
   von Guttstadt, Hohenstein i/Ostpr. und Wartenburg nach Allenstein,
   von Braunsberg nach Ludwigsort,
   von Königsberg i/Pr. nach Seepothen und Kobbelbude.

Die Sonntagskarten von Königsberg nach Löwenhagen werden am Mittwoch nicht mehr ausgegeben werden.

Näheres ist bei den Fahrkarten-Ausgabestellen der oben bezeichneten Stationen zu erfahren. (2122)

Königsberg, den 10. August 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Oktober d. J. werden die nach dem Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II des diesseitigen Bezirks (Seite 11—12) zur Zeit zur Ausgabe gelangenden Kupeefahrkarten sämmtlich aufgehoben.

Ferner werden mit diesem Tage sämmtliche Sommerkarten nach dem Harz und nach Thüringen sowie den Nord- und Ostseebädern, die Anschlussrückfahrkarten nach Berlin, Halle a/S., Leipzig und Frankfurt a/M., die festen Rundreisehefte nach dem Rhein und sämmtliche Sonderzugkarten nach dem Harze aufgehoben.

Ueber die hierdurch theilweise eintretenden Tariferhöhungen ertheilt auf Verlangen unser Verkehrsbüreau hier Auskunft.

Magdeburg, den 11. August 1901. (2123)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

1. Vom 1. Oktober d. J. ab werden nicht mehr ausgegeben werden:
   a) die sämmtlichen in dem im Mai 1901 herausgegebenen Verzeichnisse der 60- und 45tägigen Rückfahrkarten zum Anschlusse an die in Berlin zur Ausgabe gelangenden Sommerkarten und festen Rundreisekarten enthaltenen Anschlussrückfahrkarten mit Gutscheinen nach Berlin;
   b) die Sonntagskarten von Schneidemühl nach Gertraudenhütte und Friedheim, von Kietz nach Reitwein, sowie von Culmsee nach Ostrometzko.
2. Die Sonntagskarten von Inowrazlaw nach Kruschwitz und von Thorn Stadt und von Thorn Hptbhf. nach Ottlotschin werden nur noch bei den im Sommer an den Sonn- und Festtagen verkehrenden Regiesonderzügen ausgegeben.

Im übrigen Verkehre werden die bestehenden Sonntagskarten nur bei bestimmten fahrplanmässigen Personenzügen ausgegeben werden.

Näheres ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 13. August 1901. (2124)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die betheiligten preussischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona.
Staatsbahn-Personenverkehr.

Am 1. Oktober d. J. werden aufgehoben:

I. sämmtliche feste Rundreisekarten und Sommerkarten
   von Altona Hptbhf. nach Ostholstein,
   „ Schleswig Fr. „ „
   „ Hamburg H. und Kl. und
   „ Harburg H. nach Thüringen,
   „ Hamburg H., Kl. und B., „ Harburg H. und „ Wittenberge } nach Harzstationen.
II. Anschluss-Rückfahrkarten mit Gutschein
   von Elmshorn, Flensburg, Kiel, Neumünster, Rendsburg und Schleswig Fr.
   nach Hamburg-Altona Verbindungsbahn,
   von Hamburg B. und H. und Hamburg-Altona Verbindungsbahn
   nach Berlin, Leipzig, Frankfurt a/M. und Cöln.

Altona, den 12. August 1901. (2125)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona.
Nord-Ostsee-Personenverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird der Tarif für den Rundreiseverkehr zwischen schleswig-holsteinischen Stationen und Hamburg sowie Lübeck vom 1. Mai 1897 aufgehoben.

Altona, den 12. August 1901. (2126)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Oktober d. J. kommt eine Anzahl der im diesseitigen Bezirk zur Ausgabe gelangenden Sonntagskarten zur Aufhebung. Gleichzeitig wird die Benutzung der bestehen bleibenden auf bestimmte, durch besondere Bekanntmachungen zu veröffentlichende Personenzüge beschränkt.

Ferner werden ab 1. Oktober d. J. die in Giessen aufliegenden Anschlussrückfahrkarten nach Frankfurt a/M. und Hanau und die Badekarten nach Borsdorf, Nidda und Salzschlirf eingezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und Fahrkartenausgabestellen des diesseitigen Bezirks, sowie unser Verkehrsbüreau — Sachsenhausen, Hedderichstrasse 59. (2127)

Frankfurt a/M., den 14. August 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Oktober d. J. kommt der Tarif für Rundreisen innerhalb der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M., Cöln, Mainz und der Cronberger Bahn (gültig ab 1. September 1898) zur Aufhebung. (2128)

Frankfurt a/M., den 12. August 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Oktober d. J. kommt der Tarif für den Rundreiseverkehr nach der Rhön von den preussischen Staatsbahnen (Bezirk Erfurt, Frankfurt a/M.) und den bayerischen Staatsbahnen (gültig ab 1. Juli 1886) nebst Nachtrag I und II zur Aufhebung. (2129)

Frankfurt a/M., den 12. August 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif.

Mit dem 1. Oktober d. J. werden die im obigen Verkehre bestehenden Kupeefahrkarten aufgehoben. Die betreffenden Bestimmungen auf Seite 6 und 7 des Tarifs kommen mit dem genannten Tage in Wegfall.

Hannover, den 12. August 1901. (2130)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Oktober d. J. werden aufgehoben:

1. die sämmtlichen auf den diesseitigen Stationen verkäuflichen Sommerfahrkarten, festen Rundreisekarten und Anschlussrückfahrkarten mit Gutscheinen;
2. von den auf den diesseitigen Stationen aufliegenden Sonntagskarten die folgenden:
   von Bielefeld nach Hannover,
   „ Bremen nach Fallingbostel,
   „ Celle nach Hannover,
   „ Gütersloh nach Detmold,
   „ Horn = Meinberg, Bad Oeynhausen und Porta,
   „ Hameln nach Detmold und Hannover,
   „ Hameln = Klüt nach Detmold, Hannover, Hildesheim und Pyrmont,
   „ Hannover nach Celle, Detmold, Fallingbostel, Goslar über Braunschweig/oder Hildesheim, Göttingen, Northeim, Rinteln und Walsrode,
   von Herford nach Hameln,
   „ Hildesheim (Ost) nach Hameln und Harzburg,
   „ Lage nach Farmbeck und Herford,
   „ Lehe nach Speckenbüttel,
   „ Lemgo nach Hameln und Herford,
   „ Linden F nach Barsinghausen, Hameln=Klüt, Münder a/D. und Pyrmont,
   „ Löhne i/W. nach Horn = Meinberg,
   „ Lüneburg nach Hitzacker,
   „ Minden i/W. nach Detmold und Horn=Meinberg,
   „ Nienburg (Weser) nach Porta,
   „ Peine nach Hannover,
   „ Rinteln nach Hannover,
   „ Schötmar nach Herford,
   „ Verden nach Fallingbostel und Walsrode und von Vlotho nach Hameln;
3. die Kupeekarten, welche bisher noch auf Stationen der Strecke Lehrte-Dallgow=Döberitz ausgegeben wurden.

Die auf die Ausgabe von Kupeekarten bezüglichen Bestimmungen im Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II für den Direktionsbezirk Hannover vom 1. Oktober 1900 Seite 11 und 12 kommen mit dem genannten Tage in Wegfall.

Näheres ist bei unserem Verkehrsbüreau hierselbst zu erfahren.

Hannover, den 12. August 1901. (2131)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-rheinischer Rundreiseverkehr.

Mit dem 1. Oktober d. J. werden die sämmtlichen im obigen Verkehre aufliegenden Rundreisekarten aufgehoben. Der Tarif vom 1. Juni 1899 kommt mit dem genannten Tage in Wegfall.

Hannover, den 13. August 1901. (2132)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober d. J. werden für eine Anzahl von Stationsverbindungen die heute bestehenden Sonntagskarten wegen mangelnden Bedürfnisses aufgehoben. Das Nähere ist bei unserem Verkehrsbüreau hier zu erfahren.

Elberfeld, den 11. August 1901. (2133)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. werden nachstehende Rundreiseverkehre aufgehoben, soweit preussisch-hessische Staatseisenbahnen dabei betheiligt sind:

1. Tarif für den internationalen Rundreiseverkehr mit Frankreich und England vom 1. April 1900;
2. Tarif für den internationalen Rundreiseverkehr zwischen Italien einerseits und Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und der Schweiz andererseits vom 1. April 1891;
3. Tarif für den französisch-belgisch-deutsch-skandinavisch-finnländischen Rundreiseverkehr vom 1. Juli 1897.

Cöln, den 17. August 1901. (2134)
Königliche Eisenbahndirektion zu Cöln, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Nordseebäderverkehr mit Helgoland, Amrum, Wyk a. F., Westerland, Munkmarsch, Lakolk a. Röm und Büsum.

Am 1. Oktober d. J. werden aufgehoben:

1. sämmtliche Sommerkarten für den vorbezeichneten Verkehr,
2. die 3 tägigen Rückfahrkarten Hamburg-Helgoland,
3. die 6 tägigen Rückfahrkarten Berlin-Helgoland.

Altona, den 14. August 1901. (2135)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich preussische Staatseisenbahnen. (Hildburghausen - Friedrichshaller und Eisfeld-Unterneubrunner Eisenbahn.)

Mit dem 1. Oktober d. J. werden die Sonntagsfahrkarten von Eisfeld nach Unterneubrunn aufgehoben.

Erfurt, den 14. August 1901. (2136)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Generalversammlungen.

In der am 22. Juni 1901 zu Braunschweig abgehaltenen 31. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft ist Herr Geheimer Regierungsrath Schmidt in Magdeburg als Mitglied des Aufsichtsraths neu gewählt worden.

Magdeburg, den 12. August 1901. (2137)
Königliche Eisenbahndirektion, als Vorstand der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

8. Verdingungen.

Main-Neckareisenbahn.

Die Lieferung von 90 Wagenradsätzen mit Achsen und Radreifen aus Martinstahl soll vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können auf der Kanzlei des Unterzeichneten eingesehen oder gegen freie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken bezogen werden.

Die Angebote, den Stückpreis und die Lieferzeit enthaltend, sind mit entsprechender Aufschrift verschlossen und frei längstens bis 27. August 1901, Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr, an die unterzeichnete Dienststelle einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Wahl unter den Anbietern bleibt vorbehalten.

Darmstadt, im August 1901. (2138)
Der Maschineningenieur.

9. Offene Stellen.

Bahnmeister oder Bahnmeisteraspirant wird für eine 18 km lange Nebenbahnstrecke gesucht. Das jährliche Anfangsgehalt beträgt 1 200 ℳ, steigend bei zufriedenstellenden Leistungen in 20 Jahren bis 2 100 ℳ. Ausserdem wird freie Dienstwohnung und Dienstuniform sowie ein monatliches Nebeneinkommen von 25 ℳ für Verwaltung einer Agentur gewährt.

Bei Aspiranten richtet sich die Ausbildung und Besoldung nach der Vorbildung. (2139)

Offerten unter D. K. 41 an das Büreau des Vereins (W., Köthener Str. 28/29).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 65. | 21. August 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Allerlei Anregungen.*)

Vom Generaldirektionssekretär Muschweck in München.

Wenn ich in dem nachstehenden Aufsatze de rebus certis et quibusdam aliis sprechen werde, so verfolgen meine Ausführungen doch alle nur ein Ziel, nämlich: Zeit- und Geldersparniss. Unsere Eisenbahnen schleppen, soweit ich mir ein Urtheil erlauben darf, noch zu viel Eigenthümlichkeiten mit sich herum, die einer raschen Entwickelung nicht förderlich sind.

Wie sich die Menschen unmerklich in der Denkweise, den Sitten, der Kleidung, der Sprache einander nähern, so müssen auch die Eisenbahnen einheitlichere Formen annehmen. Je früher dies geschieht, um so leichter entwickelt sich der gegenseitige Verkehr. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass auch fernerhin berechtigte Eigenthümlichkeiten erhalten bleiben.

Wenn auch im Betriebsdienste einheitliche Normen Vortheile gewähren, so sind sie doch nicht so vordringlicher Natur wie im Verkehrsdienste und hier wieder im Güterdienste. Insbesondere sollten die reglementarischen Bestimmungen der Bahnen einheitlicher werden. Nachdem wir uns zu dem Besitze eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr durchgerungen haben, sollten wir noch einen Schritt weiter gehen und auch die Zusatzbestimmungen in den einzelnen Verbänden einheitlich gestalten. Kann keine Einigkeit erzielt werden, so ist schon viel gewonnen, wenn die sämmtlichen Zusatzbestimmungen der einzelnen Verbände den einschlägigen Artikeln des internationalen Uebereinkommens angegliedert und mit diesem in einem einzigen Buche herausgegeben werden. Der Abfertigungsbeamte übersieht dann mit einem Blicke, in welchem Verbande Ergänzungen erschienen sind, und prägt sich die Sonderbestimmungen auch leichter ein. Die grosse Gleicherin Zeit wird es dann schon fertig bringen, die unberechtigten Eigenthümlichkeiten abzuschleifen und die so polirten Steine entweder in das internationale Uebereinkommen selbst oder in seine Ausführungsbestimmungen einzufügen. Die Tarife*) müssen, wo es nur immer angeht, nach einem einheitlichen Systeme erstellt werden. Ich verkenne die Schwierigkeiten einer einheitlichen Regelung durchaus nicht. Sie liegen in der geschichtlichen Entwickelung der Bahnen, in der Art der Verwaltung — gemeinwirthschaftlich oder privatwirthschaftlich —, in der Verschiedenartigkeit der Tarifsysteme und der Betriebseinrichtungen, in der Rücksichtnahme auf die Interessenten usw. Gleichwohl lässt sich auch hier eine gewisse Gleichmässigkeit in die Dinge bringen. Vor allem wird das Streben der Verwaltungen dahin gehen müssen, der deutschen Güterklassifikation eine grössere Ausdehnung zu verschaffen. Die österreichisch-ungarische Klassifikation hat sich der deutschen schon so genähert, dass es bei gegenseitiger Nachgiebigkeit gelingen sollte, die beiden Klassifikationen unter einen Hut zu bringen. Es wäre dann der Zeitpunkt nicht mehr fern, wo fast der ganze Verein eine einheitliche Klassifikation besitzt, da die deutsch-schweizerischen und deutsch-niederländischen Verbände die deutsche Klassifikation längst übernommen haben und auch diejenige der deutsch-belgischen Verbände nur wenig davon abweicht. Auf den Versuch, auch die italienischen und französischen Bahnen anzugliedern, muss leider, so lange diese nach dem Werthklassifikationssysteme arbeiten und unter Privatverwaltung stehen, verzichtet werden.

Auch die Tarifvorschriften lassen sich einheitlicher gestalten. Vor allem sollte darauf hingearbeitet werden, einheitliche Normen über die verschiedenen Arten der Beförderung, über die Sperrigkeit der Güter, über die Mindestbeträge und Mindestgewichte sowie über die Aufrundung der Beträge und Gewichte einzuführen. Sollte der Versuch einheitlicher Mindestgrenzen für die Beträge und Gewichte — in den deutschen Tarifen finden wir als Mindesttaxen 30, 40, 50, 100 ₰, als Mindest-

---

*) Anmerkung der Schriftleitung. Wir bringen die „Allerlei Anregungen" unseres sehr geschätzten Herrn Mitarbeiters gern zum Abdruck, obgleich wir uns nicht verhehlen, dass manche seiner Gedanken durch bestehende Einrichtungen bereits überholt sind, und ohne uns überall mit seinen Ausführungen einverstanden erklären zu können.

*) Siehe auch meinen Vorschlag „Ueber die Anlage der deutschen Gütertarife", „V.-Ztg." 1893, Nr. 100.

gewichte 10, 20, 30, 40, 60, 1 000, 1 500, 2 000, 3 340, 3 750, 5 000, 6 670, 7 500, 10 000, 15 000, 20 000, 30 000, 40 000 und 60 000 kg — an der Verschiedenartigkeit der Systeme und der finanziellen Tragweite scheitern, so könnte wenigstens die Aufrundung nach einem einheitlichen Maassstabe und zwar in der Weise erfolgen, dass angefangene Kilogramm oder Pfennige oder Centimes oder Heller oder Kopeken auf ganze Zehner aufgerundet werden. Gegenwärtig muss sich der Abfertigungsbeamte mit allen möglichen Berechnungsarten herumquälen, um schliesslich doch fehlzugreifen.

An den Eigenthümlichkeiten des Nebengebührentarifes der einzelnen Bahnen zu rütteln, wäre vermessenes Beginnen, da jede Bahn ihn wie ein Heiligthum hütet.

Die Abfertigungsvorschriften sollten für alle Verkehre möglichst gleichartig gestaltet werden. Ein guter Anfang ist bereits gemacht. Die neuen gemeinsamen Abfertigungsvorschriften des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zeichnen sich durch grosse Klarheit und Schärfe aus. Der deutsche Verkehrsverband wird sich ein grosses Verdienst erwerben, wenn er diese Vorschriften als ganzes übernimmt und an die einschlägigen Paragraphen die für die deutschen Verkehre erforderlichen Zusätze anreiht. Würden dann noch die einzelnen Sonderbestimmungen der ausländischen Verbände aufgenommen, so hätte der Abfertigungsbeamte alles Wissenswerthe in einem Hefte beisammen. Nebeneinander könnten die deutschen allgemeinen Abfertigungsvorschriften und die gemeinsamen Abfertigungsvorschriften des Vereins auf die Dauer wohl nur dann bestehen, wenn die deutschen Abfertigungsvorschriften sich lediglich auf die der Verkehrsordnung unterworfenen Transporte beschränken würden, während die gemeinsamen Vorschriften im internationalen Verkehre maassgebend wären.

Die Fahrkarten sollten einheitliche Form und Farbe bekommen. Die Zeit, in welcher wir nur eine Form und drei Farben von Fahrkarten haben werden, ist noch fern, da jede Bahn oder Bahngruppe in ihrem Tarifsystem den Stein der Weisen zu besitzen glaubt. Wir müssen uns daher begnügen, einheitliche Formen für die verschiedenen Fahrkartengattungen und einheitliche Farben für die verschiedenen Wagenklassen zu schaffen. Dies ist um so nothwendiger, als die Prüfung der Fahrtausweise in den Händen untergeordneter, vielbeschäftigter Organe liegt. Wenngleich ein merklicher Fortschritt zum besseren zu verzeichnen ist, sind wir von dem Ideale noch recht weit entfernt.

Die Anlage neuer Stationseinrichtungen sollte, wo nur immer möglich, nach einem einheitlichen System durchgeführt werden. Es wäre eine grosse Wohlthat für die Reisenden, wenn sich die Personen- und Gepäckschalter, die Wartesäle, die Betriebsbüros und die sonstigen Einrichtungen einer Station überall in gleicher Lage befinden würden. Es würde dann auch wildfremden Personen mit fremder Sprache leicht sein, sich ohne fremde Hilfe zurecht zu finden.

Um nicht in den Ruf eines Einheitsfanatikers zu kommen — die Gefahr ist allerdings für uns Süddeutsche, die wir immer als eingefleischte Partikularisten verschrien werden, keine besonders grosse —, will ich auf das besonders reformbedürftige Gebiet des schriftlichen Verkehres überspringen. Der Schriftwechsel muss beschränkt werden. Bei den Eisenbahnen wird, Gott sei's geklagt, noch immer zu viel geschrieben. Ich habe von jeher die knappe und trotz ihrer Kürze treffende Schreibweise der Engländer bewundert. Auch die Franzosen verstehen sich kürzer auszudrücken, als die umständlichen Deutschen und Oesterreicher. Vor allem müssen wir die Höflichkeitsfloskeln bei Seite lassen und uns eine einfache, von Redewendungen freie, dem Telegrammstile nahe kommende Schreibweise angewöhnen. Wir müssen vermeiden, das, was bereits in den Akten steht und vom Adressaten an und für sich gelesen werden muss, im Schreiben selbst nochmals in behaglicher Breite vorzuführen. Einen wahren Rattenkönig von Schreiben erzeugen in der Regel die Unregelmässigkeiten im Güterdienste. Fehlt einer Station ein Frachtstück oder hat sie ein Stück zu viel, so werden Laufschreiben nach allen Richtungen ausgesandt. Da ist es kein Wunder, wenn die Stationen, alltäglich mit Dutzenden von Telegrammen und Nachforschungsschreiben überschwemmt, der Nachforschungen überdrüssig werden und sie schliesslich ganz einstellen. Wie leicht wäre es doch, ein System in diese Angelegenheit zu bringen und alle fehlenden und überzähligen Güter einer Centralstelle zu melden und dieser die Ausgleichung der Güter zu übertragen. Möchten die Versuche, die die preussischen Staatseisenbahnen eben anstellen, von Erfolg begleitet sein, und möchte der Erfolg dem Gedanken Raum geben, die Ausgleichsgüterstelle der preussischen Staatseisenbahnen zu einer Ausgleichsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auszugestalten.*) Ebenso könnten viele Schreibereien vermieden werden, wenn die Stationen, bei welchen die Güter der Zollabfertigung halber aufgehalten werden, angewiesen würden, die Dauer der Abfertigung im Frachtbriefe vorzumerken. Die Arbeit wäre kaum nennenswerth, wenn die Stationen mit Zollstempeln ausgerüstet würden.

Auch bei den mittleren und oberen Behörden wird zu viel geschrieben. Der zur Entscheidung in einer Sache Berufene muss sich vor allem eines gründlichen Aktenstudiums befleissigen, damit er weiss, welche Punkte noch der Aufklärung bedürfen, und er danach seine Anfragen richten kann. Die Anfragen sind so zu stellen, dass es dem Antwortenden nicht gut möglich wird, einen Punkt zu übergehen. Mehrmalige Rückfragen stellen entweder dem Fragenden oder dem Antwortenden oder beiden zugleich kein gutes Zeugniss aus. Derjenige, welchem die Entscheidung in einer Sache zukommt, soll in der Regel auch die Verhandlungen pflegen. Sind die vorbereitenden Handlungen in andere Hände gelegt, so kann es nicht ausbleiben, dass die Erhebungen in einer anderen Richtung gepflogen wurden, als der zur Entscheidung Berufene gewollt hat, und dass die Untersuchung noch einmal aufzunehmen ist.

Aus dem schriftlichen Verkehre sind alle entbehrlichen Zwischenträger zu entfernen. Es sind deshalb alle Anfragen unmittelbar zu stellen und ebenso alle Auskünfte und Bescheide zu ertheilen. Anstatt dass eine Akte, um in die Hände dreier, zwar unter verschiedenen Bezirksleitungen stehenden, aber einer und derselben Bahn angehörenden Stationen zu gelangen, folgende neun Wege macht: 1. Bezirksleitung — 1. Station — 1. Bezirksleitung — 2. Bezirksleitung — 2. Station — 2. Bezirksleitung — 3. Bezirksleitung — 3. Station — 3. Bezirksleitung — 1. Bezirksleitung, genügen die vier Wege: 1. Bezirksleitung — 1. Station — 2. Station — 3. Station — 1. Bezirksleitung. Auch den Parteien ist es lieber, Bescheide – und seien es auch abschlägige — von direkter Hand zu erhalten. Die Bahnen sollten sich auch gegenseitig das Recht einräumen, in Reklamationsfällen bei den fremden Stationen unmittelbar Auskunft zu erholen. Bis jetzt betrachtet die Mehrzahl der Bahnen solche direkte Anfragen als einen Eingriff in ihre Rechte.

Die Geschäftsbücher müssen dünnleibiger werden. Es liegt mir fern, der vollständigen Abschaffung der Geschäftsbücher das Wort zu reden. Denn es gehört zu einem geordneten Eisenbahnhaushalte, dass die Behörden über die Erledigung und den Verbleib wichtiger Aktenstücke jederzeit Aufschluss geben können. Allein dieser Zweck wird auch auf eine weniger umständliche Art als bisher erreicht. Heutzutage kann man zwei, manchmal auch drei und noch mehr Nummern auf einem einzigen Einlaufe finden, und wenn das Aktenstück wiederholt in den Einlauf kommt, wiederholt sich der Vortrag der Doppelnummern. Meines Erachtens sollte es genügen, den Einlauf jeweilig mit einer einzigen Nummer zu versehen. Bei Behörden mit kleinerem Geschäftsumfange halte ich es für vortheilhaft, ein und dasselbe Aktenstück bei wiederholtem Einlaufe immer wieder unter der alten Nummer zu verbuchen. Die Stationen sollten ermächtigt sein, einzelne Schriftstücke von geringerer Bedeutung, z. B. Taxabänderungsnachrichten u. dgl., überhaupt nicht zu verbuchen.**)

---

*) Vergl. auch „V.-Ztg." 1900, Nr. 3 u. 8.

**) Anm. d. Schriftl. Bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind seit einer Reihe von Jahren bekanntlich Geschäftsvereinfachungen durchgeführt, welche z. Th. über die Wünsche des Herrn Verfassers noch hinausgehen.

Die Akten sollen mit Umschlägen versehen sein und die Umschläge einen genauen Betreff enthalten.

Die Centralstellen grösserer Verwaltungen, bei welchen Hunderte von Schreiben zusammenlaufen, arbeiten sich blutig hart, wenn sie immer erst die einzelnen Zuschriften durchlesen müssen, um festzustellen, welcher Abtheilung die Akten zuzuweisen sind. Ebenso macht die Buchung der Akten bedeutende Schwierigkeiten. Selbst dem Dezernenten wird das Geschäft der Zuweisung der Akten an die einzelnen Beamten ungemein erschwert. Alle diese Mühseligkeiten fallen weg, wenn sich über jeder Akte ein Umschlag mit kurzem, klarem Betreffe befindet.

Die Eisenbahnen sollten sich bei ihrem Schriftwechsel, ihren Protokollen und sonstigen amtlichen Schriftstücken eines gleichmässigen Papierformates bedienen. In Deutschland hat sich bereits das Format von 33 cm Höhe und 21 cm Breite allgemein eingebürgert, während die ausserdeutschen Bahnen alle möglichen Formate im Gebrauch haben. Bei gleichzeitiger Verwendung verschiedener Formate ist die Zusammenstellung zu einer Akte mit grossen Schwierigkeiten verbunden und die Beschädigung der hervorstehenden Schriftstücke unvermeidlich. Es wäre deshalb im Interesse einer geordneten Registratur gelegen, einheitliche Papierformate einzuführen. Die Papierfabriken würden eine solche Vereinbarung mit Freuden begrüssen und einheitliche Sorten auch billiger zu liefern imstande sein.

(Schluss folgt.)

Neue Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung.

Aus diesen mit 1. September d. J. in Wirksamkeit tretenden Bestimmungen sind die nachstehenden hervorzuheben:

A. Höherer Staatseisenbahndienst.

1. Die Verwendung im höheren Dienste der Staatseisenbahnen hat das Bestehen der praktischen Prüfung für den höheren Justiz- und Verwaltungsdienst, den Staatsbaudienst oder der höheren maschinentechnischen Dienstprüfung zur Voraussetzung. 2. Bewerber, welche diese Prüfung bestanden haben, werden zunächst geeigneten Dienststellen zur Erlernung des äusseren Dienstes zugetheilt und sodann probeweise als Hilfsarbeiter bei den Oberbahnämtern sowie bei der Generaldirektion verwendet; die dauernde Aufnahme erfolgt nur, wenn der Bewerber während der probeweisen Verwendung seine Befähigung für die höheren Stellen des Eisenbahndienstes dargelegt hat. 3. Die Zulassung zum Vorbereitungsdienste für den höheren maschinentechnischen Dienst hat zur Voraussetzung, dass die Bewerber a) ein humanistisches oder Realgymnasium absolvirt und hierauf b) das Diplom der technischen Hochschule zu München entweder für Maschinen- oder Elektroingeniöre erlangt haben. 4. Nach zweieinhalbjähriger praktischer Thätigkeit haben diese Bewerber bei der Generaldirektion um Zulassung zur höheren maschinentechnischen Dienstprüfung nachzusuchen. Bei Nichtbestehen derselben können Kandidaten innerhalb der nächsten zwei Jahre, jedoch nicht vor Ablauf einer einjährigen Wartefrist, zur Wiederholung der Prüfung zugelassen werden, deren abermalige Nichtbestehung die Entlassung zur Folge hat. Hinsichtlich der weiteren Ausbildung und Verwendung derjenigen Bewerber, welche diese Dienstprüfung bestanden haben, gelten ebenmässig die unter Ziffer 2 enthaltenen Vorschriften.

B. Mittlerer Staatseisenbahndienst.

a) Mittlerer Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsdienst. 1. Die Aufnahme hierzu kann von Civilbewerbern unter folgenden Voraussetzungen nachgesucht werden: Zurückgelegtes 17. und nicht überschrittenes 25. Lebensjahr, Nachweis über die wissenschaftliche Befähigung für den einjährig-freiwilligen Militärdienst; sodann müssen die Bewerber der aktiven Dienstpflicht im stehenden Heere genügt haben, wenn sie nicht der Ersatzreserve überwiesen oder als untauglich befunden worden sind. 2. Die zugelassenen Bewerber werden vorbehaltlich der durch bahnärztliche Untersuchung festzustellenden körperlichen Tauglichkeit zunächst einem Oberbahnamte zugewiesen und von diesem einer Station mit gemischtem Dienste behufs Einführung in den Eisenbahndienst zugetheilt. 3. Nach mehrmonatlicher Beschäftigung dortselbst erfolgt die Einberufung zum Besuche des Vorbereitungsunterrichtes; am Schlusse desselben wird die Aufnahmeprüfung vor einer Kommission abgehalten und nach deren Bestehen erfolgt die Zulassung des Bewerbers als Adspirant sowie seine Ueberweisung in den Bezirk eines Oberbahnamtes zum Antritt eines mindestens zweijährigen Vorbereitungsdienstes. 4. Die Befähigung für die Anstellung im mittleren Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsdienst ist durch das Bestehen der Anstellungsprüfung nachzuweisen; diese hat der Adspirant nach Ableistung des mindestens zweijährigen Vorbereitungsdienstes, jedoch nicht vor Vollendung des 21. Lebensjahres abzulegen. Bei Nichtbestehen derselben kann nach einem Jahre um Genehmigung zur Wiederholung nachgesucht werden; genügt der Kandidat abermals nicht, so wird er von der Liste der Adspiranten gestrichen. Nach bestandener Prüfung erfolgt die Anstellung nach Maassgabe der verfügbaren etatsmässigen Stellen. 5. Als Bewerber um Stellen des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes können sich auch Militäranwärter melden, insofern sie das 40. Lebensjahr noch nicht überschritten haben. Diese haben, wenn sie nicht die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst erworben haben, durch Bestehen der Vorprüfung für genannten Dienst die erforderliche allgemeine Bildung nachzuweisen und werden sodann zu einer informatorischen Beschäftigung auf die Dauer von sechs Monaten einberufen, während welcher sie den Vorbereitungsunterricht zu besuchen und die Aufnahmeprüfung zu bestehen haben; ausserdem bildet für Militäranwärter eine neunmonatliche Probedienstzeit und die erfolgreiche Ablegung der Anstellungsprüfung die Voraussetzung für die Anstellung. 6. Die Verwendung auf den pragmatischen Stellen des mittleren Betriebs- und Verwaltungsdienstes ist vom Bestehen der Fachprüfung bedingt. Um Zulassung zur Prüfung, welche für a) den Betriebs-, b) den Güter- und c) den Verwaltungsdienst, einschliesslich des Kassendienstes, gesondert abgehalten wird, kann frühestens fünf Jahre nach Bestehen der Anstellungsprüfung nachgesucht werden; eine Wiederholung derselben kann erst nach Ablauf von zwei Jahren gestattet werden. Beamte, welche die Prüfung in einem Dienstzweig bestanden haben, jedoch Beförderung in einem anderen Dienstzweig erstreben, sind gehalten, sich auch der für diesen Dienstzweig vorgeschriebenen Prüfung zu unterziehen.

b) Mittlerer technischer Dienst. 1. Bewerber um Aufnahme als technische Adspiranten müssen das 17. Lebensjahr zurückgelegt und dürfen das 25. nicht überschritten haben; sie müssen die Abgangsprüfung (das sogen. Absolutorium) der mechanisch-technischen oder bautechnischen Abtheilung einer Industrieschule bestanden und der aktiven Dienstpflicht im stehenden Heere genügt haben oder für militärdienstuntauglich befunden worden sein. Zugelassene Bewerber zum Vorbereitungsdienste werden nach bahnärztlich festgestellter körperlicher Tauglichkeit den einschlägigen Dienstesstellen zur Diensterlernung zugetheilt. 2. Die Befähigung für die Anstellung ist durch das Bestehen der Anstellungsprüfung nachzuweisen, die der technische Adspirant frühestens nach Ableistung eines vierjährigen Vorbereitungsdienstes abzulegen hat und welche für die Adspiranten des mittleren bautechnischen und maschinentechnischen Dienstes gesondert abgehalten wird; die bautechnische Dienstprüfung erfolgt gesondert für das ingeniör- und hochbautechnische Fach, die maschinentechnische Dienstprüfung getrennt für den maschinentechnischen und elektrotechnischen Dienst. 3. Hat ein Adspirant die Prüfung nicht bestanden, so kann er innerhalb der nächsten zwei Jahre, jedoch nicht vor Ablauf einer einjährigen Wartefrist, um Genehmigung zur Wiederholung der Prüfung nachsuchen; genügt er abermals nicht, so erfolgt die Streichung aus der Zahl der Bewerber. Adspiranten erlangen nach erfolgreichem Bestehen der Prüfung die Anstellung nach Maassgabe der verfügbaren etatsmässigen Stellen. 4. Um Zulassung zur Anstellungsprüfung für den mittleren technischen Dienst können auch jene Unterbeamten des technischen Dienstes nachsuchen, welche vor ihrem Eintritt bei den königlichen Staatseisenbahnen das wissenschaftliche Befähigungszeugniss

für den einjährig-freiwilligen Militärdienst oder die Abgangsprüfung (das Absolutorium) bestimmter Baugewerkschulen erworben und in Kategorie C I mindestens vier Jahre zur Zufriedenheit gedient haben.

C. Unterbeamten- und niederer Dienst.

1. Die Aufnahme in den niederen Dienst der Staatseisenbahnen findet, insofern nicht der Besitz der Eigenschaft als Militäranwärter oder vorzugsberechtigter Gendarmerieangehöriger eine andere Behandlung begründet, gegen tageweise Entlohnung statt. 2. Voraussetzungen für Aufnahme zur ständigen Verwendung sind: deutsche Reichsangehörigkeit, Vollendung des 18. und Nichtüberschreitung des 30. Lebensjahres, ungetrübter Leumund, körperliche Tauglichkeit und entsprechende Schulbildung. 3. Nach mindestens einjähriger ständiger Verwendung kann um Vormerkung für Anfangsstellen in nachbezeichneten Dienstgruppen nachgesucht werden: a) Stations- und Zugbegleitungsdienst, b) Bahnbau-, Bahnunterhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst, c) Zugförderungs-, elektrotechnischer und Werkstättendienst, d) Kanzleidienst. Die Annahme einer Bewerbung um diese Stellen ist davon abhängig, dass der Bewerber das 21. Lebensjahr vollendet und das 36. noch nicht überschritten, der Militärpflicht genügt hat, ledigen Standes und nach Bestätigung des unmittelbaren Dienstvorgesetzten zur Ausbildung für die angestrebte Bedienstung geeignet ist. 4. Nach mindestens dreijähriger Vorbereitung wird der Bewerber zur Anstellungsprüfung einberufen, wenn er nachweislich sich gut geführt hat und zur selbständigen Ausübung der betreffenden Bedienstung für genügend vorbereitet und befähigt erklärt wird. 5. Die mit Erfolg geprüften Bewerber werden nach Maassgabe der Bewerberlisten und der Postenerledigungen zu Hilfsbediensteten berufen; nach der Zeit dieser Berufung berechnet sich das Anwärterdienstalter für die statusmässige Anstellung. 6. Die statusmässige Anstellung der Hilfsbediensteten findet nach Maassgabe der verfügbaren Stellen, des Dienstalters und der Befähigung statt. 7. Wer die Unterbeamtenstellung erreichen will, hat die Befähigung hierfür durch eine weitere Prüfung nachzuweisen; um Zulassung zu derselben, welche nach Bedarf abgehalten wird, kann frühestens nach vierjähriger Verwendung in statusmässiger Stellung nachgesucht werden. 8. Militäranwärter und vorzugsberechtigte Gendarmerieangehörige können sich unmittelbar um die ihnen vorbehaltenen statusmässigen Anfangsstellen im niederen Eisenbahndienste bewerben; beide müssen bei der Aufnahme das 21. Lebensjahr vollendet, dagegen dürfen erstere das 40., letztere das 36. Lebensjahr nicht überschritten haben, und es ist die Mindestdauer der Ausbildung und Vorbereitung dieser Bewerber auf ein Jahr festgesetzt.

Vorstehende Bestimmungen finden auf das Personal der bayerischen Bodenseedampfschifffahrt, der Kettenschleppschifffahrt und des Ludwigs-Donau-Mainkanaldienstes sinngemässe Anwendung.

Hinsichtlich der in den vorstehenden Aufnahmebestimmungen erwähnten verschiedenen Prüfungen ist in Kürze noch folgendes anzuführen:

A. Die Gegenstände der höheren maschinentechnischen Dienstprüfung, welche am Sitze der Generaldirektion abgehalten wird, sind: a) die Ausarbeitung eines Programmes aus der Maschinen- oder Elektrotechnik; b) eines Programmes aus dem maschinentechnischen Fache des Eisenbahndienstes; c) die Aufstellung von Bedingnissen für die Ausführung verschiedener Arbeiten durch Private; d) die Aufstellung eines auf Material- und Lohnberechnung gegründeten Ausführungsplanes für die Herstellung von Arbeitsgegenständen in den Werkstätten; e) die Beantwortung von drei Fragen über Werkstätten- und Betriebsmaterialien-, Verwaltungs- und Rechnungswesen.

B. Mittlerer Staatseisenbahndienst und zwar 1. die Vorprüfung der Militäranwärter. Diese zerfällt in eine schriftliche und mündliche; Gegenstände, aus denen geprüft wird, sind: deutsche und französische Sprache, Geographie, Geschichte und Mathematik. 2. Anstellungsprüfung im mittleren Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsdienst. In der schriftlichen Prüfung werden Aufgaben gegeben: a) aus dem Stations- und Zugdienste, b) aus dem Eisenbahntelegraphendienste, c) aus dem gesammten Abfertigungsdienste, d) aus dem Verwaltungsdienste und e) zur Erprobung der Kenntniss der französischen Sprache; ferner ein allgemeines Thema zur Ausführung eines Aufsatzes behufs Erprobung der Befähigung in stilistischer Beziehung. Bei der mündlichen Prüfung werden Fragen gestellt: a) aus den Fahrdienstvorschriften, den bahnpolizeilichen Bestimmungen und der Signalordnung, b) aus der Dienstanweisung bezüglich der Stellwerksanlagen, c) über elektrische Einrichtungen, insbesondere Telegraphen- und Telephonanlagen, d) aus den Vorschriften im Fahrkarten-, Gepäck- und Güterabfertigungsdienste, e) aus den Tarifvorschriften und den Bestimmungen des Kassen- und Rechnungsdienstes, f) über die Organisation der Staatsbehörden im allgemeinen und der Verkehrsanstalten im besonderen und g) aus der Geographie Deutschlands und der benachbarten Länder. 3. Die Gegenstände der Prüfung für die pragmatischen Stellen im mittleren Betriebs- und Verwaltungsdienste sind im schriftlichen Theile: a) die Betriebsordnung für Haupt-, die Bahnordnung für Nebeneisenbahnen Bayerns, b) Eisenbahntelegraphenordnung, Signalwesen, c) Vorschriften hinsichtlich Bahnunterhaltung, Kenntnisse der Konstruktion und Beschaffenheit des Bahnoberbaues, der mechanischen Stationseinrichtungen und Betriebsmittel, d) Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, e) Verkehrsordnung, allgemeine Abfertigungsvorschriften, Kassen- u. Rechnungswesen, f) Zoll- und Steuervorschriften, Wagenregulative, g) Dienstes-, Gehalts-, Pensionsverhältnisse und Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal, h) allgemeine Grundsätze des Staatshaushaltes, Bestimmungen über Behandlung der Etats, den Gang des Rechnungsprozesses, Kassen- und Rechnungswesen der Werkstätten- und Materialverwaltungen, i) Bestimmungen über Bürgschafts- und Gebührenwesen, über Veräusserung und Verpachtung der Staatsrealitäten, über Steuern, Kommunalabgaben und andere öffentliche Lasten. Für den mündlichen Theil der Prüfung kommen folgende Gegenstände in Betracht: a) die allgemeinen Grundsätze der Reichsverfassung und des bayerischen Staats- und Verwaltungsrechts, b) Bestimmungen über das Eisenbahnwesen im allgemeinen, über die Organisation der bayerischen Staatseisenbahnen, ihr Verhältniss zu anderen Eisenbahnverwaltungen, zur Post und zu den übrigen Zweigen der Staatsverwaltung, c) Einrichtungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und d) über die hauptsächlichsten Funktionen der einzelnen Eisenbahnbeamten-Kategorien. 4. Prüfung für den mittleren ingeniörtechnischen und hochbautechnischen Dienst. a) Schriftlicher und graphischer Theil: Entwerfen von Eisenbahnanlagen mittleren Umfanges nebst generellen Kostenanschlägen mit Begründung; Entwerfen mittelgrosser Stationsanlagen, einschliesslich Begründung; Entwurf für Wiederherstellung, Umbau oder Erweiterung von Bahnbestandtheilen sowie Entwurf und Voranschlag eines mittelgrossen Gebäudes; Entwerfen verschiedener technischer und künstlerischer Einzelheiten schwierigerer Art; eines grösseren Um- oder Erweiterungsbaues auf Grund gegebener Pläne einschliesslich Kostenanschlages, Betriebsplanes und besonderer Bedingnisse, endlich Entwerfen von in das Hochbaufach einschlägigen Tiefbauten mittleren Umfangs nebst Kostenanschlag und Baubetriebsplan. b) Mündlicher Theil: Allgemeine Grundsätze der Reichsverfassung und des bayerischen Staats- und Verwaltungsrechts; Organisation der bayerischen Staatsbahnen und die Aufgaben der einzelnen Dienstesstellen; die allgemeinen Dienstvorschriften; die technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen; Grundzüge für Bau und Betrieb der Lokalbahnen; Normen für Bau und Ausrüstung der Haupteisenbahnen; Betriebs- und Bahnordnung für beide; die Fahrdienstvorschriften mit Signalordnung; Vorschriften der Rechnungs-, Buchungs- und Wirthschaftsordnung; Verbuchung der Neubau- und Bahnunterhaltungskosten, Behandlung der Lohnlisten und Zahlungsanweisungen; Vorschriften über Alters-, Unfall- und Krankenversicherung; allgemeine Bedingnisse für Vergebung der Staatsbauarbeiten und für Materiallieferungen; Kenntniss der Bauart und Benutzung der gebräuchlichsten Messinstrumente, dann der Ausführung von Längen-, Höhen- und Winkelmessungen sowie endlich Baumaterialienkunde. Ausserdem kommen noch für das ingeniörtechnische Fach in Betracht: die Vorschriften über Detailprojektirung neuer Bahnlinien, über die Durchführung von Stationsumbauten und über die Ausführung, Handhabung und Instandhaltung der Stellwerksanlagen; das Bahnpolizeireglement, die Vorschriften über Benutzung von Draisinen, Roll- und Bahndienstwagen, Dienstanweisungen für Bahnmeister, Bahnwärter und Weichensteller sowie das wesentliche der Dienstvorschriften für Staatsbahningeniöre. Für das hochbautechnische Fach kommen noch in Betracht: die Vorschriften über Benutzung und Unterhaltung der Staatsgebäude, über Entwässerungsanlagen von Gebäuden und Strassen sowie die allgemeine Bauordnung. 5. Prüfung für den mittleren a) maschinentechnischen und b) elektrotechnischen Dienst. Schriftlicher und graphischer Theil. Zu a): Bearbeitung einer Aufgabe aus dem Rechnungswesen; Bearbeitung eines kleinen Programmes mit Kostenanschlag aus dem Bereiche der Eisenbahn-Maschinentechnik, dann einer Aufgabe aus dem maschinentechnischen Fache des Eisenbahndienstes, z. B. Gutachten über einen Bahnunfall; Abfassung eines Kostenvoranschlages für Herstellung eines Maschinentheiles oder für eine Maschinenreparatur. Zu b): Bearbeitung einer Aufgabe aus dem Rechnungswesen, dann aus der Schwachstromelektrotechnik, einer weiteren über einfache Dampfmaschinen und mechanische

Stationseinrichtungen sowie eines kleinen Programmes mit Kostenanschlag aus der Starkstromelektrotechnik. Der mündliche Theil für beide Fächer ist gemeinsam und umfasst: allgemeine Grundzüge der Reichsverfassung des bayerischen Staats- und Verwaltungsrechts usw. wie unter Ziff. 4 b für den mittleren ingeniörtechnischen und hochbautechnischen Dienst vorgeschrieben. Ausserdem kommen in Betracht zu a): die Dienstanweisung für das Lokomotiv-, Wagenaufsichts- und Bremspersonal; die Belastungs- und Bremsvorschriften; Zugbildungs-, Telephon- und Unfallmeldeordnung; Vorschriften für Querschwellenoberbau; Arbeitsordnung; Unfallverhütungsvorschriften und Einrichtung der Werkstättenkrankenkasse; Einrichtung und Konstruktion der Lokomotiven, Wagen, Weichen- und Signalsicherungseinrichtungen sowie Anlagen von Krahnen, Drehscheiben usw. Zu b): Sicherheitsvorschriften für elektrotechnische Starkstromanlagen, Dienstanweisung für Telegraphenmechaniker, für den Gebrauch der elektrischen Läutewerke, Unterhaltung der Stellwerke, Telegraphen- und Telephonordnung; Einrichtung und Konstruktion der telegraphischen und telephonischen Anlagen einschliesslich der Leitungen, der elektrischen Signale, Blockwerke und Stellwerke; dann Kenntniss und Anwendung elektrischer Messinstrumente, ferner des Verfahrens bei Untersuchung und Beseitigung von Leitungsstörungen.

C. **Dienstprüfung für Erlangung der Stellen von Kapitänen I. Klasse bei der Bodenseedampfschifffahrt.** Der schriftliche Theil umfasst Fragen aus dem Fahr- und nautischen Dienste, dem Abfertigungs- und Rechnungsdienste; ferner ist als Aufsatz ein ausführlicher Bericht über irgend ein während der Fahrt eingetretenes Vorkommniss zu fertigen; die mündliche Prüfung erstreckt sich auf sämmtliche für den Fahr-, Trajekt- und Hafendienst geltenden Vorschriften; die tarifarischen und reglementarischen Bestimmungen über die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen usw., die zollamtlichen Vorschriften hierüber; Kenntniss der wichtigsten Ufer- und Fahrwasserverhältnisse, Verkehrsgeographie der Bodenseeuferstaaten; im praktischen Theile: Absetzen von Kompasskursen, Deviationsbestimmungen; Peilungen nach Landmarken, Ortsbestimmung eines auf der Fahrt befindlichen Schiffes und Handhabung und Gebrauch der nautischen Instrumente.

D. **Dienstprüfungen der Unterbeamten und des Personals des niederen Dienstes.** Gegenstände in sämmtlichen Prüfungen sind: a) Kenntniss der allgemeinen Dienstvorschriften und der Anleitung über die erste Hilfeleistung bei Unfällen auf Eisenbahnen; b) Fähigkeit, über einen, den Dienstkreis in der Stelle, für welche die Prüfung abgelegt werden soll, betreffenden Vorgang eine entsprechende schriftliche und mündliche Meldung zu machen; ausserdem sind in den Prüfungen der verschiedenen Bedienstetenkategorien umfassende Kenntnisse der jeweils einschlägigen Dienstesvorschriften nachzuweisen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Juli d. J. ergibt für 72 Bahnen, die schon im Juli 1900 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 44 126,56 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	M.	M.	M.	M.	%
für alle Bahnen im Juli 1901					
aus dem Personenverkehre	57 081 491	— 231 870	1 323	— 22	— 1,64
aus dem Güterverkehre . .	92 755 544	— 876 378	2 112	— 46	- 2,13
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Juli 1901					
aus dem Personenverkehre	167 901 346	+ 1 693 938	4 570	— 20	— 0,44
aus dem Güterverkehre . .	319 108 569	— 4 967 964	8 521	— 265	— 3,02
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juli 1901					
aus dem Personenverkehre	44 937 449	+ 320 235	7 158	— 37	— 0,51
aus dem Güterverkehre . .	78 394 821	— 3 556 202	12 292	— 706	— 5,43

— **Julieinnahmen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen.** Im Juli d. J. brachte der Personenverkehr eine Mindereinnahme von 142 000 M., der Güterverkehr eine solche von 758 000 M. gegenüber dem Juli des Vorjahres. Vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Juli d. J. sind im Personenverkehr 1 500 000 Mark mehr und im Güterverkehr 5 000 000 M. weniger eingekommen, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Bezüglich des Personenverkehres ist zu beachten, dass in den Juli d. J. nur 4 Sonntage fielen, in den Juli des Vorjahres dagegen 5, so dass unter gleichen Verhältnissen der Juli d. J. eine nicht unbeträchtliche Mehreinnahme gebracht haben würde. Uebrigens ist das Vorjahr (Etatsjahr 1900) insofern für eine Vergleichung weniger geeignet, als in ihm der Verkehr ungleichartig und zwar in den ersten Monaten ungewöhnlich stark, in den letzten dagegen verhältnissmässig schwach war. Vergleicht man die Einnahmen bis Ende Juli d. J. mit den Einnahmen in dem gleichen Zeitraum des Etatsjahres 1899, das in sich gleichartiger war, so erhält man eine Mehreinnahme von 9,4 % im Personenverkehr und rund 6 % im Güterverkehr.

— **Beschäftigung ausländischer Arbeiter durch Unternehmer.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse darauf hingewiesen, dass auch die mit der Ausführung von Eisenbahnbauten betrauten Unternehmer zur Beachtung der landespolizeilichen Vorschriften über die Zulassung ausländischer Arbeiter verpflichtet sind. Gleichzeitig beauftragte der Minister die Eisenbahndirektionen, die Erfüllung dieser Verpflichtung seitens der Unternehmer in geeigneter Weise zu überwachen. Namentlich sind die Unternehmer zu einer rechtzeitigen und ordnungsmässigen Anmeldung ausländischer Arbeiter anzuhalten.

— **Geltungsdauer der Rückfahrkarten und deren Benutzung für Gesellschaftsreisen.** Nach einer Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin gelten sämmtliche Rückfahrkarten zu normalen Preisen im Verkehr mit solchen Bahnen, welche die erweiterte Geltungsdauer im Verbandsverkehr noch nicht angenommen haben, innerhalb des preussisch-hessischen Staatsbahngebietes zur Rückreise gleichwohl bis zum 45. Tage.

Zur Behebung von Zweifeln gibt die vorgenannte Direktion gleichzeitig bekannt, dass, soweit die Stationen zur Bewilligung von Fahrpreisermässigungen für Gesellschaftsreisen ermächtigt sind, von diesen bei der Hin- und Rückfahrt die gewöhnlichen, mit dem Vermerk „ohne Freigepäck“ versehenen Rückfahrkarten ohne Einschränkung der 45 tägigen Gültigkeitsdauer ausgegeben werden sollen.

— **Zur Aufhebung der festen Rundreise- und Sonntagsrückfahrkarten nach Thüringen** wird der „B. B.-Ztg.“ unterm 15. d. Mts. folgendes aus Weimar geschrieben: „Die Frage, ob der Turistenverkehr in Thüringen durch die neuesten Bestimmungen der preussischen Staatsbahnverwaltung eine Schädigung erfahren wird, hat in den letzten Wochen eine grössere Anzahl städtischer Vertretungen beschäftigt. Allgemein wurde anerkannt, dass die Aufhebung der bestehenden Rundreisekarten und die Verminderung der Sonntagsfahrkarten eine solche Schädigung herbeiführen muss, da der Ausfall durch die hierbei nicht ins Gewicht fallende Verlängerung der Gültigkeitsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten durchaus nicht zu begleichen ist. Es ist deshalb anzuerkennen, dass die weimarische Regierung sich beim Eisenbahnministerium in Berlin dahin verwandt hat, dass die provinziellen, den örtlichen Verhältnissen angepassten Vergünstigungen beibehalten bleiben. Mehrere andere thüringische Regierungen dürften sich diesem Vorgehen anschliessen.“

Soweit die Nachricht der „Berl. B.-Ztg.“.

Wenn man erwägt, eine wie grosse Verkehrserleichterung und -Verbilligung dem reisenden Publikum durch die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf 45 Tage zu Theil geworden ist und wie sehr bei Einführung dieser Maassnahme insbesondere auch die Absicht einer Vereinfachung des so verworrenen Fahrkartenwesens leitend war, wird man es nur gerechtfertigt finden, dass die bisher aussergewöhnlich durch Fahrpreisermässigungen bevorzugten Gegenden im allgemeinen

Interesse den Fortfall einiger solcher werden in den Kauf nehmen müssen. Dass Sonderbegünstigungen, wie sie jenen Gegenden hauptsächlich aus Wettbewerbsrücksichten der früheren Privatbahnen zu Theil geworden sind, keine Berechtigung mehr haben, muss anerkannt werden. Wir zweifeln daher sehr, dass die bereits bekannt gemachte Aufhebung der in Frage kommenden Fahrkarten (siehe Nr. 64 d. Ztg.) infolge obiger Vorstellungen eine Einschränkung erfahren wird.

— **Nebenbahn Trompet-Cleve bezw. Rheinhausen.** Der Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Hiedemann & Co. in Berlin und Köln ist, wie die „B. B.-Ztg." zu berichten weiss, von der königlichen Eisenbahndirektion in Köln die Ausführung der vollspurigen Nebenbahn Trompet-Cleve mit Abzweigung Trompet-Rheinhausen in einer Gesammtlänge von etwa 75 km mit den sämmtlichen Bahnhofsanlagen und Stationen für ungefähr 1 900 000 ℳ übertragen worden. Die Bauzeit ist auf zwei Jahre festgesetzt. Es ist dies obiger Quelle zufolge der erste Versuch, den die preussische Staatsbahnverwaltung im Westen mit der Vergebung von Bahnbauten in Generalunternehmung macht.

— **Betriebseröffnungen.** Folgende Bahnstrecken sind in letzterer Zeit dem öffentlichen Betriebe übergeben worden, und zwar:

1. am 6. d. Mts. die Strecke Straelen-Kevelaer der Gelder'schen Kreisbahn. In Straelen schliesst die Bahn an die Strecke Venlo-Wesel (Direktionsbezirk Münster) und in Kevelaer an die Strecke Cleve-Krefeld (Direktionsbezirk Köln) an;

2. am 15. d. Mts. die 6,32 km lange vollspurige Nebeneisenbahn Blankenstein (Saale)-Marxgrün (Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt) mit den Stationen Lichtenberg (Oberfranken) und Hölle für den Gesammtverkehr;

3. am 20. d. Mts. a) die 37,24 km lange Hauptbahn Neustadt-Hüfingen mit den Stationen Kappel bei Lenzkirch, Röthenbach, Löffingen, Reiselfingen, Bachheim, Unadingen, Döggingen und Hausen v. Wald, b) die 12,19 km lange vollspurige Nebenbahn Waldkirch-Elzach mit den Stationen Kollnau, Gutach im Breisgau, Bleibach, Niederwinden, Oberwinden und Elzach, beide für den Gesammtverkehr und im Betriebe der badischen Staatseisenbahnen stehend.

— **Beschaffung von Personen- und Gepäckwagen für die preussischen Staatsbahnen.** In neuerer Zeit sind 390 Personenwagen und 108 Personenzug-Gepäckwagen in Bestellung gegeben worden; davon sind 51 vierachsige Abtheilwagen I/II. Klasse, 29 vierachsige Abtheilwagen I., II/III. Klasse, 38 vierachsige Abtheilwagen III. Klasse, 76 dreiachsige Abtheilwagen IV. Klasse sowie 65 Abtheilwagen II. Klasse und 131 Abtheilwagen III. Klasse für den Stadt- und Vorortverkehr mit je drei Achsen. Von den Gepäckwagen sind 6 dreiachsige für D-Züge sowie 82 dreiachsige und 20 zweiachsige für Personenzüge bestimmt. Von diesen Wagen erhält der Eisenbahndirektionsbezirk Berlin 199 Stück (darunter die 196 Wagen für den Stadt- und Vorortverkehr), während auf die übrigen Bezirke nur geringe Mengen entfallen.

— **Zu den Verkehrsstörungen infolge Hochwassers auf bayerischen Staatsbahnstrecken,** über die wir in Nr. 62 d. Ztg. berichteten, theilt das Oberbahnamt Nürnberg mit, dass die Verkehrsstörung zwischen Schnabelwaid und Kreussen seit 15. d. Mts. behoben ist und damit die Umleitung der direkten Personenzüge der Strecke Bayreuth-Nürnberg über Kirchenlaibach in Wegfall kommt.

— **Für Verfrachtung aller Arten von Saatgetreide, Sämereien, Saatpflanzen, Setzlingen usw.** werden vom 1. d. Mts. an auf den Strecken der bayerischen und württembergischen Staatseisenbahnen für genannte Artikel im Rückvergütungswege für Wagenladungen die Frachtsätze des Spezialtarifs III, für halbe Wagenladungen jene der Nebenklasse Spezialtarif II, für Stückgutsendungen ein Frachterlass von 50% unter folgenden Bedingungen gewährt: Es wird zunächst die gewöhnliche Fracht berechnet; die Gesuche um Rückvergütung sind zu belegen a) mit dem Originalfrachtbrief, b) mit der Bescheinigung eines landwirthschaftlichen Bezirksausschusses oder eines dem Landesverbande landwirthschaftlicher Darlehenskassenvereine bezw. Kreditgenossenschaften angehörigen Vereins darüber, dass die verfrachteten Gegenstände als Saatgetreide im landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung gefunden haben oder von einem der genannten Ausschüsse bezw. Vereine unter deren Mitglieder in ihrem Betriebe vertheilt worden sind. Die Rückvergütungsgesuche sind an die der Empfangsstation vorgesetzte Generaldirektion zu richten.

— **Zur Rentabilität der sächsischen Staatseisenbahnen** wird der „Köln. Ztg." unterm 13. d. Mts. folgendes aus Sachsen geschrieben: „Das in den sächsischen Staatsbahnen angelegte Kapital würde sich weit höher verzinsen als es jetzt geschieht, wenn der Staat, wie man es anderwärts gethan hat, sich nur den Besitz der ertragreichen Hauptlinien gesichert, die Seitenbahnen aber anderen Händen überlassen hätte. Um den gewerblichen Anlagen im Lande möglichst förderlich zu sein, hat der sächsische Staat jedoch in den letzten Jahrzehnten eine Menge kleiner und kleinster Nebenlinien gebaut, die bis jetzt erst ganz geringen Ertrag geben oder sogar noch Zuschüsse erfordern. Gegenwärtig gibt man zu erkennen, dass man auf diesem Wege Halt zu machen gedenkt und nur das allerdringlichste noch gewähren, vor allen Dingen aber erst einmal die mit der Zeit ganz unzulänglich gewordenen Bahnhofsanlagen der grossen Verkehrsmittelpunkte gründlich umgestalten will. Die Dresdner Bahnhofsbauten, welche die Summe von 68 000 000 Mark verschlungen haben, sind fertig; nun sollen Leipzig und das industriereiche Chemnitz an die Reihe kommen. Leipzig soll den grössten Bahnhof in Deutschland erhalten; er wird die drei Kopfstationen des Dresdner, Magdeburger und thüringer Bahnhofes sammt dem Berliner unter ein Dach bringen, so dass nur der bayerische Bahnhof noch abgesondert bleibt. Die Kosten sollen von Sachsen und Preussen gemeinsam getragen werden. Auch an grosse Erweiterungen des Bahnhofes von Chemnitz wird man unverzüglich herangehen, um diesem Verkehrsmittelpunkte einer Menge sächsischer Linien endlich die für seine Industrie längst wünschenswerthen Erleichterungen zu schaffen und die gerade dort sehr empfindlich gewordenen Verkehrsschwierigkeiten zu beseitigen."

— **Der Danziger Eisenbahnverein** feierte am 27. v. Mts. im „Klein-Hammerpark" zu Langfuhr sein diesjähriges Sommerfest unter äusserst reger Betheiligung seiner Mitglieder, deren Angehörigen und eingeladener Gäste sowie der gleichfalls zur Theilnahme eingeladenen Mitglieder des Danziger Eisenbahnarbeitervereins. Mehrere Sonderzüge beförderten die Festtheilnehmer von Danzig nach Langfuhr, wo sich in dem festlich geschmückten Klein-Hammerpark alsbald ein recht bewegtes und fröhliches Leben entwickelte. Die Konzertmusik wurde von der Kapelle des 1. Leib-Husarenregiments Nr. 1 ausgeführt. Zur Belustigung der Kinder waren verschiedene Spiele eingerichtet; am Schlusse wurden Preise derart vertheilt, dass ein jedes Kind mit einem solchen bedacht wurde. Es standen ferner noch Luftschaukeln, Schiess- und Würfelbuden zur Verfügung der Kinder und Erwachsenen. Von der gebotenen Gelegenheit zur Benutzung wurde gern und fleissig Gebrauch gemacht. Ungeachtet der grossen Hitze wurde auch dem Tanze viel gehuldigt. Im Verlaufe des Festes hielt der Vereinsvorsitzende, Regierungsrath Flogertay, die Festrede. Er gedachte hierbei u. a. auch des Aufschwunges, den der Eisenbahnverkehr genommen, sowie der unlängst erfolgten Eröffnung der Eisenbahnlinie Tsingtau-Kiautschou (Schantungbahn), der ersten deutschen Eisenbahn im deutschen Schutzgebiete des fernen Ostens. Er widmete ferner dem verstorbenen Eisenbahndirektionspräsidenten Greinert einen warm empfundenen Nachruf und richtete sodann Worte der Begrüssung an den anwesenden Eisenbahndirektionspräsidenten Heinsius. Die Rede klang aus in einem dreimaligen Kaiserhoch. Nach dem Eintritt der Dunkelheit wurde ein wohlgelungenes Feuerwerk abgebrannt, worauf dann wieder mehrere Sonderzüge die Festtheilnehmer nach Danzig zurückbeförderten. Das Fest nahm zur grossen Freude des Vorstandes und der Mitglieder einen in jeder Beziehung schönen und würdigen Verlauf.

— **Personalnachrichten.** Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Adalbert Michaelis in Tarnowitz ist die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion daselbst verliehen worden. — Eisenbahn-Bauinspektor Hansing, Vorstand der Telegrapheninspektion in Saarbrücken, ist gestorben.

Im Bereich der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: die Bauinspektoren Dietsch beim Baubüro Riesa zum Baubüro Zwickau, Schindler beim Baubüro Kötzschenbroda zum Baubüro Mügeln b. O. und v. Metzsch bei der Ingeniörabtheilung für Eisenbahnvorarbeiten zur Betriebsdirektion Dresden-Altstadt, die Regierungsbaumeister Rothe beim Baubüro Altenburg zum Baubüro Leipzig und Schneider bei der Bauinspektion Geithain zum Baubüro Borna. — Der Maschineninspektor Hultsch, Vorstand der Maschineninspektion Dresden-Altstadt, tritt bis auf weiteres als Maschineninspektor in das Werkstättenbüro Dresden über, der Maschineninspektor Anger im Werkstättenbüro Dresden übernimmt bis auf weiteres die Leitung der Geschäfte der Maschineninspektion Dresden-Altstadt. — Der Bauinspektor Schramm, Vorstand des Baubüros Meerane, ist in Wartegeld versetzt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Organisation der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung.** Von Zeit zu Zeit taucht das Gerücht auf, es sei die Wiedererrichtung der früher bestandenen Generaldirektion der Staatsbahnen geplant. Wiewohl diesem Gerüchte bisher geringe Beachtung geschenkt worden war, ist dieses neuestens wieder mit dem Beisatze in die Oeffentlichkeit getreten, dass es das Finanzministerium sei, welches auf die Errichtung einer derartigen Behörde dringe. Das Gerücht ist, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" mittheilt, vollends unbegründet. Weder im Eisenbahnministerium, noch im Finanzministerium stehe dieser Gedanke auch nur akademisch in Erwägung. Vielleicht liege übrigens bei diesem Gerücht eine Verwechselung mit der im Zuge befindlichen Neueinrichtung des Baudienstes im Eisenbahnministerium vor.

— **Die österreichischen Lokalbahnen im Budget.** Wiewohl das nächstjährige Budget derzeit erst in seinen allgemeinen Umrissen vorliegt, lässt sich doch schon jetzt annehmen, dass dasselbe hinsichtlich der vom Staate betriebenen sowie der vom Staate garantirten Lokalbahnen eine bemerkenswerthe Besserung aufweisen wird. Diese Besserung ist hauptsächlich auf die bei dem Betriebe der Lokalbahnen durchgeführten Ersparungen zurückzuführen. Ueberdies hat auch die Entwickelung der Einnahmen ihren Theil zur Verbesserung des Betriebskoeffizienten beigetragen, der sich von rund 81 % im Jahre 1901 auf etwa 72 % im Jahre 1902 verringern dürfte. Eine ebenso namhafte Besserung ergibt sich bei den vom Staate garantirten Lokalbahnen, bezüglich deren sich wohl die nominelle Jahreslast des Staates infolge von Erhöhungen der Garantie und des Zuwachses neuer garantirter Lokalbahnen erhöht hat, während die thatsächlichen Garantieleistungen des Staates gegenüber seinen Garantieverpflichtungen sich von 95,3 % im Jahre 1899 auf 74,2 % im Jahre 1901 ermässigten und im Jahre 1902 auf rund 62 % verringern dürften.

— **Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn.** Zwischen dieser Bahn und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn, welche bisher den Betrieb der ersteren Bahn führt, sind seit längerer Zeit Verhandlungen wegen Aenderung der Bestimmungen des Betriebsvertrags in Schwebe gewesen. Den Anlass zu diesen Verhandlungen bot der Bau der Linie von Tannwald nach Grünthal. Die Verhandlungen führten zu keinen Ergebnissen und wird der Betrieb der Eisenbahn Reichenberg - Gablonz - Tannwald sowie der Fortsetzung von Tannwald nach Grünthal vom 1. Juli 1902 ab von der Staatseisenbahnverwaltung übernommen werden. Die Kündigung des Betriebsvertrages mit der süd-norddeutschen Verbindungsbahn ist bereits erfolgt. Mit dem Inkrafttreten des neuen Betriebsvertrages werden auch die bisherigen mit der süd-norddeutschen Verbindungsbahn rücksichtlich der Verkehrstheilung bestehenden Vereinbarungen ihre Geltung verlieren.

— **Lokalbahn Janow-Jaworow.** Die Lokalbahn Lemberg-Janow soll eine Fortsetzung durch die Lokalbahnlinie Janow-Jaworow erhalten. Durch die vom galizischen Landtage in der letzten Tagung für die projektirte Lokalbahn bewilligte Beihilfe im Betrage von 300 000 Kr. und durch die von staatlicher Seite in Aussicht gestellte Stundung der Betriebskosten in jenem Umfange, der zur Aufbringung eines Vorzugskapitals von 1 700 000 Kr. erforderlich ist, sind die Voraussetzungen für die Konzessionirung dieser Bahn gegeben.

— **Elektrische Kleinbahn Linz-Kleinmünchen.** Wie verlautet, strebt die Linzer Strassenbahn- und Elektrizitätsgesellschaft die Konzession für eine elektrische Kleinbahn von Linz nach Kleinmünchen an. Die Geldbeschaffung soll in der Weise erfolgen, dass die Gemeinde Linz die auszugebenden Schuldverschreibungen im Betrage von rund 2 000 000 Kr., von welchen 1 500 000 Kr. für die neue Bahnlinie, der Rest für Investitionen bei der Linzer Strassenbahn bestimmt ist, übernimmt und die hierfür erforderlichen Geldmittel durch ein aufzunehmendes Anlehen beschafft.

— **Betriebseröffnung.** Am 6. d. Mts. wurde die Theilstrecke Neuhof a/S.-Cercan-Pisely (32,6 km) sammt Abzweigung von Rattaj nach Racow (16,6 km) der vollspurigen Lokalbahn Kolin-Cercan dem öffentlichen Verkehr übergeben. Den Betrieb führt die Staatsbahndirektion Prag auf Rechnung der Konzessionäre.

— **Wiener Stadtbahn.** Die jüngst eröffnete Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn hatte am ersten Sonntag nach der Eröffnung (11. d. Mts.) einen ausserordentlich starken Verkehr aufzuweisen. Derselbe wickelte sich auf allen Stadtbahnlinien ohne irgend welche Stockung oder Stauung ab, trotzdem der Andrang des Publikums ein sehr grosser war und die Zahl der Erfordernisszüge eine sehr bedeutende Höhe erreichte. An dem genannten Tage verkehrten auf sämmtlichen Linien der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn insgesammt 1 550 Züge. Die Zahl der an diesem Tage auf der Stadtbahn beförderten Personen betrug etwa 250 000.

— **Vom Bund österreichischer Industrieller** wurde eine Abtheilung für Transportwesen errichtet. Bei der am 15. Juli d. J. abgehaltenen ersten Sitzung dieser Abtheilung wurde zunächst die Regierungsvorlage, betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer, einer eingehenden Erörterung unterzogen und hierbei das Bedauern ausgesprochen, dass der Finanzminister nicht vor Einbringung der Gesetzvorlage das Gutachten der industriellen Körperschaften, insbesondere des Industrieraths sowie der Handels- und Gewerbekammern eingeholt habe. Es wurde beschlossen, eine Aenderung des Satzes der Fahrkartensteuer dahin anzuregen, dass die Fahrkarten der einzelnen Klassen nicht mit dem gleichen Satz (12 %), sondern die Karten III. Klasse mit 5 %, jene der II. Klasse mit 12 % und die Karten der I. Klasse mit 20 % besteuert werden.

In derselben Sitzung der Abtheilung für Transportwesen wurde beschlossen, sämmtliche Mitglieder des Staatseisenbahnraths und der Verkehrsabtheilung des Industrierathes einzuzuladen, den Sitzungen der Fachabtheilung für Transportwesen beizuwohnen, insbesondere dann, wenn für die Allgemeinheit wichtige Gegenstände auf der Tagesordnung stehen. Dabei wurde der Erwartung Ausdruck gegeben, dass auf diese Weise bereits vor dem Zusammentreten der genannten Körperschaften eine Einigung zu Stande gekommen sein und dass durch das gemeinsame Vorgehen mancher Erfolg zu erzielen sein werde. Endlich wurde die Ausarbeitung eines Berichts über die nothwendigen Verbesserungen des Gütertarifs Theil I der österreichischen und ungarischen Bahnen beschlossen.

— Dem **Pensionsinstitut des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen** sind in der letzten Zeit wieder mehrere Lokal- und Kleinbahnen beigetreten. Es gehört nunmehr die überwiegende Mehrzahl der Lokal- und Kleinbahnen, insoweit sie nicht eine selbständige Pensionsanstalt besitzen, dem genannten Pensionsinstitute an.

— **Eisenbahnfachschule in Linz.** Nach dem Berichte der Handelsakademie und der damit vorläufig verbundenen Eisenbahnfachschule in Linz für das Schuljahr 1900/1901 besuchten den ersten Jahrgang der Eisenbahnfachschule 49, den zweiten 22 ordentliche Schüler. Den Schülern des zweiten Jahrganges wurde wiederholt unter Führung ihrer Lehrer durch Besichtigung der Bahnanlagen in Linz, Kleinmünchen, Wels, Attnang, Gmunden und Prägarten Einblick in den Eisenbahndienst gewährt. Die gemachten Fortschritte sind als sehr zufriedenstellend zu bezeichnen. Als Fachlehrer wirkten an der Anstalt die Herren: Caminoli, Oberkontrolör der ungarischen Staatsbahnen i. R. für Telegraphen-, Telephon-, Signal- und Blockwesen; Günther, Revident der österreichischen Staatsbahnen für Transportdienst; Kantz, Ingeniör und Maschinenkommissär der österreichischen Staatsbahnen für Eisenbahntechnologie, und Sames, Revident der österreichischen Staatsbahnen für Verkehrsdienst.

— **Freispruch wegen Uebermüdung.** Vor dem Bezirksgericht Zistersdorf hatten sich mehrere Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen Uebertretung gegen die Sicherheit des Lebens aus Anlass eines Eisenbahnzusammenstosses zu verantworten. Der Vertheidiger der Angeklagten beantragte die Einholung eines Gutachtens der Grazer medizinischen Fakultät, um festzustellen, dass ein 24 stündiger ununterbrochener Eisenbahndienst die Verantwortungsfähigkeit eines Menschen unmöglich mache. Diesem Antrage wurde Folge gegeben. Der Richter sprach mehrere der Angeklagten mit der Begründung frei, dass nach dem Fakultätsgutachten und nach der Aussage des Gerichtsarztes die 24 stündige Dienstzeit ihre Verantwortung ausschliesse.

Uebrige europäische Länder.

— **Das Budget der belgischen Staatsbahnen im Senat.** Aus den weiteren eingehenden Verhandlungen des Senats über das Eisenbahnbudget heben wir noch hervor, dass Senator Dupont einen vermehrten Zugverkehr zwischen Verviers und Deutschland sowie den schnelleren Ausbau des Bahnhofes von Lüttich wünschte, eine Frage, die schon seit 25 Jahren schwebt. Verschiedentlich wurde die Trennung der Eisenbahnfinanzen von den allgemeinen Staatsfinanzen verlangt. Eisenbahnminister Liebaert vertheidigte seinen vielfach und scharf angegriffenen

Vorgänger Vandenpeereboom, der ein Mann von grossen Verdiensten und Arbeitskraft gewesen sei und die Last des Ministers 15 lange Jahre, ohne eine Stunde zu ermüden, getragen habe. Der Minister bedauert, nicht alle Welt befriedigen zu können, da haushälterische Nothwendigkeiten das hinderten. Er versicherte wiederholt und suchte nachzuweisen, dass der Bericht des Berichterstatters Renkin zahlreiche und beträchtliche Irrthümer enthalte. Seit 1835 hätten die belgischen Bahnen 36 Jahre mit Ueberschuss und 30 Jahre mit Fehlbetrag gehabt. Was man auch behaupten möge, die Zahl der Unfälle auf dem belgischen Eisenbahnnetz nehme mit jedem Jahre ab. Der Minister versichert zudem, es gebe kein Land der Welt, wo man so billig reise wie in Belgien. Schliesslich wurde trotz aller Klagen das Eisenbahnbudget im Senat fast einstimmig, mit 54 gegen 4 Stimmen, angenommen. Erwähnt mag noch werden, dass die Abschaffung der I. Wagenklasse und noch mehr der Vertrag mit der internationalen Schlafwagengesellschaft scharfe Kritik erfuhr. Die Senatskommission empfahl indess die Annahme des neuen Abkommens, welche auch erfolgte. Der Berichterstatter Fries suchte das fehlerhafte der Aufhebung der I. Wagenklasse eingehend nachzuweisen. Der Kommissionsbericht stellt „mit Melancholie“ fest, dass die Eisenbahnverwaltung keine besonderen Aufzeichnungen veranlasst habe, um sich über die Folgen der Abschaffung der I. Wagenklasse zu vergewissern.

— **Elektrische Bahn vom Invalidenhause in Paris nach Meudon.** Die französische Westbahn, welche den Bau einer elektrischen Bahn vom Invalidenhofe in Paris nach Versailles betreibt, hat dem „Journ. des transp.“ zufolge die erste Theilstrecke dieser Linie von Paris nach Meudon-Val Fleury am 1. Juli dem Betriebe übergeben. Die Bahn durchquert unterirdisch die Hochebene von Meudon vermittelst eines 3,55 km langen Tunnels und in einer ununterbrochenen Steigung von 1 : 125. Die Lüftung des Tunnels würde äusserst schwierig gewesen sein, wenn die zahlreichen Vorortzüge, welche ihn durchlaufen, von gewöhnlichen Lokomotiven gezogen würden. Deshalb hat sich die Westbahngesellschaft hier für Anwendung der elektrischen Zugkraft entschieden. Das Kraftwerk liegt bei les Moulineaux am Ufer der Seine. Eine unterirdische Leitung führt den Arbeitsstrom (dreiphasig, 5 500 Volt) nach drei Unterstationen, die auf dem Marsfelde in Meudon und in Viroflay angelegt sind, wo er in Gleichstrom von 550 Volt umgeformt wird. Dieser wird einer neben den Bahngleisen befindlichen isolirten dritten Schiene zugeführt, von der ihn die Stromabnehmer der Motorwagen und Maschinen abnehmen. Die Züge sind von zweierlei Art: einmal leichte Züge, wie sie bereits während der Ausstellungszeit den Dienst zwischen dem Invalidenbahnhofe und dem Marsfelde gethan haben, bestehend aus je einem Motorwagen vorn und hinten und einem Anhängewagen dazwischen; sodann schwere Züge von 100 - 150 t Gewicht, bestehend aus gewöhnlichen Wagen, die von einer 52 t schweren Lokomotive gezogen werden. Die Lokomotiven besitzen vier Motorachsen, die auf zwei Drehgestelle vertheilt sind. Sie haben an jedem Ende einen Fahrschalter und in der Mitte einen Raum zur Unterbringung des Reisegepäcks, wodurch der bei Vorortzügen sonst nothwendige Gepäckwagen entbehrlich wird. Mit Zügen von 150 t Gewicht vermögen die Lokomotiven Steigungen von 1 : 100 mit einer Geschwindigkeit von 50 km in der Stunde zu überwinden.

— **Unfall im Albulatunnel.** Am Albulatunnel haben die Gesteins- und Wasserverhältnisse schon viel Schwierigkeiten gemacht. Nachdem die Arbeit in letzter Zeit besser vorangegangen, ist, wie bereits in Nr. 63 S. 992 d. Ztg. mitgetheilt, nun in einem Kehrtunnel eine Strecke eingestürzt, wodurch gegen 20 Arbeiter verschüttet bezw. eingeschlossen wurden. Die Mehrzahl konnte gerettet werden; bei den Rettungsarbeiten verunglückte jedoch durch einen Nachsturz der leitende Ingeniör Perbs. Der Sohlstollen des Albulatunnels hat eine Länge von 2 611 m erreicht; seine Gesammtlänge wird 5 866 m betragen. Die Bauleitung hofft trotz allem, den Tunnel rechtzeitig vollenden zu können, so dass die Bahn Mitte Juni 1903 eröffnet werden würde.

— **Gürbethalbahn.** Der Betrieb ist am 14. d. Mts. auf der Theilstrecke Bern-Pfandersmatt-Wattenwyl eröffnet worden; das zweite Theilstück bis Thun befindet sich noch im Bau. Auch hat die Gürbethalbahn, so lange die Erweiterungsbauten am Bahnhof Bern noch nicht vollendet sind, ihren Ausgangspunkt in der Station Bern-Weissenbühl. Die Bahn war schon lange geplant, ursprünglich schmalspurig; jetzt ist sie vollspurig angelegt, und man hofft, wenn sie auch zunächst nicht rentiren wird, späterhin für sie erheblichen Durchgangsverkehr, da die Centralbahn auf der Linie Bern - Thun bald an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sein werde. Auch für die Gürbethalbahn setzt man auf das Zustandekommen der Lötschbergbahn grosse Hoffnungen, da erstere als Zufahrtslinie für den Lötschberg dienen wird. Die ganze Gürbethalbahn wird eine Baulänge von rund 31 km haben, die Anlagekosten sind auf 4 170 000 Fr. veranschlagt.

— **Fortschritte der Arbeiten im Simplontunnel.** Mit Ende Juli hat der Sohlenstollen auf der Nordseite 5 383 m, auf der Südseite 4 088 m, somit eine Gesammtlänge von 9 471 m erreicht, was einem Monatsfortschritt von zusammen 299 m entspricht. Es wurden im vergangenen Monat im Durchschnitt täglich 3 236 Arbeiter beschäftigt, von welchen 1 117 ausserhalb des Tunnels und 2 119 im Tunnel thätig waren. Auf der Nordseite ist der Richtstollen andauernd im krystallinischen Schiefer geblieben mit einem mittleren Tagesfortschritt der Maschinenbohrung von 6,48 m. Das an der Tunnelmündung austretende Wasser wurde mit 110 Sek./l gemessen. Der Sohlenstollen der Südseite durchfuhr Antigoriogneiss und Schichten von schwarzem Glimmerschiefer; der mittlere Fortschritt der Maschinenbohrung betrug hier 4,44 m im Tag; am Tunnelportal traten 215 Sek./l Wasser aus. Der kürzlich erwähnte Streik ist beigelegt und sind die Arbeiten auf der Nordseite am 2. Juli Mittags, auf der Südseite am Morgen des 6. Juli wieder aufgenommen worden.

— **Eisenbahnerausstände in Italien.** Das Personal der Nebenbahnen der Provinzen Mailand, Pavia, Cremona und Bergamo stellte einem dem Berl. „Lokal-Anz.“ zugegangenen Privattelegramm zufolge am 16. d. Mts. früh die Arbeit ein.

— **Eisenbahnprojekt für die Insel Kreta.** Wie bereits früher gemeldet, befasst man sich auf Kreta seit längerer Zeit mit dem Plane des Baues einer Eisenbahn von Heraklion (Candia) nach Messara, um auf diese Art eine Verbindung zwischen Candia, dem wichtigsten Ausfuhrplatze der Insel, und dem Innern Kretas herzustellen. Die Regierung hat bereits die Einleitung von Vorstudien durch Ingeniöre angeordnet. Allerdings handelt es sich noch darum, für den Bau und Betrieb der geplanten etwa 100 km langen Eisenbahn eine ausländische Kapitalistengesellschaft zu gewinnen. Die Kosten des Baues dürften nach den bisherigen Vorstudien 5 bis 6 000 000 Fr. betragen, die jährlichen Erhaltungs- und Betriebskosten 250 000 bis 300 000 Fr. Die jährlichen Einnahmen würden zunächst durchschnittlich nicht mehr als 180 000 Fr. betragen, so dass aus der Staatskasse ein jährlicher Zuschuss von 70 000 bis 120 000 Fr. geleistet werden müsste. Die Befürworter des Projektes glauben aber, dass die erwähnte Bahn, deren Bau vom volkswirthschaftlichen Standpunkte eine Nothwendigkeit sei, in 15 bis 20 Jahren Erträge geben werde. Mit Rücksicht auf die auf jener Insel herrschenden Zustände und die finanzielle Nothlage der Bevölkerung dürfte u. E. die Verwirklichung jenes Eisenbahnplanes noch in recht weiter Ferne stehen.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahn zwischen Indien und Ceylon.** Die südindische Eisenbahngesellschaft erwägt, wie „Railroad Gazette“ mittheilt, die Ausdehnung ihrer Linie über die unter dem Namen Palkstrasse bekannte Meerenge hinaus nach der Insel Ceylon. Zwischen dieser Insel und der Südspitze von Indien befindet sich eine Kette von kleineren Eilanden und Riffen, die als „Adamsbrücke“ bezeichnet werden. Die nördlichste dieser Inseln, Rameswaram mit Namen, ist vom Festlande nur durch die $1^1/_4$ engl. Meilen (2 km) breite Paumbaummeerenge getrennt. Es wird nun geplant, durch diesen Meeresarm einen festen Eisenbahndamm mit zwei Oeffnungen zu legen, von denen die eine durch eine Drehbrücke von 130 Fuss Länge, die andere durch eine feste Brücke von 30 Fuss Länge überspannt wird. In welcher Weise die weitere Verbindung von Rameswaram nach Ceylon hergestellt werden soll, darüber sagt die „Railroad Gazette“, der wir die Verantwortung für diese Mittheilung überlassen müssen, nichts, doch ist anzunehmen, dass bei der engen Aufeinanderfolge der Felseninseln und Riffe die weitere Fortführung der Linie bis Ceylon keine Schwierigkeiten haben wird.

— **Transvaalbahn.** Wie die „B. B.-Ztg.“ mittheilt, ist in Berlin von der englischen Regierung eine Kundgebung eingegangen, zu welchen Bedingungen sie bereit sei, behufs Uebernahme der Obligationen und Aktien der Transvaalbahn mit den deutschen Inhabern zu verhandeln. England will den Besitzern von Obligationen, wie nach Recht und Billigkeit auch nicht anders zu erwarten, volle Berücksichtigung gewähren, die übrigens auch schon von dem sonst so feindseligen Konzessionskomitee empfohlen war. Das Angebot, welches für die Uebernahme der Aktien gemacht wurde, konnte schon aus formellen Gründen vom Schutzkomitee nicht angenommen werden. Die deutsche Regie-

rung, welche sich bisher so warm der Interessen der deutschen Aktionäre angenommen hat, hat sich bereit erklärt, diese auch bei den weiterhin erforderlichen Verhandlungen energisch zu vertreten.

Allgemeines.

— **Nebel-Lichtsignaleinrichtung.** Die Aktiengesellschaft Siemens & Halske in Wien hat, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" mittheilt, bei dem österreichischen Patentamte eine Nebel-Lichtsignaleinrichtung angemeldet. Die zur Zeit bei den Eisenbahnen verwendeten sichtbaren Signale leiden an dem Uebelstande, dass ihre Sichtbarkeit bei trübem oder regnerischem Wetter beschränkt, bei starkem Nebel sogar ganz aufgehoben ist. Um den Lokomotivführer wenigstens in Fällen der Gefahr verständigen zu können, hat man allgemein als Nothsignale hörbare Zeichen durch Glocken, Signalhörner, Knallkapseln usw. eingeführt. Abgesehen davon, dass durch trübe oder regnerische Witterung die Schallwirkung mancher solcher Signale beeinträchtigt wird, überhört vielfach das Lokomotivpersonal derartige Signale infolge des Geräusches des rollendes Zuges.

Die neue Nebel-Signaleinrichtung hat nun den Zweck, auch bei dichtestem Nebel mit voller Sicherheit sichtbare Zeichen zu geben und dadurch die minder zuverlässigen hörbaren Signale überflüssig zu machen. Das Wesen der Einrichtung besteht darin, dass das am Hauptmast befindliche Lichtsignal in eine Reihe von Einzellichtern auseinander gezogen wird, welche dicht neben dem Gleise, für welches das Signal gilt und in gleicher Höhe mit dem Auge des Lokomotivführers so aufgestellt werden, dass sie dem ankommenden Zuge ihr volles Licht zuwenden. Bei einem normalen Einfahrtssignal befindet sich die Laterne in einer Höhe von etwa 7 m über dem Auge des Lokomotivführers und ist seitlich von der Gleismitte mindestens 2,5 m entfernt. Erfahrungsgemäss ist das Licht einer derartigen Laterne bei mittlerem Nebel nur auf etwa 20 m, bei sehr dichtem Nebel sogar nur auf 4 bis 5 m und noch geringere Entfernung zu erkennen. In letzterem Falle ist die sichere Unterscheidung der Farbe des Lichtes häufig sehr schwierig. Wiederholt man jedoch das Lichtsignal dadurch, dass man in geeigneten Abständen, etwa in der Höhe mit dem Auge des Lokomotivführers und so nahe als möglich am Profil, Laternen aufstellt, welche stets entsprechende Farben wie das Hauptsignal haben, so ist der Führer in der Lage, selbst bei dichtestem Nebel die Stellung des Hauptsignales zu erkennen. Die Wiederholungslaternen können stets in unmittelbarer Nähe des Gleises ihre Aufstellung finden.

— **Aus dem Betriebe des Norddeutschen Lloyd** wird mitgetheilt, dass die Seeschiffe desselben im Jahre 1900 auf ihren Fahrten durch die Weltmeere eine Strecke von 4 707 000 Seemeilen zurückgelegt haben, das ist eine Entfernung, die hinreichen würde, um 218 Mal unseren Erdball zu umspannen. Auf diesen Reisen sind im ganzen 253 225 Reisende befördert worden. Diese hohe Zahl ist vermuthlich von keiner anderen Dampfschifffahrtsgesellschaft je im Weltverkehr erreicht worden. Die höchste Zahl der Reisenden, die der Norddeutsche Lloyd bisher aufzuweisen hatte, fiel in das Jahr 1891 und betrug 212 016 Personen. Nur in den Jahren 1889 bis 1893, in einer Zeit lebhafter Auswanderung, wurde bis jetzt die Zahl 200 000 überschritten.

Die Flotte des Norddeutschen Lloyd besteht zur Zeit, einschliesslich der Neubauten, aus 275 Fahrzeugen, unter denen sich 158 Dampfer und unter diesen 120 Seedampfer befinden.

Bücherschau.

— **Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.** Vom 10. Oktober d. J. an gültiger Text, zusammengestellt vom Centralamt in Bern in Vollziehung eines Beschlusses der Pariser Revisionskonferenz. — Mit dankenswerther Pünktlichkeit hat das Centralamt zu Bern die neue Ausgabe des Internationalen Uebereinkommens, auf die wir bereits in Nr. 57 S. 902 d. Ztg. hingewiesen haben, erscheinen lassen. Nahezu drei Jahre hat es gedauert, bis das Pariser Zusatzübereinkommen vom 16. Juli 1898 alle diplomatischen und gesetzgeberischen Vor- und Nachprüfungen überstanden hatte und am 10. Juli d. J. durch Niederlegung der Ratifikationsurkunden aller betheiligten Mächte im Ministerialarchive zu Paris zum endgültigen Abschlusse gebracht werden konnte. Damit hat sich eine Thatsache vollzogen, die in rechtsgeschichtlicher wie in kulturgeschichtlicher Beziehung in gleichem Maasse bedeutungsvoll ist; denn die einigende Macht des Verkehrs hat über alle widerstreitenden Bestrebungen und Sonderwünsche abermals einen wichtigen und nachhaltigen Sieg davongetragen und die Grundlage einer die Völker Mittel- und Osteuropas umfassenden Entwickelung sind auf Jahre hinaus neu gesichert und festgelegt worden. Dem ursprünglichen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 ist übrigens das glänzendste Zeugniss dadurch ausgestellt worden, dass die zu seiner Nachprüfung einberufene Pariser Konferenz nur in zwei Punkten wesentliche Aenderungen für erforderlich gehalten hat, indem sie nämlich die in Art. 45 vorgesehene Verjährungsfrist für Entschädigungsansprüche ausgiebiger bemaass und in Art. 7 eine Vertragsstrafe für die bis dahin straflose Angabe eines zu niedrigen Gewichts festsetzte. Alle anderen nunmehr in Kraft getretenen Aenderungen sind von mehr untergeordneter und unwesentlicher Art. Nach Art. 60 des neu bestätigten Uebereinkommens ist es für jeden betheiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage seines Inkrafttretens verbindlich. Jeder Staat, der nach Ablauf dieser Zeit von ihm zurücktreten will, muss hiervon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntniss setzen, sonst gilt das bisherige Uebereinkommen als auf fernere drei Jahre verlängert. Möge dem nach so vielen Weiterungen glücklich zu Stande gebrachten segensreichen Werke eine lange Geltungsdauer beschieden sein! H.

Mittheilung der Schriftleitung.

Der unterzeichnete Schriftleiter ist von heute bis 15. September von Berlin abwesend. Seine Vertretung erfolgt durch Herrn Regierungsrath Kemmann.

Berlin, 21. August 1901. v. Mühlenfels.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Schleppbahngebühr.

Auf Seite 271 des ab 1. Juli 1901 gültigen Tarifes, Theil II, bezw. auf Seite 13 des Separatabdruckes vom Ausnahmetarife für Kohle etc. ist die Schleppbahngebühr vom „Prinz Eugen-Schacht" nach Brüx von 1,2 Kr. **auf 2,4 Kr.** pro 10 000 kg richtig zu stellen.

Diese Maassnahme tritt 14 Tage nach dem Erscheinen dieser Kundmachung in Wirksamkeit.

Wien, am 12. August 1901. (2140)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird die an der Strecke Konitz - Dirschau zwischen den Stationen Swaroschin und Dirschau gelegene neu eingerichtete Haltestelle Lunau für den Wagenladungs-, Güter- und Viehverkehr eröffnet werden.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung wird dieselbe in den Gruppentarif 1, die Staatsbahn - Wechseltarife mit dieser Gruppe und den oldenburg-ostdeutschen-Berlin - Stettiner Gütertarif sowie den Staatsbahn - Thiertarif einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 15. August 1901. (2141)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 wird der Stationsname „Adlershof-Glienicke“ in „Adlershof-Alt-Glienicke“ geändert.
Berlin, den 14. August 1901. (2142)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Güterverkehr.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.
Vom 1. September d. J. ab werden im Verkehr mit der Kleinbahn Pritzwalk-Putlitz die im Nord-Ostsee-Verbandsgütertarif enthaltenen Frachtsätze der Uebergangsstation Pritzwalk (Gemeinschaftsstation der preussischen Staatsbahnen und der Prignitzer Eisenbahn)
a) für Wagenladungen Kartoffeln, Rüben (wie im Rohstofftarif genannt) und Holz der Spezialtarife II und III
beim Uebergang von der Kleinbahn,
b) für Wagenladungen Düngemittel, Wegebaumaterialien und Brennstoffe des Rohstofftarifs einschl. Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts
beim Uebergang nach der Kleinbahn um je 2 ₰ für 100 kg widerruflich ermässigt.
Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.
Altona, den 13. August 1901. (2143)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckareisenbahn.
Mit Gültigkeit vom 20. August l. J. werden die im Gütertarif Main-Neckarbahn-Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Friedrichsfeld Main-Neckarbahn durch die Einbeziehung der letzteren Station in den vom gleichen Zeitpunkt gültigen Gütertarif badische Staatsbahn-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb aufgehoben und ersetzt.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.
Darmstadt, den 14. August 1901. (2144)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.
Vom 20. d. Mts. ab werden die Stationen der Strecken Pattburg-Sonderburg und Tingleff-Törsbüll des Direktionsbezirks Altona in die Abtheilungen A und C des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April 1897 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 13. August 1901. (2145)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.
Die Stationen Elzach, Gutach i/Br., Kappel b/Lenzkirch, Löffingen und Hüfingen der badischen Staatsbahn — letztere an Stelle der zu gleichem Zeitpunkte ausscheidenden gleichnamigen Station der Bregthalbahn — werden zum 20 August 1901 mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen in den obengenannten Tarif aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.
Hannover, den 14. August 1901. (2146)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 20. August 1901 werden die Stationen der Neubaustrecken Waldkirch-Elzach, nämlich Bleibach, Elzach, Gutach i. Br., Kollnau und Oberwinden, sowie Neustadt i. Schw.-Donaueschingen, nämlich Bachheim, Döggingen, Hausen v. Wald, Hüfingen (bisher Station der süddeutschen Eisenbahngesellschaft — Bregthalbahn —), Kappel b. Lenzkirch, Löffingen, Röthenbach i. Baden und Unadingen in die Tarifhefte 5, 6, 7 u. 8 einbezogen.
Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 13. August 1901. (2147)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 20. August l. J. ist zum badisch-württemb. Gütertarif vom 1. Dezember 1897 der Nachtrag VIII erschienen. Durch denselben werden in der Hauptsache die badischen Stationen Bachheim, Bleibach, Döggingen, Elzach, Gutach i. Br., Hausen v. Wald, Kappel b. Lenzkirch, Kollnau, Löffingen, Oberwinden, Röthenbach i. Bad. und Unadingen, sowie die württemb. Stationen Oestmettingen und Thailfingen in den direkten Verkehr einbezogen. Ausserdem sind in dem Nachtrag die durch den Ausbau der Höllenthalbahn (Freiburg-Neustadt i. Schwarzw.-Donaueschingen) eintretenden Abkürzungen in den Tarifentfernungen durchgeführt.
Die in den Nachtrag aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschrift unter I 3 genehmigt.
Exemplare desselben können durch unser Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.
Karlsruhe, den 15. August 1901. (2148)
Gr. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Die Bodenseeuferstation Uhldingen scheidet als solche mit der voraussichtlich am 1. Oktober l. J. stattfindenden Eröffnung der Neubaustrecke Ueberlingen-Kluftern aus dem direkten Verkehr mit badischen Eisenbahnstationen aus. Ueber die bis dahin zur Anwendung kommenden Frachtsätze und Entfernungen ertheilen die Dienststellen nähere Auskunft.
Karlsruhe, den 14. August 1901. (2149)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutscher und Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Am 1. Oktober d. J. kommen die in oben bezeichneten Verbänden bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Spiritus und Sprit, für Blei in Blöcken und für rohe Kalisalze, Kalidüngesalze und kalzinirten gemahlenen Kieserit im Verkehr zwischen Darmstadt Hauptbf. und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zur Aufhebung. (2150)
Frankfurt a/M., den 15. August 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gebührentarif für die bahnseitige Ver- und Entladung von Gütern in Cosel Oderhafen
Mit dem 1. Oktober d. J. wird der seit dem 1. März 1900 gültige Gebührentarif für die bahnseitige Ver- und Entladung von Gütern aus Wasserfahrzeugen und in dieselben durch Aufnahme einzelner Artikel unter die „Ausnahmen“ erweitert. Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Dienststellen und unser Verkehrsbüreau.
Kattowitz, den 14. August 1901. (2151)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Güterverkehr vom 1. Januar 1897.
Vom 15. August d. J. ab kommen die im Nachtrag XIX zum mitteldeutsch-hessischen Gütertarif für Marxgrün enthaltenen Tarifkilometer auch im Verkehr mit der gleichnamigen bayerischen Station zur Anwendung. Die Entfernungen für Bebra, Burghaun, Hersfeld und Neukirchen bei Fulda dienen jedoch nur zur Ermittelung der Frachtsätze für die Stationen der Lokalbahn Hof-Marxgrün-Bad Steben. (Von und nach Marxgrün werden die Sendungen vorgenannter vier Stationen ausschliesslich im preussischen Staatsbahnverkehr abgefertigt.)
Für Burgsinn, Dettingen a. Main, Gross-Auheim, Jossa, Kahl, Klein-Ostheim, Mittelsinn und Rineck werden die Entfernungen wie seither durch Anstoss von 23 km an Hof gebildet.
Für die Stationen der Lokalbahn Hof-Marxgrün-Bad Steben werden die direkten Entfernungen bis auf weiteres in der bisherigen Weise durch Anstoss der im bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vorgesehenen Entfernungen an jene der Station Hof ermittelt. Soweit jedoch

	durch Anstoss
bei Naila	von 5 km
„ Bad Steben	„ 5 „
„ Selbitz	„ 8 „
„ Stegenwaldhaus . .	„ 12 „
„ Koeditz	„ 17 „
„ Neuhof	„ 21 „

an die Entfernungen für Marxgrün niedrigere Gesammtentfernungen sich ergeben, kommen diese zur Anwendung.
München, den 13. August 1901. (2152)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.
Mit Wirkung vom 1. September d. J. werden die Stationen Annweiler, Godramstein, Knöringen-Essingen und Maikammer der pfälzischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurgische Erzeugnisse nach Italien einbezogen und zwar zunächst mit Schnittsätzen für die Abtheilung 1 g (Roheisen und altes Eisen).
Nähere Auskunft ertheilt das Verbandsabrechnungsbüreau in Strassburg.
Strassburg, den 13. August 1901. (2153)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard.
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.
Die im Nachtrag 4 zum ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarif für Marxgrün enthaltenen Tarifkilometer haben, soweit sie niedriger sind als jene des schlesisch-süddeutschen Gütertarifs vom 15. August l. J. ab auch für die gleichnamige bayerische Station Gültigkeit.
Nähere Aufschlüsse geben die betheiligten Stationen.
München, den 13. August 1901. (2154)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1901 tritt an Stelle des Tarifs für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen Stationen der badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Bregthalbahn, der Kaiserstuhlbahn, der Nebenbahnen Haltingen-Kandern, Krozingen-Staufen-Sulzburg, Achern-Ottenhöfen, Bruchsal-Hilsbach-Menzingen und der vollspurigen Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim vom 1. Aprill 1899 ein neuer Tarif in Kraft.

Die in demselben enthaltenen Sätze für die Stationen der Neubaustrecke Wiesloch-Waldangelloch (nämlich Eichtersheim, Mühlhausen bei Wiesloch, Rauenberg und Waldangelloch) finden erst vom Tage der Betriebseröffnung an, der s. Zt. noch bekannt gegeben wird, Anwendung.

Die besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Exemplare des Tarifs können durch Vermittelung der Verbandsstationen bezogen werden.

Karlsruhe, den 13. August 1901. (2155)
Generaldirektion.

Oldenburgisch-hessischer Güterverkehr.

Mit dem 20. August d. J. tritt der Nachtrag 2 zu dem Tarif für den obengenannten Güterverkehr in Kraft. Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife insbesondere Entfernungen für die Stationen Handorf und Oldenbrok der oldenburgischen Staatsbahn und die Stationen der Strecken Nierstein - Undenheim - Köngernheim, Guntersblum - Rheindürkheim, Morlenbach - Wahlen, Simmern - Kirchberg und der Stationen Hirzenach und Klein-Gerau des Bezirks Mainz, der Strecke Burg- und Nieder-Gemünden - Niederofleiden, Weidenhausen-Hartenrod, Friedrichsdorf-Friedberg, die Stationen Saasen und Seulberg des Bezirks Frankfurt a/M., der Strecke Geseke - Büren - Brilon und der Stationen Remsfeld und Lüchtringen des Bezirks Cassel, ferner ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für Giesserei-Roheisen, sowie die Ausnahmetarife 9 (Eisen und Stahl nach Binnenstationen), 14, 14a und L (Zucker).

Durch den Nachtrag treten einzelne Tariferhöhungen ein, welche vom 15. Oktober d. J. ab Gültigkeit erlangen.

Weitere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 14. August 1901. (2156)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Unsere Bekanntmachung vom 20. Juli d. J., abgedruckt in Nr. 57 dieser Zeitung, wird dahin ergänzt, dass Frachterhöhungen nur im Verkehr nach Wien nicht eintreten, da ab 1. Oktober d. J. der Artikel Margarin zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 1 für Güter aller Art im Tarifheft 1 abzufertigen ist. Bei Sendungen nach Floridsdorf, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg, Stadlau, Stockerau, Wien-Lagerhaus und Praterkai dagegen treten Frachterhöhungen ein, da die Abfertigung künftig nicht mehr direkt, sondern mit Umkartirung in den deutsch-österreichischen Grenzstationen stattzufinden hat.

Cöln, den 16. August 1901. (2157)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.

Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. vom 1. April 1897.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 20. d. Mts. der Nachtrag VII in Kraft, enthaltend die seit Ausgabe des Nachtrags VI eingetretenen, bereits bekannt gemachten Tarifänderungen sowie neue Frachtsätze der Ausnahmetarife A, B und C von den Stationen Boenen und Osterfeld Süd sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs A nach den Stationen Arkel und Bloemendaal der holländischen Bahn sowie Huister Heide und Zeist der niederländischen Centralbahn. Der Nachtrag ist zum Preise von 0,20 ℳ bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 15. August 1901. (2158)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donaulände.

Theil II vom 1. Januar 1899.

Die im Haupttarif und in den Nachträgen I und II für Darmstadt Hauptbahnhof, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz, vorgesehenen Frachtsätze gelten mit Wirksamkeit vom 15. August l. J. auch für Darmstadt Hauptbahnhof, Station der Main-Neckar-Eisenbahn.

München, den 14. August 1901. (2159)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Verkehr zwischen der Station Hof bayer. Stsb. einerseits und den Stationen Auma, Neustadt a. d. Orla und Triptis andererseits an Stelle der Kilometertariftabelle auf Seite 18—21 des Nachtrages VIII zum Tarif die allgemeine Kilometertariftabelle der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatseisenbahnen vom 1. Oktober 1898 angewendet.

Erfurt, den 17. August 1901. (2160)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergischer Lokalgütertarif.

Die in Nr. 60 vom 3. August 1901 erlassene Bekanntmachung, betreffend die Ausgabe des Nachtrags V zum oben genannten Gütertarif, erhält folgenden Zusatz:

„Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) dieser Ordnung genehmigt worden."

Stuttgart, den 12. August 1901. (2161)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages III zu dem vom 1. Januar 1901 gültigen Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1901, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Hinter-Treban-Lochowitz, gelangt zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 3, der Nachtrag III zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

a) den Tarif der Lokalbahn Hinter-Treban-Lochowitz, gültig vom Tage der Betriebseröffnung;
b) Aenderungen beziehungsweise Ergänzungen.

Hinsichtlich der Station Hinter-Treban gelten bis zur Durchführung im Tarifwege nachfolgende Bestimmungen:

Die in der Strecke Smichow-Pilsen gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eröffnete Haltestelle Hinter-Treban gelangt vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Hinter-Treban-Lochowitz auch für den Güterübergang von bezw. auf diese Lokalbahn zur Eröffnung und sind bei der Ermittelung der kilometrischen Entfernungen für diese Uebergangsstation die im Kilometerzeiger des Heftes 1 für die Haltestelle Hinter-Treban gültigen Bestimmungen maassgebend.

Eine Loco - Auf- und Abgabe von Gütern findet nur in der Station Hinter-Treban Lokalbahn statt, und gelangen im Verkehre mit Stationen der k. k. Staatsbahnen via Hinter-Treban ausser den tarifmässigen Gebühren für die k. k. Staatsbahnen noch für die Lokalbahn die im Tarife vorgesehenen Manipulationsgebühren zu Gunsten derselben zur Einhebung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 14. August 1901. (2162)

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

(Verschiebung des Einführungstermines vom Tarif-Theil II, Heft 2.)

Der in diesem Blatte Nr. 47 vom 19. Juni 1901 sub Pos. 1495 verlautbarte Einführungstermin des neuen Tarifes für den obenbezeichneten Verkehr wird auf den 1. Oktober 1901 verschoben, und bleiben daher die Frachtsätze des derzeit bestehenden Tarifes bis zu diesem Zeitpunkte in Kraft.

Wien, am 16. August 1901. (2163)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. tritt eine Stationstariftabelle mit ermässigten Frachtsätzen für Zucker, Melasse und Kohlen zwischen den Stationen Oschersleben, Oschersleben-Schöninger Eisenbahn Güterbahnhof und den Stationen Ausleben, Hötensleben, Ottleben und Kautzleben in Kraft. Das Nähere ist auf unseren Stationen zu erfahren. (2164)

Oschersleben, den 14. August 1901.
Der Vorstand.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Geltung vom 1. September d. J. wird die Gültigkeitsdauer verschiedener Rückfahrkarten im deutsch-französischen Verkehr über Noveant, Avricourt, Alt-Münsterol oder Delle um ein geringes verlängert.

Vom 1. Oktober d. J. ab erfahren ferner die Fahrkarten Bayreuth-Paris eine geringe Preiserhöhung. Gleicherzeit werden die Personenzug-Fahrkarten III. Klasse

Fürth- und Nürnberg-Paris durch Schnellzugskarten III. Klasse ersetzt, während die Karten für gemischte (I./II.) Klasse von Bayreuth nach Paris in Wegfall kommen.

Strassburg, den 14. August 1901. (2165)
Namens der Verbandsverwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn-Personen- und Gepäckverkehr von Stationen des Direktionsbezirks Erfurt.

Vom 1. Oktober d. J. ab werden die Anschlussrückfahrkarten mit Gutschein für den Verkehr von Erfurt, Gera, Gotha, Jena S. B., Naumburg a/S., Weimar, Weissenfels und Zeitz nach Berlin und von Erfurt, Gotha und Weimar nach Frankfurt a/M. nicht mehr ausgegeben.

Ferner werden mit dem gleichen Tage eine grössere Anzahl Sonntagsfahrkarten aufgehoben. Näheres ist aus dem bei sämmtlichen Fahrkarten-Ausgabestellen des Direktionsbezirks angehefteten Aushang zu entnehmen.

Erfurt, den 15. August 1901. (2166)
Königliche Eisenbahndirektion.

Aufhebung von festen Rundreisekarten und Sonntagskarten.

Am 1. Oktober d. J. werden aufgehoben:

1. die im Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II, Heft A der Direktion St. Johann-Saarbrücken vom 1. August 1900 (lfd. Nr. A 24 des Tarifverzeichnisses) im Anhang IV Seite 59 verzeichneten Rundreisehefte für bestimmte Rundfahrten innerhalb der Direktionsbezirke St. Johann-Saarbrücken, Cöln und Mainz;
2. die im Tarif für den Reichsbahn-Staatsbahn-Personen- und Gepäckverkehr vom 1. Oktober 1897 (lfd. Nr. A 195) im Anhange I Seite 164 aufgeführten Rundreisen Nr. I—III für den elsässisch-Luxemburg-Saarbrücker Rundreiseverkehr;
3. die im Tarif für den Saarbrücken-pfälzischen Personen- und Gepäckverkehr vom 1. März 1896 (lfd. Nr. A 280) auf Seite 68/69 enthaltenen Rundreisekarten;
4. eine Anzahl von Sonntagskarten nach Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen, der Reichseisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau. (2167)

St. Johann-Saarbrücken, 15. August 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Rundreisetarif.

Der südwestdeutsche Rundreisetarif vom 1. Mai 1885 nebst Nachträgen wird zum 1. Oktober d. J. aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 17. August 1901. (2168)
Namens der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen:
königlich preuss. u. grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Deutsch-schweizerischer Rundreiseverkehr.

Alle Turen des deutsch-schweizerischen Rundreisetarifs vom 1. Mai 1898, an denen preussisch-hessische Staatsbahnstrecken betheiligt sind, werden zum 1. Oktober d. J. aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 17. August 1901. (2169)
Namens der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen:
königlich preuss. u. grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Die im preussisch-hessisch-Main-Neckarbahn-pfälzischen Personen- und Gepäcktarif vom 1. März 1900 nebst Nachträgen vorgetragenen festen Rundreisekarten werden zum 1. Oktober d. J. aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 17. August 1901. (2170)
Namens der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen:
königlich preuss. u. grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Rheinisch-süddeutsch-österreichischer Rundreisetarif.

Alle Turen des rheinisch-süddeutsch-österreichischen Rundreisetarifs vom 1. Februar 1900, an denen preussisch-hessische Staatsbahnstrecken betheiligt sind, werden zum 1. Oktober d. J. aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 17. August 1901. (2071)
Namens der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen:
königlich preuss. u. grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Die im Anhang IV des Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifs der Eisenbahndirektion Mainz, Theil II, Heft A vom 1. September 1900 vorgetragenen festen Rundreisekarten und die Sonntagskarten von Stationen des Direktionsbezirks Mainz nach Frankfurt a/M., Hanau, Mainz, Mannheim und Worms sowie einige wenig gangbare Sonntagskarten nach kleineren Stationen werden zum 1. Oktober d. J. aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 17. August 1901. (2172)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königlich preuss. u. grossh. hessische Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von

300 000	Stück	Laschenschrauben für Hauptlinien,
1 300	„	Schotterabschlussblechen,
1 500	„	Zugstangen mit Bolzen,
1 000	„	Rohrschellen,
2 600	„	Klemmhaken,
7 000	„	Rohrständer.

Zeichnungen und Bedingungen werden auf portofreie Anfrage und gegen Einsendung von 20 ₰ Porto in Briefmarken von uns abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens den 26. August d. J., Vormittags 10 Uhr, zu welcher Zeit deren Eröffnung stattfindet, bei uns einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt spätestens bis zum 16. September d. J.

Karlsruhe, den 10. August 1901. (2173)
Grossh. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft.

Verkaufs-Ausschreibung von alten Eisen- und Stahlwaaren.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt, die in ihren Material-Hauptmagazinen Wien (Simmering) und Prag gegenwärtig vorräthigen und bis Ende Dezember 1901 disponibel werdenden alten Eisen- und Stahlwaaren im Wege der öffentlichen Konkurrenz zu verkaufen.

Die voraussichtlich im Jahre 1901 zum Verkaufe gelangenden, beiläufigen Mengen der einzelnen Eisen- und Stahlsorten sowie die Verkaufsbedingungen sind aus den bezüglichen Offertbehelfen, und zwar Offertformularien und Bedingnissen ersichtlich, welche bei der Abtheilung für Materialwesen der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien X/2, Hintere Südbahnstrasse Nr. 1 an Wochentagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben bezw. gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Kr. versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kuvert versiegelt längstens bis zum 26. August 1901, 12 Uhr Mittags beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3 einzubringen.

Die nicht auf dem oberwähnten Formular verfassten oder nach dem obigen Termine eingebrachten oder etwa den aufgestellten Bedingungen nicht vollkommen entsprechenden Offerten können keine Berücksichtigung finden.

Die Offerenten haben bis inklusive 9. September l. J. im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerten vor, sie ist sohin berechtigt, beliebige Theilquantitäten einzelnen Offerenten zu überlassen oder auch sämmtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen.

Wien, im August 1901. (2174)
Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft.

8. Offene Stellen.

Bahnmeister oder Bahnmeisteraspirant wird für eine 18 km lange Nebenbahnstrecke gesucht. Das jährliche Anfangsgehalt beträgt 1 200 ℳ, steigend bei zufriedenstellenden Leistungen in 20 Jahren bis 2 100 ℳ. Ausserdem wird freie Dienstwohnung und Dienstuniform sowie ein monatliches Nebeneinkommen von 25 ℳ für Verwaltung einer Agentur gewährt.

Bei Aspiranten richtet sich die Ausbildung und Besoldung nach der Vorbildung. (2175)

Offerten unter D. K. 41 an das Büreau des Vereins (W., Köthener Str. 28/29).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 66. | 24. August 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 24 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Allerlei Anregungen.

(Schluss aus Nr. 65.)

Hoffentlich verzeiht mir der Leser, dass ich in meinen Gleichmachungsvorschlägen vielleicht zu weit gegangen bin. Ich bitte ihn, mir noch ferner zu folgen und die weiteren Vorschläge einer Prüfung und Würdigung zu unterziehen. Das Kartirungsgeschäft muss vermindert und vereinfacht werden. Das ständige Anwachsen des Verkehrs und der Umstand, dass immer mehr Stationen in den direkten Verkehr einbezogen werden, haben auch das Kartirungsgeschäft erheblich belastet und vertheuert. Wenn es gelingen würde, das Kartirungsgeschäft zu verringern, könnten die Eisenbahnen Tausende von Mark ersparen und nützlicheren Zwecken zuwenden. Ein einfaches Mittel hierzu bietet uns die Einführung von Eisenbahnmarken. Damit mir nicht etwa der Vorwurf gemacht werden könnte, ich wollte mich mit fremden Federn schmücken, erscheint es mir nicht überflüssig, zu erwähnen, dass die dänischen Eisenbahnen Marken längst im Gebrauche haben und dass sich die Marke — dank der warmen und unermüdlichen Fürsprache der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung“ — in den österreichischen Ländern bereits das Bürgerrecht erworben hat. Mein Vorschlag geht nun dahin, alle Güter, für welche die Fracht nicht mehr als 5 ℳ. beträgt, im Markenverkehre abzufertigen. Das beschleunigte Markengut wird zu den Eilgut-, das gewöhnliche zu den Frachtgutsätzen befördert. Wenn die Sendung frankirt wird, klebt der Absender oder die Versandstation die Marken auf die Begleitkarte, ausserdem besorgt dies die Empfangsstation. Die Begleitkarte enthält zwei ebenfalls vom Absender auszufüllende und von den Stationen abzustempelnde seitliche Abschnitte, von denen einer als Bestätigung für den Absender, der andere als Benachrichtigungskarte für den Empfänger dient. Eine Verbuchung findet nicht statt. Jede Bahn behält den eingehobenen Betrag für sich. Auch bei höheren Beträgen kann das Abfertigungsgeschäft wesentlich vereinfacht werden, indem man Frachtbrief und Frachtkarte zusammenlegt.

Es kann bei dem jetzigen Stande der Technik keine Schwierigkeiten machen, einen Frachtbrief zu fertigen, der aus drei übereinander liegenden Theilen besteht und von denen der erste und zweite Theil mit einer dem üblichen Pausstoffe ähnlichen Masse belegt ist. Wird nun mit einem Bleistifte der oberste Theil vom Absender ausgefüllt, so überträgt sich der Inhalt auch auf die beiden unteren Theile. Die Versandstation setzt dann noch die Gebühren, die Verkehrsleitung usw. ein, reisst den obersten Theil als Stationsbeleg (Frachtkarte) ab und sendet die beiden unteren Theile mit dem Gute an die Empfangsstation. Diese händigt den mittleren Theil (Frachtbrief) mit dem Gute dem Empfänger aus, während sie den untersten Theil (Frachtkarte) mit der Rechnung versendet.

Die Vortheile des neuen Verfahrens, das sich unter gewissen Abänderungen auch auf den übrigens immer mehr zusammenschrumpfenden indirekten Verkehr ausdehnen lässt, sind so auffällig, dass sie kaum noch der Erwähnung bedürfen. Der Absender besorgt den Hauptheil des Kartirungsgeschäftes selbst, ohne dass er eine Mehrarbeit bekäme, weil die beiden unteren Frachtbrieftheile im Wege des Pausverfahrens hergestellt werden. Alle Erklärungen über mangelhafte Verpackung, über Versicherung des Interesses an der Lieferung, über Nachnahme, über Zollabfertigung sind bereits vom Absender vorgetragen, so dass dem Abfertigungsbeamten fast nichts mehr zu thun übrig bleibt. Die Eintragungen, wie auch der Aufdruck der Stempel (Wiegestempel, Abgangsstempel, Transitstempel, Ankunftsstempel) erfolgen mit einer einzigen Handlung auf allen Formularen. Fehlkartirungen, Uebersehen der Nachnahmen, der Zollabfertigungsstellen sind nahezu ausgeschlossen. Betrugsversuche der Parteien durch nachträgliche Einsetzung von Nachnahmen, Versicherungsbeträgen, Inhalts- und Gewichtsabänderungen werden unmöglich gemacht. Jeder der drei Theile ist ganz gleich, weshalb der Nachweis über den Inhalt des Frachtvertrages durch jeden Theil erbracht werden kann. Der Dekartirungsdienst wird wesentlich erleichtert. Auch das Reklamations- und Kontrolgeschäft wird sich, weil auf sicherer Grundlage arbeitend, leichter und sicherer abwickeln. Und was die Hauptsache ist: die Kosten für das Abfertigungspersonal werden wesentlich verringert.

Für die Aufgabe der Frachtgüter nach bestimmten Richtungen wären dem Publikum bestimmte Tage zu empfehlen. Für die Aufgabe von Feuergütern wären besondere Tage festzusetzen. Die Ausnutzung der Güterwagen lässt noch immer viel zu wünschen übrig. Dies kommt daher, weil sich die Aufgabe der Güter nach den einzelnen Richtungen über die ganze Woche vertheilt. Würden bestimmte Tage der Woche für einzelne Richtungen ein- für allemal festgelegt werden, so würde sich das Publikum bald daran gewöhnen, die einschlägigen Güter an diesen Tagen aufzuliefern, weil es auf eine besonders schleunige Beförderung rechnen könnte. Wäre z. B. festgesetzt dass die Güter in der Richtung Furth, Eisenstein, Passau, Simbach, Salzburg und Kufstein am vortheilhaftesten am Montag, Lindau, Nonnenhorn und Hergatz am Dienstag, Memmingen, Ulm, Nördlingen und Crailsheim am Mittwoch, Würzburg, Wertheim und Schneeberg am Donnerstag, Aschaffenburg und Gemünden am Freitag, Ritschenhausen, Meiningen, Lichtenfels, Probstzella, Hof, Franzensbad und Eger am Sonnabend aufzugeben sind, so kann auch auf eine besonders starke Zufuhr solcher Güter an den festgesetzten Tagen gerechnet werden. Es wird dann möglich sein, nach den entlegensten Stationen ganze Wagen abzufertigen und diese in durchlaufenden Zügen, die nur an wichtigeren Knotenstationen zur Aufnahme der von den Zwischenstationen vorgeschobenen Wagen anhalten, durchzuführen. Dass die Feuergüter nur an bestimmten Tagen zur Aufgabe gelangen, rechtfertigt sich deshalb, weil diese Güter von den anderen Gütern getrennt und zum grossen Theil in offenen Wagen verladen werden müssen, so dass eine rationelle Ausnutzung der Wagen nur möglich ist, wenn die Aufgabe auf einen oder zwei bestimmte Tage in der Woche beschränkt wird.

Als ein grosser Hemmschuh des Eisenbahnverkehrs stellt sich das Zollwesen dar. Da sich die Länder immer ängstlicher gegen einander absperren und jedes ausländische Gut mit immer höherem Zolle belasten, wird die Sache nicht besser, sondern immer schlimmer. Heute schon werden Eilgüter halbe und ganze Tage, Frachtgüter oft halbe Wochen an der Grenze aufgehalten. Der ganze Verkehr stockt und bis tief ins Land hinein macht sich die Kalamität fühlbar. Die meisten Transportverzögerungen sind auf die Erfüllung der Zollformalitäten zurückzuführen. Es wäre deshalb des Schweisses der Edlen werth, hier Wandel zu schaffen. Vielleicht lässt sich folgender Gedanke weiter verfolgen. Alle Auslandgüter, welche nach Stationen mit Zollämtern bestimmt sind, werden im Binnenzollamte verzollt. An der Grenze dürfen solche Güter nicht mehr verzollt werden. Auch unterbleibt jegliche zollamtliche Revision. Für die richtige Stellung des Gutes am Binnenzollamte haftet die Einfuhrbahn. Die Binnenzollämter werden vermehrt. Güter, welche lediglich durch ein Land hindurchgehen, bedürfen weder bei der Einfuhr noch bei der Ausfuhr einer zollamtlichen Abfertigung. Dafür, dass das Gut in der gleichen Menge und Art, wie es eingeführt wurde, wieder ausgeführt wird, haftet die Einfuhrbahn. Alle Eisenbahnbeamte und -Bedienstete werden auf das Zollinteresse vereidigt. Auch der Postverkehr hindert die Eisenbahn an einer raschen Abfertigung. Insbesondere werden die Personenzüge durch den Postpacketverkehr sehr aufgehalten. Die Personen sind in der Regel längst aus- und eingestiegen, bis endlich von den Postbeamten der Ruf „fertig" ertönt. Man sollte deshalb den Postpacketverkehr, wenigstens auf den Hauptlinien, vom Personenverkehr vollständig trennen und zusammen mit dem Eilgüterverkehr durch besonders beschleunigte Güterzüge, Eilgüterzüge, bedienen.

Es wären aneinander anschliessende Güterzugfahrpläne einzuführen. In letzterer Zeit macht sich das Bestreben geltend, auch in die Güterzugfahrpläne ein System zu bringen und sie so zu gestalten, dass sie mit den Fahrplänen der Nachbarbahnen engere Fühlung bekommen. Dies kann jedoch nur dann geschehen, wenn sich die Bahnen zuvor über die Regeln, die bei der Verladung und der Beförderung der Güter einzuhalten sind, geeinigt haben. Da die deutschen Bahnen in dieser Hinsicht schon Erfahrungen gesammelt haben, kann es nicht schwer fallen, den Rahmen der bereits bestehenden Vereinbarungen zu erweitern und auch die ausländischen Bahnen in den Verband hereinzuziehen. Es wird dann möglich sein, durchgehende Güterzugfahrpläne in der Weise einzurichten, dass die Güter in den ursprünglichen Wagen ohne weiteren Aufenthalt die Grenze passiren. Die Züge sollen, wie es jetzt auch bei den Personenzügen durchgeführt wird, vom Anfangs- bis zum Endpunkte eine und dieselbe Nummer führen.

Die Eisenbahnen sollten nur in besonders schweren Fällen ihr Personal zur Haftung heranziehen. Im Eisenbahnverkehre gibt es eine grössere Anzahl vorgeschobener Posten, die der Gefahr, Fehler zu machen, besonders ausgesetzt sind. Das geringste Versehen kann hier unermesslichen Schaden anrichten. Man ist deshalb auch in der Auswahl der Leute besonders vorsichtig. Wenn aber trotz aller Gewissenhaftigkeit und Tüchtigkeit Verstösse vorkommen, so sollte die Verwaltung lieber ein Auge zudrücken und den Schaden zu den unvermeidlichen Betriebskosten schlagen. Sie wird sich nicht nur viel nutzlose Schreibereien ersparen, sondern auch die Berufsfreudigkeit ihrer Beamten erhöhen. Um umfangreiche Schäden zu ersetzen, ist ein Menschenleben zu kurz, und kleinere Ersatzbeträge fallen nicht in die Waagschale, erzeugen aber gleichwohl ein Gefühl der Zurückgesetztheit gegenüber den auf weniger verantwortungsvollen Posten stehenden Kollegen.

Die Schuldfrage soll bei der Regelung der Entschädigungsansprüche nicht mehr erörtert werden. In fast allen Verkehren finden sich Bestimmungen, nach welchen ohne Rücksicht auf die Schuld gewisse Entschädigungsbeträge entweder von der regelnden Bahn allein oder nach einem bestimmten Maassstabe von den befördernden Bahnen zu übernehmen sind. Wenn nun die Bahnen die Schuldfrage ganz fallen liessen, würden sie sich viel Verdruss und Arbeit ersparen. Ich habe in dieser Zeitung bereits früher einen dahinzielenden Vorschlag ausführlich begründet*), weshalb ich mich hier auf die etwas veränderte Wiedergabe meines Vorschlages beschränken kann. Er geht dahin, alle Entschädigungsansprüche aus dem Frachtvertrage ohne Rücksicht auf den Grund der Entschädigung und auf Verschulden in der Weise zu regeln, dass Beträge bis zu 20 *M.* von der regelnden Bahn, darüber von den an der Beförderung betheiligten Bahnen nach Verhältniss der Kilometer getragen werden. Die Entschädigungen sollen nur alle Monate ausgeglichen und die Ausgleichungen einer gemeinschaftlichen Ausgleichsstelle übertragen werden. Da das dabei einzuschlagende Verfahren an gleicher Stelle wie der unmittelbar vorhergehende Vorschlag erläutert wurde, kann ich hier von einer nochmaligen Erörterung wohl absehen.

Sehr sympathisch hat mich der Vortrag des Herrn Regierungsraths Ritter v. Löhr auf dem vorjährigen internationalen Eisenbahnkongresse berührt, der ebenfalls der Errichtung einer gemeinschaftlichen Ausgleichsstelle das Wort redet. Sein Vorschlag, der Ausgleichsstelle das ganze Abrechnungs- und Zahlungsgeschäft der Bahnen zu übertragen und sie zu einem festländischen Clearinghouse auszubauen, wird nicht mehr von der Bildfläche verschwinden und über kurz oder lang verwirklicht werden.

Die Versicherung der Gebäude und Mobilien gegen Feuersgefahr könnte bei grösseren Bahnverwaltungen entbehrt werden. Ich kann als allgemein bekannt voraussetzen, dass der norddeutsche Lloyd seine Schiffe seit Jahren bei fremden Anstalten nicht mehr versichert. Wenn der Lloyd die fremde Versicherung für entbehrlich erachtet, obwohl ein einziger Unfall einen Schaden von einigen Millionen Mark herbeiführen kann, um wie viel mehr kann eine grössere Bahnverwaltung von der Versicherung absehen. Sollte wirklich einmal ein grösserer Brandschaden eintreten, was bei den vorzüglichen Einrichtungen der Grossstädte zu den Seltenheiten gehört, so hat sie an Versiche-

*) „V.-Ztg." 1898, Nr. 54; „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" 1898, Nr. 8.

rungsbeträgen schon so viel gespart, dass sie den Verlust leicht verschmerzen kann.*)

Die wechselseitige Verwendung des Betriebs- und Güterdienstpersonals soll auf ein Mindestmaass beschränkt werden. Das Eisenbahnwesen hat sich mit der Zeit so entwickelt und ihre einzelnen Zweige haben sich so vervollkommnet, dass nur die bestveranlagten Fachleute das ganze Gebiet beherrschen, während sich die Mehrzahl der Beamten auf einzelne Theile beschränken muss. Je kleiner das Feld der Thätigkeit des einzelnen ist, um so vorzüglicheres wird er leisten. Es ist bei dem heutigen Stande der Eisenbahnwissenschaft — wenn ich von einer solchen reden darf — ganz undenkbar, dass ein nur normal veranlagter Beamter in verschiedenen Dienstzweigen Erspriessliches leistet. Er wird sich immer nur in einem ihm besonders zusagenden Gebiete zu Hause fühlen. Darum ist es Pflicht der Verwaltung, ihn auf diesem Gebiete zu belassen. Nach meinem Dafürhalten ist es verfehlt, wenn ein im Betriebsdienste aufgewachsener Beamter plötzlich zum Güterdienste oder umgekehrt versetzt wird. Das, was er im früheren Dienste gelernt hat, kann er im neuen Dienste nicht verwerthen, und er wird sich hier vorkommen wie der Schiffer, dem plötzlich unter den Füssen der Boden schwindet. Man wende nicht ein, dass man auf diese Weise lauter einseitige Fachleute heranziehe und die Gefahr einer Ueberhebung einzelner Zweige heraufbeschwöre. Auch in den Künsten, in den Wissenschaften, in der Industrie und im Handwerke, selbst in der Landwirthschaft ist die Arbeitstheilung durchgeführt, und dieser gerade haben wir es zu verdanken, dass alle Wissenszweige immer vollkommener werden, dass der einzelne seinen Vortheil dabei findet und dass die allgemeine Wohlfahrt gefördert wird.

Der Strauss, den ich gebunden habe, ist zwar etwas bunt ausgefallen, allein ich bilde mir ein, dass der Wechsel der Farben dem Gesammteindruck keinen Eintrag thut und dass der Leser nach dem Sprüchworte: „Wer vieles bringt, wird jedem etwas bringen" unter den vielen Blumen eine oder die andere finden wird, die ihm gefällt.

*) Anm. d. Schriftl. Beim preussischen Fiskus besteht irgend eine Feuerversicherung für fiskalisches Eigenthum u. W. nirgends. Auch mehrere andere grössere Staatsbahnverwaltungen kennen eine solche nicht, soweit nicht etwa gesetzliche Verpflichtungen bestehen.

Die Eisenbahntechnik der Gegenwart.

Von dem preisgekrönten Werk: „Die Eisenbahntechnik der Gegenwart" ist, wie in Nr. 29 dieser Zeitung bereits kurz erwähnt, der erste Theil des Abschnittes IV: Signal- und Sicherungsanlagen, bearbeitet von Regierungsrath Scholkmann (Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin), herausgegeben.

Dieser überaus wichtige Theil des grossen Werkes verdient umsomehr Beachtung, als es seither an einem grösseren Werke gefehlt hat, welches in umfassender, die Einzelheiten nicht ausser Acht lassenden Darstellung der die Betriebssicherheit in erster Linie beeinflussenden Einrichtungen gefehlt hat. Im folgenden ist daher auf den Inhalt etwas näher eingegangen.

Nach Erläuterung der Begriffe Deckungssignale, Warnungssignale (z. B. Bahnhofsabschlusssignal mit Vorsignal), Liniensignale (wie Läutewerke) wird (Seite 891) ausgeführt, dass die Sicherheit für die Uebereinstimmung der Betriebseinrichtungen mit der Stellung des zugehörigen Deckungssignales erhöht wird, wenn die Bedienung beider Anlagen von derselben Dienststelle aus erfolgt, ferner dass dieser von den englischen Bahnen schon frühzeitig aufgestellte Grundsatz den Ausgangspunkt bildet für die heutigen Sicherheitseinrichtungen der Bahnhöfe und der freien Strecke.

Für die Bedienung mehrerer Weichen und Signale durch besondere von einer Person bedienbare Hebelgruppen, ein sog. Stellwerk, wird der erstrebte Zweck erfüllt, wenn sich die Signale für einander gefährdende Fahrten — feindliche Signale — ausschliessen, wobei zugleich die zu durchfahrende Fahrstrasse zwangsweise festgelegt und gegen etwaige Fahrten von Nachbargleisen her durch Schutzstellung der betreffenden Weichen gesichert sein muss. Die auf die Stellwerke einwirkenden besonderen Blockwerke sichern die Zulässigkeit der Zugfolge.

Bei dem Kapitel: Allgemeine Gestaltung der Stellwerke und der Mittel zur Fernbedienung und Sicherung der Signale und Weichen ist zuerst die Signalbedienung durch einfachen Drahtzug, dann, um unbefugte Signalstellung unmöglich zu machen, die Nothwendigkeit des doppelten Signaldrahtzuges und des zur Temperaturausgleichung erforderlichen selbstthätigen Drahtspannwerks erläutert und hieran anschliessend von der einfachen Signalstellanlage zu dem in der folgenden Abbildung gegebenen Beispiel einer kleinen Sicherungsanlage für den Betrieb eines Ueberholungsbahnhofes einer zweigleisigen Bahn übergegangen.

Hierzu wird bemerkt, dass 1. zur Sicherung der Zugfahrten die Signale in solche Abhängigkeit gebracht werden müssen, dass sich feindliche Fahrten gegenseitig ausschliessen, 2. die durchgehenden Einfahrten A^1 und B^1 gleichzeitig erfolgen können, 3. die beiden Einfahrten in Gleis III sich gegenseitig ausschliessen müssen, 4. für die Ausfahrt aus Gleis III nach links die Ausfahrt aus Gleis I und endlich 5. für die Ausfahrt aus Gleis III und II nach rechts (O) die Einfahrt A^2 feindlich ist, daher die Aufstellung von besonderen Ausfahrtsignalen, wie gezeichnet, erforderlich wird, welche u. a. dem Bahnhofspersonal zu erkennen geben, dass die betreffende Ausfahrt stattfinden soll, was nicht erreicht werden würde, wenn lediglich durch besondere Fahrstrassenhebel die Sicherung der Fahrten erstrebt werden sollte.

Die Stellwerksanlagen (Seite 908) werden eingetheilt in solche Anlagen, deren Stellwerke a) unmittelbar bei der Betriebsdienststelle sich befinden und daher keiner Blockung bedürfen, b) theils bei der Betriebsdienststelle, theils entfernt davon sich befinden; Stellwerke der letzteren Gattung müssen von der ersteren unter Blockverschluss gehalten werden. Die Blockung muss sich auf alle von den einzelnen Stellwerken bedienten Signale erstrecken, die leitende Dienststelle muss in der Lage sein, eine vorzeitige Aenderung der durch die Signale festgelegten Fahrstrassen zu verhindern, auch bei auf „Halt" gestelltem Signale; es wird dies erreicht durch die Trennung in eigentliche Signalhebel und den besonderen Fahrstrassenhebel, der gezogen sein muss, bevor der Signalhebel auf „Fahrt" gestellt werden kann. Bei der Herstellung des Haltsignals dagegen bleibt die Fahrstrasse noch so lange gesperrt, bis sie von der Dienststelle wieder frei gegeben wird, wodurch Sicherheit gegen zu frühzeitiges Umstellen der Weichen unter dem fahrenden Zuge erreicht wird.

Elektrische Blockung empfiehlt sich in allen Fällen, in welchen grössere Abstände als 500 m vorkommen, obwohl auch ausgeführte mechanische Blockwerke auf Entfernungen

von über 1 000 m gut arbeiten, freilich mit dem Uebelstande, dass die Handhabung der Hebel auf so grosse Entfernungen ziemliche Anstrengung verlangt.

Auf Seite 913/928 ist die Weichensicherung und Fernbedienung ausführlich behandelt und u. a. angegeben, dass die Weichensicherung entweder durch Fernbedienung oder durch örtliche Verriegelung der Weichen vom Signalstellwerk aus geschieht, je nachdem die Betriebsverhältnisse die Fern- oder die Handbedienung der zu sichernden Weiche als zweckmässig erscheinen lassen.

Der unmittelbare Anschluss der Eingangsweichen (siehe Abbildung) an das Signalstellwerk ist nur dann zu empfehlen, wenn die Endwärterposten hierdurch entbehrt werden können. Finden dagegen die Eingangsweichen vielfach Verwendung im Verschiebedienst, so ist die Handbedienung unter Verriegelung dieser Weichen vom Stellwerk aus vorzuziehen, während die in der Nähe des Stellwerks befindlichen Umsetzungsweichen zweckmässig an das Stellwerk angeschlossen werden. Von Fall zu Fall sind die Verhältnisse des Betriebsdienstes zu prüfen und hiernach Anordnungen darüber zu treffen, ob ein gemeinsames Stellwerk oder mehrere solcher zu errichten sein werden, ob die Weichen anzuschliessen oder zu verriegeln sind, ob besondere Zwischenstellwerke sich empfehlen usw. Früher wurde zur Verbindung zwischen Weiche und Stellwerk ausschliesslich Rohrgestänge verwendet, während neuerdings diese Verwendung meist nur ausnahmsweise geschieht, dagegen doppelte Drahtzüge in ausgedehntem Maasse zur Anwendung gelangen. Unter Berücksichtigung der beiderseitigen Vor- und Nachtheile sollten Gestängeleitungen nur bis zu 200 m Entfernung geführt werden.

Damit bei der Weichenstellung die Weichenzunge fest an die Mutterschiene angepresst und hier ein Aufschneiden unmöglich gemacht wird, werden bei den deutschen Anlagen besondere Weichenspitzenverschlüsse angewendet, so dass für gewöhnlich bei jedem Umstellen der erste Theil des Stellganges der Entriegelung, zwei weitere Theile dem Umstellen und der letzte Theil der Verriegelung der umgestellten Weiche dient. Diese Spitzenverschlüsse werden so angeordnet, dass das Aufschneiden von der Zungenwurzel her dem Wärter kenntlich gemacht und das Ziehen abhängiger Signale bis zum Wiedereinrichten der aufgeschnittenen Weiche verhindert wird. Als Sicherung gegen das selbstthätige Umstellen der Weichen bei eintretendem Drahtbruche dienen besondere Sperrvorrichtungen, welche den Weichenantrieb bei vorkommendem Drahtbruche festzulegen bestimmt sind.

Weiter ist die Anordnung der Weichenstellhebel, die Kuppelung von Weichen behandelt und hier erläutert, dass bei einer doppelten Kreuzungsweiche die 4 Zungen jeder Kreuzungsseite mit besonderem Hebel gestellt werden sollten, ferner dass es u. A. nicht zulässig ist, Weichen in den Hauptgleisen mit solchen in den Nebengleisen zu verbinden. Wie erwähnt, kann die Festlegung der Weichen durch besondere Weichenhebel oder durch Riegelhebel erfolgen, es ist aber auch in der einfachsten Weise die Verriegelung der Weichen durch die Signalleitung zu erzielen. Die in die Signalleitungen eingeschalteten Weichenverschlusseinrichtungen, gewöhnlich als Sicherungsriegel (Riegelrolle, Verschlussrolle, Kontrolriegel) sind so anzuordnen, dass jede Stellbewegung zuerst auf den Riegel und von diesem weitergehend auf das Signal übertragen wird. Die nothwendige Abhängigkeit wird durch eine besondere sogenannte Verschlusstafel festgesetzt, wie solche für die eine Bahnhofsseite des mitgetheilten Lageplans hier folgt.

Signal	Fahrtrichtung	Einfahrt-Signal		Verriegelte Weiche	Riegelhebel		Ausf.-Signal		Verriegelte Weiche
		B^1	B^2	2a	1	3/4	C	D	2b
B^1	Einfahrt in Gleis II.	⊢/	⊢▬	+	+	+		⊢▬	
B^2	Einfahrt in Gleis IV.	⊢▬	⊢/	—	+	+		⊢▬	
C	Ausfahrt aus Gleis I.				+		⊢/	⊢▬	—
D	Ausfahrt aus Gleis III.	⊢▬	⊢▬		—	+	⊢▬	⊢/	+

(Auf die Riegelung der Weiche 2*b*, da diese mit der Spitze für B^1 befahren wird, kann verzichtet werden, weil ihre etwaige Falschstellung einen Unfall nicht zur Folge haben kann; die Riegelung dieser Weiche kann daher auf die Fahrten *C* und *D* beschränkt werden.)

Die Verriegelung einer Weiche durch die Signalleitung hat den Nachtheil, dass bei Herstellung des Haltsignals die Feststellung der Weiche beseitigt wird, so dass bei vorzeitiger Zurückstellung des Signals ein Umstellen der Weiche unter dem Zuge möglich ist; es empfiehlt sich daher meist, die Verriegelung der Weiche unmittelbar durch das Stellwerk stattfinden zu lassen, welche auch dann bestehen bleibt, wenn das Signal auf Halt zurückgelegt ist.

Unter Abschnitt D. III des Buches ist die Streckensicherung durch elektrische Blockung der Strecken- und Bahnhofsignale ausführlich besprochen. Da nach den bestehenden Bestimmungen für Hauptbahnen die Züge einander nur in Stationsabstand folgen dürfen, so werden zur grösseren Sicherung für die Einhaltung dieses Raumabstandes die betreffenden Signale unter elektrischen Blockverschluss gelegt derart, dass das einmal zur Ausfahrt gestellt gewesene und nach geschehener Ausfahrt auf Halt niedergelegte Signal *A* erst dann wieder auf Fahrt gezogen werden kann, wenn die vorliegende Station *B* (ev. Blockstation) nach Eintreffen des vollständigen Zuges nach rückwärts das erwähnte Signal *A* freigegeben (deblockirt) hat. Es geschieht dies dadurch, dass *B* durch Umdrehen der Induktorkurbel seines Blockapparates elektrische Ströme an den Blockapparat in *A* sendet, durch die eine in dem Kurbelrand des Signals *A* steckende Blockstange gelöst, die Kurbel frei wird und Signal *A* wieder auf Fahrt gezogen werden kann. Das meist auf deutschen Bahnen zur Anwendung gelangte System Siemens & Halske ist in dem Abschnitt näher beschrieben.

Damit der Wärter bei *B* nicht zu frühzeitig, ehe der Zug mit Schluss bei ihm vorbeigefahren ist, die Strecke rückwärts freigibt, ist vielfach die Einrichtung getroffen, dass die (erste oder) letzte Achse des fahrenden Zuges erst eine Sperre an dem Blockfeld des Wärters *B* auslösen muss*), bevor der Wärter deblockiren kann.

Beim zweitheiligen Blocksystem Siemens & Halske zeigt das Blockfeld für die eine Fahrrichtung nach geschehener Ausfahrt bei Station *A* rothe Farbe, das Blockfeld der vorliegenden Station *B* weisse Farbe; beim Freigeben der Strecke erhält das Feld in *A* wieder weisse Farbe, was bedeutet, dass ein Zug nachfolgen kann.

Beim vierfeldrigen System (Vormeldesystem) Siemens & Halske werden nach geschehener Ausfahrt beide Blockfelder bei *A* und *B* roth, nach geschehener Deblockirung wieder weiss; die Wärter sehen also bei diesem System an der Farbe des Blockfeldes, ob ein Zug auf der Strecke ist oder nicht.

Die Streckenblockung endet in den Stationen, bei welchen ein Ueberholen oder Umkehren von Zügen vorkommen kann.

Für die Endblockwerke erfolgt Auftrag zur Stellung der Signale durch besondere elektrische Stationsblockung.

Bei dem vierfeldrigen Blocksystem sind die Nachtheile, welche bei dem zweitheiligen System durch Nichtbedienung einer Blockstelle vorkommen, vermieden (Seite 940/941).

Im Abschnitt D. IV sind die baulichen Einrichtungen der Stellwerksanlagen im einzelnen beschrieben.

Nach dem Grundsatz, dass die gegenseitige Hebelverriegelung bei allen Signal- und Weichenstellwerken durch ein besonderes, mit der Hebelbewegung bethätigtes Verschlussregister bewirkt wird, sind die Bauarten der Stellwerksanstalten (anfänglich System der englischen Baufirma Saxby & Farmer in Deutschland) verschieden (Bauarten der Firmen Schnabel & Henning, M. Jüdel & Co. [Patente Büssing & Rüppell], Zimmermann & Buchloh u. a. m.).

Auf Seite 985 ist erläutert, dass zur andauernden Sicherung der Weichen erforderlich ist, den Signalhebel so lange auf Fahrt stehen zu lassen, bis der zugelassene Zug die abhängigen Weichen vollständig durchfahren hat; aus diesem Grunde ist die Verwendung von besonderen Fahrstrassenhebeln, durch deren Bedienung die Fahrstrasse gesichert wird und so lange gesichert bleibt, auch nach (auf Halt) zurückgelegtem Signal, bis der Fahrstrassenhebel wieder in die Ruhelage gebracht ist, angeordnet; ein vorzeitiges Zurücklegen dieses Hebels wird dem Wärter durch entsprechende Blockung vom Stationsstellwerk unmöglich gemacht.

Nachdem auf Seite 989/1000 die Weichengestänge behandelt sind, werden weiter die Weichenspitzenverschlüsse ohne und mit Rückwirkung auf das Stellwerk beim Aufschneiden behandelt. Da bei ersterer Art beim Auffahren, Aufschneiden der Weiche eine Zerstörung der Stellvorrichtungen eintreten muss und zugleich im Stellwerk keine Rückwirkung stattfindet, so kommen nur noch solche Weichenspitzenverschlüsse zur Ausführung, welche das Aufschneiden

*) Diese Einrichtung dürfte überall einzuführen sein, da solche nach Ansicht des Berichterstatters zur Erreichung erhöhter Betriebssicherheit hier durchaus nöthig ist.

dem Stellwerkswärter bemerklich machen und zugleich eine selbstthätige Signalsperre bewirken.

Auf Seite 1014/1049 sind die Stellwerke neuerer Bauart beschrieben; auf Seite 1050 1078 sind weiter die ersten Drahtzugwerke der Firmen Siemens & Halske, Schnabel & Henning, die Endrolle von Jüdel & Co., die Endrolle mit Hubleiste von Zimmermann & Buchloh, ferner die Einzelheiten der Stellleitungen nebst Zubehör behandelt; es folgt (Seite 1102) die Beschreibung verschiedener Drahtzugspannwerke und solche der Drahtzugstellwerke neuerer Bauart.

Auf Seite 1150 wird erläutert, dass es u. A. zweckmässiger sein wird, die Aufschneidevorrichtung so einzurichten, dass die aufgeschnittene Weiche in ihrer Stellung bleibt und nicht in die frühere Stellung zurückfällt, insbesondere weil sonst der Uebelstand eintritt, dass sich die Weiche beim Aufschneiden durch einen längeren Wagenzug, der in der aufgeschnittenen Weiche zum Stehen kommt, unter dem haltenden Zuge zurückstellt; wird der Zug alsdann zurückgeschoben, was bei Unachtsamkeit im Verlaufe des Verschiebedienstes vielfach vorkommen wird, so ist eine Entgleisung unvermeidlich.

Mit Rücksicht auf die Möglichkeit des Drahtbruches während des Befahrens der Weiche soll das Eintreten selbstthätiger Weichenbewegung durch zuverlässig wirkende Einrichtungen unbedingt verhindert werden; da sich dies durch Sperreinrichtungen an den Weichenantrieben nicht mit voller Sicherheit hat erreichen lassen, sind auf den preussischen Staatsbahnen für alle von Personenzügen spitz befahrene Weichen besondere Sicherheitsverriegelungen vorgeschrieben, welche entweder in die Leitungen der Signale einzuschalten oder an besondere Riegelhebel anzuschliessen sind.

Die Sperrvorrichtungen werden aber auch bei diesen besonders gesicherten Weichen nicht entbehrlich, um auch bei Verschiebebewegungen Entgleisungen infolge Drahtbruches thunlichst auszuschliessen.

Am Schluss des umfangreichen Werkes ist das Verhalten gekuppelter Weichen beim Aufschneiden und bei Drahtbruch, ferner die Einführung der Sigle'schen Kontrole (Ausführung von Jüdel) besprochen, welche es ermöglicht, vom Stellwerk aus die Ueberwachung bis auf den Gang der Weichenzungen auszudehnen.

Es konnte hier selbstredend nur in kurzer gedrängter Form eine Inhaltsangabe des Scholkmann'schen Werkes gegeben werden, welches die wichtigsten elektrischen und mechanischen Einrichtungen für die Sicherung des Zugdienstes vorzüglich nach Inhalt und Form darstellt; zweifellos wird daher das Werk allen denjenigen, welche mit den erwähnten Einrichtungen sich zu befassen haben, unentbehrlich sein.

Mz., Juli 1901. Z.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** Am 19. und 20. September d. J. findet in Trier die 75. ordentliche Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung stehen folgende Berathungsgegenstände: 1. Aufnahme von Vorschriften über das Verfahren bei Ueberschreitung des Lademaasses in den deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I Abtheilung A; 2. Aenderung der Position „Glas- und Thonballons" im Verzeichnisse der sperrigen Stückgüter; 3. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter, und zwar: Cigarrenkistchenbretter, gebogene Hölzer und Speichen, Kalkschlamm der Papierfabrikation, gedörrter und gemahlener Mergel und Kalkmergel sowie rostfreie Gussspähne; 4. Aufnahme von lebenden Pflanzen in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 5 Aufnahme von phosphorsaurem Kalk unter die Futtermittel des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter; 6. Aenderung und Ergänzung der Positionen „Eisen und Stahl" und „Holz" der Spezialtarife I, II und III; 7. Aufnahme von Harzleim in den Spezialtarif I; 8. Versetzung von gekörnter (granulirter) Emaillemasse in den Spezialtarif II; 9. Frachtberechnung für Porzellanpuppen nach Spezialtarif II; 10. Aenderung der Position „Seifensiederfluss" des Spezialtarifs III; 11. Versetzung von Cementdielen in den Spezialtarif III; 12. Frachtberechnung für zusammengesetzte Mühlsteine nach Spezialtarif III; 13. Versetzung von landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen in den Spezialtarif III; 14. Aufnahme des zur Denaturirung bestimmten Spiritus in den Spezialtarif III; 15. Versetzung von Wollschlammdünger in den Spezialtarif III; 16. Aufnahme von versetzter Abfalllauge der Sulfitcellulosefabrikation in den Spezialtarif III; 17. Aufnahme von Palmyrafibre in den Spezialtarif III; 18. Frachtberechnung für gebrauchte Baugeräthschaften und Bauwerkzeuge; 19. Abänderung der Vorschriften über die Berechnung des Frachtzuschlags für Angabe des Interesses an der Lieferung; 20. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu §§ 44 und 45 der Verkehrsordnung (Begleiterfahrgeld bei Thiersendungen); 21. Aenderung der Zusatzbestimmung III 2 zu § 44 der Verkehrsordnung (Begleiter bei Thiersendungen); 22. Aenderung der Allgemeinen Tarifvorschriften des Thiertarifs, Theil I; 23. Frachtberechnung für Rennpferde und Vollblutmutterpferde; 24. Aufnahme von Vorschriften über die telegraphische Vorausbestellung von Bettkarten (Schlafwagenplätzen) in den Personen- und Gepäcktarif, Theil I; 25. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermässigungen für freiwillige Sanitätskolonnen zur Förderung der Kriegskrankenpflege); 26. Aenderung der Zusatzbestimmungen IV—VI zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermässigungen für Gesellschaftsfahrten, zu milden Zwecken usw.); 27. Aenderung der Zusatzbestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermässigungen für Mitglieder von Krankenkassen); 28. Aufnahme von Vorschriften über die Geltungsdauer und die Benutzungsbedingungen der Rückfahrkarten in den Personen- und Gepäcktarif, Theil I.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis einschl. 15. August d. J. in 13 Arbeitstagen 203 037 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 618 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 210 493 und auf den Arbeitstag 16 192 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. August d. J. auf den Arbeitstag 574 und im ganzen 7 456 Doppelwagen oder 3,5 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. August d. J. 31 067 Doppelwagen gegen 31 326, in Oberschlesien 79 680 Doppelwagen gegen 76 362 und in den drei Bezirken zusammen 313 792 Doppelwagen gegen 318 181 und war demnach im Saarbezirk 259 Doppelwagen oder 0,8 % geringer, in Oberschlesien 3 326 Doppelwagen oder 4,4 % höher und in den drei Bezirken zusammen 4 389 Doppelwagen oder 1,4 % geringer als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

— **Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht der Direktion für das Jahr 1900/1901 hat der Personenverkehr die Höhe des Vorjahres bedeutend überschritten. Es wurden 143 148 Personen befördert gegen 129 264 im Vorjahre und dafür 60 901 ℳ gegen 56 657 ℳ im Vorjahre eingenommen. Der Güterverkehr hat eine mässige Steigerung erfahren; es wurden 201 648 t Güter befördert (gegen 187 258 t im Vorjahre) bei einer Einnahme von 106 212 (105 139) ℳ. Die gesammten Einnahmen stellten sich auf 184 938 ℳ, die Ausgaben auf 107 788 ℳ und verbleibt ein Rohüberschuss von 77 150 ℳ, welcher wie folgt verwendet worden ist: Zur Zahlung der Staatseisenbahnsteuer 9 636 ℳ, zur Verfügung des Magistrats: 1. zur Tilgung des Anlagekapitals 11 159 ℳ, 2. zur Zahlung der Zinsen für das aufgewendete Anlagekapital 14 157 ℳ, 3. Reinüberschuss zu städtischen Zwecken der Gemeinde Perleberg 42 208 ℳ.

— **Stichbahn von Fürth nach Poppenreuth.** Nachdem vom bayerischen Ministerium das Gesuch, den letzten Theil der Nürnberger Ringbahn anstatt vom Nürnberger Nordbahnhof über Schmägling, Doos und Poppenreuth nach Eltersdorf zu führen, abgelehnt worden ist, will die Stadt Fürth eine Stichbahn vom Nürnberger Nordwestbahnhof nach Poppenreuth bauen.

— **Badischer Eisenbahnrath.** Am 3. d. Mts. fand unter dem Vorsitz Sr. Excellenz des Herrn Ministers des grossherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Staatsministers v. Brauer, die 42. Sitzung des badischen Eisenbahnrathes statt. Nach der Durchberathung des Fahrplanes für den Winterdienst 1901/02, der verschiedene für den Sommer neu-

geschaffene wichtige Verbindungen beibehält und vom Eisenbahnrath in den wesentlichen Punkten gutgeheissen wurde, gab die Generaldirektion bekannt, dass für den 20. d. Mts. die Neuausgabe des badischen Gütertarifes bevorstehe, mit dem die Sätze des Rohstofftarifes für Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben, Erze und Schlacken, ferner für Steine, wie im Spezialtarif III Ziffer 1 genannt, und für Spath des Spezialtarifes III allgemein eingeführt werden. Weitere Mittheilungen der Generaldirektion über die Einführung von Kilometerheften zu 500 km für die III. Wagenklasse gaben Anregung zur Verlautbarung von Wünschen in Bezug auf Einführung solcher Hefte auch für die II. und I. Wagenklasse, Ermässigung des Preises in der III. Klasse von 25 ℳ. auf 20 ℳ. für 1 000 km, Erweiterung der Uebertragbarkeit und Erleichterung in der vollständigen Ausnutzung der Kilometerhefte. Unter Hinweis auf die Gründe, die einer Erfüllung solcher Wünsche entgegenstehen, führte Staatsminister v. Brauer aus, dass nach der durch die Einführung der 45 tägigen Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten geschaffenen Sachlage ein dauerndes Fortbestehen von Fahrkarten zu Ausnahmepreisen, also auch der Kilometerhefte, zweifelhaft erscheine. Hieran reihte sich eine Anregung aus der Mitte der Versammlung, die Regierung möge auf dem betretenen Weg der Reformen im Personentarifwesen weiter fortschreiten und auch mit den übrigen süddeutschen Verwaltungen darüber ins Benehmen treten. — Gegen die von der Generaldirektion bekannt gegebene und begründete Gewährung einer Ermässigung von 50 % des einfachen Fahrpreises für Zwecke der Arbeitsvermittelung wurden einige Bedenken geäussert, nach erläuternden Ausführungen der Generaldirektion aber wieder fallen gelassen.

— **Der Verein Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen** wird — soweit bis jetzt feststeht — auf seiner in den Tagen vom 5. bis 7. September d. J. in Stuttgart stattfindenden Hauptversammlung folgende Gegenstände zur Besprechung bringen: 1. Fortsetzung des vorjährigen Berichts über Bremsen; 2. Schutzvorrichtungen an elektrischen Strassenbahnwagen gegen das Ueberfahren von Personen; 3. Bericht über die im Jahre 1900 stattgefundenen Unfälle; 4. Mittheilungen über die neue erweiterte Statistik; 5. Besprechung der Verhandlungen des diesjährigen preussischen Städtetages über das Kleinbahngesetz.

— **Personalnachrichten.** Dem kaiserlichen Eisenbahn-Betriebsdirektor a. D. Schneidt ist unter Aufnahme in den preussischen Staatseisenbahndienst die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Berlin verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Fahrkartensteuer.** Bekanntlich wurde in der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 20. Mai d. J. eine Gesetzvorlage über die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf Eisenbahnen eingebracht. Der Budgetausschuss hat die Berathung über diese Vorlage bis zum Beginn der Herbsttagung verlegt und ist wohl anzunehmen, dass der Gesetzentwurf — vielleicht mit einzelnen Aenderungen — die Zustimmung des Reichsraths finden werde. Die Durchführung der Fahrkartensteuer wird den Eisenbahnen grosse Arbeit und Kosten verursachen. Das Gesetz bedingt zunächst eine vollständige Neuberechnung und Neuausgabe sämmtlicher Tarife (Lokal- und Anschlusstarife) sowie der in den Stationen aufliegenden Fahrpreistabellen. Viel mehr fällt aber ins Gewicht, dass die Einführung der Fahrkartensteuer den Neudruck sämmtlicher Fahrkarten, die Einziehung aller am Einführungstage noch vorhandenen Karten und die Versorgung sämmtlicher Stationen mit neuen Fahrkartenvorräthen erfordert. Die Zahl der in den Stationen aufliegenden Fahrkarten Edmonson'schen Systems kann man mit 150—200 000 000 Stück annehmen. Für den ersten Bedarf dürften 100 000 000 Stück ausreichen, deren Herstellung aber viele Monate und einen Kostenaufwand von etwa 250 000 Kr. erfordert. Hierzu kommt noch der Neudruck der in Zettel- und Buchform zu erstellenden Fahrscheine, die Arbeit des Bestellens, der Versendung und Uebernahme der neuen Karten sowie des Einziehens und Vernichtens derselben u. dergl. Man dürfte nicht fehlgehen, wenn man die Gesammtauslagen, welche den österreichischen Eisenbahnen infolge der Durchführung der Fahrkartensteuer erwachsen werden, mit etwa 300 000 Kr. berechnet.

— **Umbau des Bahnhofes in Amstetten.** Der bisherige Bahnhof in Amstetten (Knotenpunkt der Linie Wien-Salzburg, Abzweigung der Linie Amstetten-Hieflau) reicht schon seit längerer Zeit für den grossen Verkehr, der daselbst abzuwickeln ist, nicht aus, und wurde deshalb von der Staatseisenbahnverwaltung der vollständige Umbau der Bahnhofanlagen beschlossen. Die Kosten des Umbaues bezw. der Erweiterung des Bahnhofes werden sich auf 6—7 000 000 Kr. belaufen. Im ganzen werden drei neue Bahnsteige angelegt werden und dieselben mittelst eines unterirdischen Ganges mit einander verbunden. Rechts wird ein neues Aufnahmegebäude, links ein neues Frachtengebäude und weiter eine neue Heizhausanlage errichtet werden. Ferner werden neue Gleise für den Frachtenverkehr, ein sogen. Hofzuggleise sowie mehrere Ausweich- und Auszuggleise gelegt werden. Der Frachten- und Personenverkehr werden vollständig von einander getrennt.

— **Die Vereinfachung des Baues und Betriebes der Lokalbahnen.** Der Bericht des Landesausschusses von Böhmen an den Landtag über die Lokalbahnaktion in Böhmen führt über diese Frage im wesentlichen folgendes aus:

Der Hauptfehler im Lokalbahnbau ist im allgemeinen der, dass die Anlagen solcher Bahnen meist nicht im Verhältniss zu ihrem Verkehr stehen. Die Bau- und Betriebskosten stehen hinter jenen der Hauptbahnen nicht wesentlich zurück. Die Verwaltung erfordert einen nicht geringeren Aufwand; die meisten Stationen decken aus den geringen Einnahmen nicht einmal die Kosten, oder sie verschlingen einen grossen Theil des Erträgnisses. Es ergibt sich daher aus den Erfahrungen, welche die Finanzlagen der meisten Lokalbahnen lehren, die Nothwendigkeit, an die Einführung solcher Verkehrsmittel zu denken, die mit den gegebenen Verhältnissen im Einklang stehen. Es müssen Bahnen nach dem System der Kleinbahnen mit Vollspur gebaut und die Kosten der Stationen wesentlich verringert werden. Das Hauptaugenmerk ist vor allem auf Versuche mit elektrischem Betrieb zu richten, wobei auch andere geeignete Betriebsarten, z. B. Dampf- oder Gasmotorenbetrieb usw., verwendet werden können. Der Hauptvortheil des elektrischen Betriebes besteht darin, dass leichtere Schienenprofile und Brückenbauten verwendet werden können, dass gewisse Stationseinrichtungen in Wegfall kommen und die Stationsgleise bedeutend kürzer gehalten werden dürfen, und schliesslich auch in der Möglichkeit, durch Anlegung kleinerer Krümmungshalbmesser und grösserer Steigungen die Bahnstrecke zu verkürzen, also auch den Umfang der Erdarbeiten herabzumindern.

— **Schutzvorrichtungen für Strassenbahnen.** Die ungünstigen Erfahrungen, welche mit den in Oesterreich bei den Strassenbahnwagen fast ausschliesslich in Verwendung stehenden Schutzrahmen gegen das Ueberfahren von Personen gemacht wurden, haben dem Eisenbahnministerium Anlass geboten, die seiner Aufsicht unterstehenden Strassenbahnverwaltungen mit dem Studium von Schutzvorrichtungen anderer Systeme zu beauftragen. Die Aufmerksamkeit dieser Verwaltungen wurde insbesondere auf die in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Kanada verwendeten Auffangvorrichtungen gelenkt.

Wenn auch, wie das Eisenbahnministerium in dem bezüglichen Erlasse hervorhebt, die von den amerikanischen Fachblättern gebrachten ausserordentlich günstigen statistischen Ausweise über die Gefahrabwendung, welche diese Auffangvorrichtungen bewirkt haben, vielleicht nicht ganz verlässlich sind, so spreche doch immerhin der Umstand der sehr zahlreichen Verwendung derselben (der Providence Car-Fender der Consolidated Car Tender Co. in Newyork allein ist an mehr als 7 500 Wagen in 200 Städten angebracht) für die Brauchbarkeit der gedachten Vorrichtungen. Auch eine von Guth in Wien herrührende Schutzvorrichtung scheine der Erprobung würdig zu sein. Den Strassenbahnverwaltungen soll es jedoch unbenommen bleiben, ihre Studien auch über die erwähnten Muster hinaus zu betreiben und nach ihrem eigenen Ermessen dem Eisenbahnministerium entsprechende Vorschläge zu erstatten.

Das Eisenbahnministerium wünscht, dass die Studien in Anbetracht der Dringlichkeit der Sache mit solcher Raschheit in Angriff genommen und durchgeführt werden, dass bis Ende Oktober d. J. bereits Anträge gestellt werden können, welche, wenn thunlich, auch schon über die Ergebnisse praktischer Versuche zu berichten hätten. Das Eisenbahnministerium hat sich vorbehalten, die betreffenden Anträge zum Ausgangspunkt der zur Wahrung der Sicherheit des Strassenverkehres unbedingt erforderlichen weiteren Verfügungen zu machen.

— **Brückenbau.** Zwischen den österreichischen Eisenwerken, welche auch Eisenbearbeitungswerkstätten besitzen, und den Brückenbauanstalten fand bisher ein Zusammenwirken in der Weise statt, dass bezüglich der zur Vergebung gelangenden grösseren Lieferungen von Fall zu Fall eine Verständigung herbeigeführt wurde. Auf diese Weise ist es gelungen, den Gegensatz der selbsterzeugtes Eisen verarbeitenden Werkstätten, wie Teschen, Witkowitz und Zöptau, zu den Brückenbauanstalten zu beseitigen, welche darauf angewiesen sind, Eisen von den Hüttenwerken zu beziehen. Die gegenwärtige Lage des Eisen-

marktes, welche den Wettbewerb allenthalben verschärft, hat nun, wie verlautet, auch das bisherige Einvernehmen der genannten Eisenwerke und Brückenbauanstalten zerstört. Es hat sich dies bei den in den allerjüngsten Tagen stattgehabten Lieferungsvergebungen der Staatsbahnen gezeigt, bei welchen die genannten Werke und die Brückenbauanstalten sich in den Preisen unterboten haben.

— **Die ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1900.** Die ungarischen Hauptbahnen zerfallen in drei Gruppen: I. Staatsbahnen. Hierher gehören alle das Eigenthum des Staates bildenden Eisenbahnen, ferner die auf Rechnung des Staates bezw. der ungarischen Staatsbahnen verwalteten Vizinalbahnen. II. Die Staatsgarantie in Anspruch nehmenden Privatbahnen und zwar die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn (im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen) und die Kaschau - Oderberger Eisenbahn. III. Nicht garantirte bezw. die Staatsgarantie nicht in Anspruch nehmende Eisenbahnen, das sind die Südbahn, die Mohács-Fünfkirchener und die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

Die gesammten Einnahmen der angeführten Eisenbahnen erreichten im Jahre 1900 den Betrag von 249 470 294 Kr. (+ 6,642 %). Die Gesammtausgaben betrugen 153 116 268 Kr. (+ 4,642 %). Der Betriebsüberschuss der ungarischen Bahnen betrug daher im Jahre 1900: 96 354 026 Kr. (+ 9,983 %).

Der Betriebskoeffizient stellte sich im Jahre 1900 im Durchschnitt auf 61,38 % (— 1,17 %).

Bei den einzelnen Hauptbahnen stellt sich das finanzielle Ergebniss im Vergleiche zum Vorjahre wie folgt:

	Einnahmen	Ausgaben	Betriebskoeffizient	Ueberschuss
	im Jahre 1900 gegenüber dem Vorjahre in Prozenten			
ungar. Staatsbahnen .	+ 6,266	+ 3,809	— 1,61	+ 16,144
Fünfkirchen-Barcser E.	+ 14,696	+ 6,382	— 4,26	+ 26,568
Kaschau-OderbergerE. (ungar. Theil) . . .	+ 2,804	+ 15,791	+ 6,78	— 12,271
Südbahn (ungar. Netz)	+ 9,149	+ 7,246	— 1,21	+ 13,368
Mohács-Fünfkirchener E. . . .	+ 7,890	— 0,516	— 4,11	+ 17,307
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . .	+ 0,866	+ 0,725	— 0,07	+ 1,031
zusammen	+ 6,642	+ 4,642	— 1,17	+ 9,983

Was die Vizinalbahnen betrifft, so ist das finanzielle Ergebniss des Jahres 1900 im allgemeinen nicht ungünstig. Nachstehend folgen einschlägige Angaben rücksichtlich der wichtigsten Vizinalbahnen.

Benennung der Vizinalbahn	Jahr	Einnahmen	Ausgaben		Ueberschuss (Ausfall)
				Betriebskoeffizient	
		Kr.	Kr.	%	Kr.
Vereinigte Arader und Csanáder .	1900	3 486 064	2 017 521	57,87	1 468 543
	1899	3 597 960	2 073 490	57,63	1 524 470
Szamosthaler . . .	1900	1 562 081	868 280	55,58	693 801
	1899	1 525 704	811 366	53,18	714 338
Budapester . . .	1900	1 033 258	707 403	68,46	325 855
	1899	919 694	697 066	75,79	222 628
Torontáler	1900	1 055 035	1 115 476	105,73	(60 441)
	1899	1 126 592	1 486 616	131,96	(360 024)
Barcs-Pakráczer .	1900	662 658	465 800	70,29	196 858
	1899	721 044	450 068	62,42	270 976

— **Vizinalbahn Klausenburg-Gyalu.** Dieser Tage fand im ungarischen Handelsministerium die Konzessionsverhandlung bezüglich dieser vollspurigen Vizinalbahn statt. Die Bahn wird von der Station der Staatsbahnen Klausenburg nach Gyalu bezw. bis zu dem am Ufer der Hidegssamos liegenden Sägewerke und mit einer Verzweigung von Ssásslóna aus über Sztolna und Magyarfenes bis Szent-Lássló geführt werden. Die Länge der geplanten Linie, einschliesslich der Zweiglinie, soll 29 km betragen. Die Kosten des Bahnbaues sind mit 1 990 000 Kr. (für das Kilometer 68 350 Kr.) veranschlagt, von welcher Summe zur Beschaffung des Rollmaterials 145 500 Kr. vorgesehen sind, so dass auf den eigentlichen Bahnbau nur 61 000 Kr. für 1 km entfallen. Zur Deckung der Bau- und Betriebseinrichtungskosten sollen in der Höhe von 35 % des Kapitals Stammaktien ausgegeben werden; das übrige Kapital soll durch Prioritätsaktien gedeckt werden.

— **An der Budapester Handelsakademie** besteht ein zweijähriger „akademischer Kurs“ für solche Hörer, welche die Studien an einer Mittelschule zurückgelegt haben. An diesem Kurs werden u. a. auch Vorlesungen über allgemeine Verkehrslehre, volkswirthschaftliche Geographie, Zollwesen und Frachtentarife abgehalten.

Uebrige europäische Länder.

— **Der Durchstich des Montblanc.** Nach einer vom „Journ. des transp.“ unter Vorbehalt gebrachten Mittheilung hat der Direktor der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Noblemaire, neuerdings mit dem italienischen Abgeordneten Farinet eine längere Verhandlung über die Durchstechung des Montblanc gehabt. Aus der Besprechung hätte sich ergeben, dass der Bau einer Eisenbahn von Aosta nach Courmajeur durch das neueste italienische Gesetz über den Bau von Hilfsbahnen gelöst sei; freilich sei diese Bahn nur als eine Nebenbahn geplant, aber damit sei dann doch die noch zu lösende Aufgabe auf den Bau eines 12 km langen Tunnels zwischen Courmajeur und Chamounix eingeschränkt. Herr Noblemaire hat jedoch den italienischen Abgeordneten darauf aufmerksam gemacht, dass eine für den durchgehenden Verkehr geeignete Bahnverbindung von Genf aus zur Zeit nur bis St. Gervais besteht. Denn von dort bis Chamounix ist nur eine elektrische Bahn vorhanden, die überaus starke Steigungen und nur eine ermässigte Spurweite besitzt und die zugleich auch den für einen Bahnbau nutzbaren Raum des Thals zwischen St. Gervais und Chamounix, welches sehr eng und schroff ist, vollständig in Anspruch nimmt. Demgegenüber zeigt aber ein einfacher Blick auf eine genauere Karte der betreffenden Gegend, dass man von St. Gervais aus die Bahn weder in der Richtung des Col du Bonhomme, noch des kleinen St. Bernhard fortsetzen kann, ohne damit zu einem Tunnel von unmöglicher Länge und von unzulässiger Höhenlage zu gelangen, namentlich aber, ohne damit den Vortheil der Abkürzung aufzugeben, welchen das Thal von Aosta gegenüber der Simplonlinie bietet. Demnach würde bei Lösung der Frage ausser dem Tunnelbau auch noch die Herstellung einer Bahnlinie von St. Gervais nach Chamounix mit gewöhnlicher Spurweite und mässigen Steigungsverhältnissen in Rechnung zu ziehen sein. Herr Noblemaire hat anerkannt, dass die so zu schaffende Linie die denkbar kürzeste und für die Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft die vortheilhafteste wäre, da sie einer Hauptlinie ihres Netzes zur Fortsetzung dienen würde. Er hat Herrn Farinet gebeten, eine kurzgefasste Denkschrift über diese Frage auszuarbeiten und darin namentlich auch die technische und finanzielle Seite der Sache erörtern zu wollen. Herr Farinet hat sich hierzu bereit erklärt und baldige Erledigung zugesagt.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Zur allmählichen Erweiterung der Verwaltung der künftigen Bundesbahnen verlangt der Bundesrath vom Parlament für 1901 Nachtragskredite im Betrage von 93 000 Fr. zu Besoldungen, Reiseentschädigungen, Kosten der Geschäftsräume usw. Zum 1. Oktober sind 41 Beamte und Angestellte neu zu wählen und zu besolden. Die sonstige Erweiterung der Bundesbahnverwaltung wird fernerhin von verschiedenen nicht abzusehenden Umständen abhängen, namentlich von der Frage, welche Bahnen vor dem 1. Mai 1903 in den direkten Betrieb des Bundes übergehen.

— **Fahrpläne der schweizerischen Eisenbahnen.** Am 5., 6. und 7. d. Mts. fanden in Bern die Verhandlungen zur Feststellung des Winterfahrplans der schweizerischen Eisenbahnen statt. Zunächst ist hervorzuheben, dass das Eisenbahndepartement des Bundesraths zu der verlangten früheren Inkraftsetzung der Sommerfahrpläne auf 1. Mai (statt 1. Juni) versuchsweise seine Zustimmung ertheilt hat. Demnach sind die Winterfahrpläne nur für die Zeit vom 1. Oktober bis 30. April zu erstellen, und es werden alle in der Verordnung vom 20. Januar 1899 aufgeführten Daten betreffend den Sommerfahrplan um einen Monat vorgerückt. Indessen sollen die Einzelheiten des nächstjährigen Sommerfahrplans erst in den im Januar 1902 in Bern abzuhaltenden Konferenzen vereinbart werden und es wird alsdann zu bestimmen sein, welche Züge des Sommerfahrplans schon vom 1. Mai ab verkehren und welche erst für die Zeit des verstärkten Reiseverkehrs eingeführt werden sollen. Man darf sich also, so meint der Berner „Bund“, von dieser Neuerung vorläufig noch nicht allzuviel versprechen. Vom Eisenbahndepartement wurden ferner, wie aus den veröffentlichten Beschlüssen der Winterfahrplankonferenz zu entnehmen ist, u. a. folgende Verfügungen getroffen: Die bestehenden Verbindungen Zürich-Rorschach genügen den Bedürfnissen des Winterverkehrs, weshalb das Departement zu einer neuen Auflage, gegenüber den Bahnverwaltungen sich nicht veranlasst sieht. Die Führung eines neuen Abendschnellzuges St. Gallen-Basel kann im Hinblick auf die grossen Mehrkosten nicht zu-

gestanden werden. Das Departement empfiehlt den Verwaltungen, zu prüfen, ob in anderer Weise die Post nach dem Auslande später als gegenwärtig abgefertigt werden kann. Ebenso hat mit Rücksicht auf die bedeutenden Kosten der Einführung neuer Schnellzüge Basel-Lausanne-Basel das Departement das bezügliche Begehren der Neuenburger Regierung abgewiesen. Die auf der Bern-Neuenburger Bahn gewünschte Zugvermehrung wird vor der Beendigung der Bahnhofserweiterung in Bern abgelehnt; auf der neuen Linie dürfen bis auf weiteres nur fünf Personenzüge geführt werden. (Dagegen haben übrigens die Verwaltung der Bahn und die Regierungen von Bern und Neuenburg Rekurs an den Bundesrath ergriffen.) Es ist der Verkehr Bern-Paris-Bern demnach bis auf weiteres über Biel zu leiten. Die Fahrzeiten zwischen Interlaken und Luzern sollen thunlichst abgekürzt werden. Bei der Centralbahn wird der Winterverkehr auf der Linie Bern-Olten als hinreichend bezeichnet, auch von weiterem Halten der Schnellzüge dieser Linie wird abgesehen. Das Direktorium der Centralbahn wird eingeladen, den gegenwärtig bestehenden Zug 53 Basel-Luzern auch im Winter zu führen, unter thunlichster Verminderung der Haltepunkte. Eine Hauptbemerkung des Departements besagt: „Auf die Führung von Wagen III. Klasse in weiteren Schnellzügen wird für einmal verzichtet." Von den Eisenbahnverwaltungen wurden u. a. zugestanden: Für die direkte Bahn Bern-Neuenburg verschiedene Verbesserungen der Anschlüsse, der Winterbetrieb über den Brünig, die Führung direkter Wagen Bern-Mailand-Bern, die Führung der Lloydexpresszüge über den Gotthard, ferner verschiedene bessere Anschlüsse und Abkürzungen der Fahrzeit.

— **Gesundheitspflege auf den schweizerischen Eisenbahnen.** Das eidgenössische Gesundheitsamt hat auf Eingaben zweier Vereine, welche das Verbot des Spuckens in den Eisenbahnwagen bezwecken, geantwortet, es habe schon vor einigen Jahren ein Rundschreiben an das eidgenössische Eisenbahndepartement gerichtet. aber ohne ein nennenswerthes Ergebniss zu erzielen. Neuerdings habe es dem Departement ein Schreiben eingereicht, welches besonders auf die Gefahr der Verbreitung der Tuberkulose durch den Auswurf hinweist; es werden darin Vorschläge betreffs Anbringung von Spucknäpfen, Reinigung der Wagen und Wartesäle usw. gemacht. Das Eisenbahndepartement hat die Eingabe des Gesundheitsamts der Direktion der Jura-Simplonbahn als vorsitzenden Verwaltung des schweizerischen Eisenbahnverbandes übermittelt mit dem Ersuchen, diesen Gegenstand zur Besprechung zu bringen und die betreffenden Beschlüsse des Verbandes bekannt zu geben. Der Verband seinerseits hat die Eingabe an die technische Kommission geleitet.

— **Eisenbahnhaftpflicht in der Schweiz.** Die Kommission des Nationalraths für das Bundesgesetz über Eisenbahnhaftpflicht hat beschlossen, den bundesräthlichen Entwurf dahin zu erweitern, dass die Haftpflicht der Bahnunternehmungen noch ausgedehnt und verschärft werde.

— **Neuordnung der Einrichtungen des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten.** Wie die „Birsh. Wed." schreiben, wird im vorgenannten Ministerium ein Plan ausgearbeitet, der die Neuordnung des Geschäftskreises verschiedener Abtheilungen desselben bezweckt, darunter auch der „Verwaltung der Eisenbahnen", die erst im Jahre 1899 durch Verschmelzung des ehemaligen Eisenbahndepartements und der zeitweiligen Verwaltung der Staatsbahnen gebildet worden ist. Ferner ist ein Plan, betreffend Organisation von örtlichen Eisenbahnverwaltungen, ausgearbeitet. Dieser Plan wurde allen Chefs der Staatseisenbahnen zur Begutachtung zugesandt. Gegenwärtig sind bereits alle Gutachten beim Ministerium eingegangen und am 20. Juli/2. August sollten sie geprüft werden. Die Hauptaufgabe ist die Schaffung einer gleichartigen Organisation der genannten Organe und eine möglichst grosse Decentralisation derselben. Den örtlichen Verwaltungen sollen hierdurch weitgehende Vollmachten gewährt werden, um sie in den Stand zu setzen, alle Angelegenheiten von zweitklassiger Bedeutung sowie unbedeutende Kreditsachen von sich aus ohne Mitwirkung der Centralverwaltungen zu entscheiden.

Da der Termin bereits verstrichen ist, so wird wohl allmählich über das Ergebniss der Berathungen näheres bekannt werden. Allerdings kann nicht übersehen werden, dass in der vorangedeuteten Richtung schon mehrfach Anläufe gemacht worden sind, ohne dass das erwünschte Ziel, Herbeiführung einer wirksamen Decentralisation, geglückt wäre.

— **Zwei grosse Brände auf russischen Bahnen.** Ein Riesenbrand entstand vor einigen Tagen in Moskau auf dem Güterbahnhofe der Moskau-Kursker Bahn, wo im Maschinenschuppen durch aus einem leck gewordenen Behälter ausströmendes Naphta Feuer entstand, das mit Blitzesschnelle die umliegenden Baulichkeiten erfasste. Durch Entzünden der im Behälter befindlichen ungefähr 4 000 Pud (= 65 520 kg) Naphta nahm das Feuer der „Mosk. Ztg." zufolge bald riesige Ausdehnung an, während im dicken Qualm und bei der gewaltigen Hitze die angerückten Feuerlöschmannschaften unthätig dastehen mussten, da an ein Löschen des Naphtas durch Wasser natürlich nicht zu denken war. Die Thätigkeit der Feuerwehr beschränkte sich auf den Schutz der umliegenden Baulichkeiten, und erst nachdem der Naphtabehälter, ein Maschinenraum und sechs Schuppen vollständig ausgebrannt waren, konnte das Feuer gegen 7 Uhr Abends als auf seinen Herd beschränkt angesehen werden. Der Gesammtverlust dürfte sich auf gegen 40 000 R. beziffern.

Der zweite gewaltige Brand fand auf der Station Tiflis der Transkaukasusbahn statt. Am 26. Juli/8. August wurden die Bewohner der Stadt durch den fortgesetzten Lärm einer grösseren Anzahl von Dampfpfeifen aus dem Schlafe geschreckt. Es waren die Verschublokomotiven auf dem Güterbahnhofe der transkaukasischen Eisenbahn, welche den Ausbruch eines Feuers anzeigten. Die Güterschuppen der Station standen in Flammen und das Feuer war auf die zum Theil beladenen Güterwagen übergesprungen. Auf der Station floss in brennenden Bächen der Spiritus. Alle Löschvorrichtungen der Eisenbahn, Hunderte von Arbeitern und das gesammte Feuerwehrkommando der Stadt waren in Thätigkeit, konnten es aber nicht verhindern, dass der Brand namentlich infolge der Explosion einer Menge von Spiritusfässern sich immer weiter ausbreitete und acht Güterschuppen mit allen in denselben aufgespeicherten Waaren und 16 beladene Güterwagen völlig zerstörte. Erst nach drei Stunden harter Arbeit gelang es, das Feuer zu begrenzen. Der Umfang des Schadens hat sich noch nicht feststellen lassen, doch muss er sehr bedeutend sein, und dabei ist es noch ein grosses Glück, dass es rechtzeitig gelang, zwei mit Pulver und Patronen beladene Wagen zu entfernen, deren Explosion entsetzliches Unheil hätte anrichten können. Die Löscharbeiten wurden vielfach durch die den Weg versperrenden brennenden Flüssigkeiten und die den platzenden Ballons entströmende Schwefelsäure und andere ätzende Substanzen sehr beeinträchtigt, auch sind viele Personen bei den Löscharbeiten verletzt worden.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnbaupläne in Kleinasien.** Nach Berichten des belgischen Generalkonsulats zu Smyrna sind, wie das „Journ. des transports" mittheilt, gegenwärtig folgende Bewerbungen um Eisenbahnkonzessionen bei der türkischen Regierung eingereicht worden: 1. für eine Bahn von Smyrna in westlicher Richtung über Wurla nach Tschesme am ägäischen Meer. Das Gesuch soll eingereicht sein von einem Herrn Sevanier in Paris im Vereine mit dem Kommandanten Berger; 2. eine Bahn, die von Smyrna in östlicher Richtung nach Persa führt, einer zwischen den Bahnen von Cassaba und Aïdin belegenen Stadt. Bewerber sind die Herren Nemly-Zadé, Tahin Pascha und der Anwalt Cardiacopoulos in Smyrna. Nach den neuesten Berichten des „Moniteur oriental" hätte der Rath der öffentlichen Arbeiten über diesen Plan in ungünstigem Sinne berichtet, weil den Bahnen nach Cassaba und Aïdin der Verkehr entzogen würde. Die Bewerber aber machen dagegen geltend, dass gegenwärtig die Güter von Smyrna dorthin ausschliesslich auf dem Rücken von Kamelen geschafft werden; 3. eine Bahn von Soma, einer nahe an der kleinasiatischen Westküste belegenen Eisenbahnstation, nach Dikili. Die Bewerber beabsichtigen zugleich an diesem der Insel Mytilini gegenüber belegenen Hafenplatze eine Kaianlage herzustellen und verlangen keinerlei staatliche Unterstützung. Die Bahn berührt eine reiche Gegend, die sowohl dem Ackerbau wie dem Bergbau günstige Erträge bietet und von einer dichten Bevölkerung bewohnt ist. Der Antrag geht aus von dem Engländer A. E. Edwards und dem Oesterreicher Curtowitz.

— **Die Otavibahn.** Die neueste Nummer der „Deutschen Kolonialzeitung" enthält dankenswerthe Ausführungen, welche Aufschluss über das Otavigebiet und die bisher zu seiner Erschliessung von der Otaviminen- und Eisenbahngesellschaft geleisteten Arbeiten geben. Das Otavi-Minengebiet liegt bekanntlich im nördlichen Theile von Deutsch-Südwestafrika unter dem 18. Grad östlicher Länge von Greenwich und zwischen dem 19. und 20. Grad südlicher Breite.

Die Minenrechte dieses Gebiets standen ursprünglich der englischen South West Africa Company zu. Durch einen am 29. September 1899 abgeschlossenen Vertrag zwischen ihr auf der einen und der Direktion der Berliner Diskontogesellschaft sowie der Exploration Company Limited auf der anderen Seite wurden die Minenrechte der zu bildenden Otavigesellschaft innerhalb eines Bezirks von 1 000 englischen Geviertmeilen, das Recht auf Landbesitz bis zur Gesammtfläche von 500 englischen Geviertmeilen, ferner das Recht auf den Bau der Eisenbahn zur Ver-

bindung des Otavigebietes mit einem Hafen der deutschen oder portugiesischen Küste u. a. werthvolle Rechte übertragen.

„Die Otavigesellschaft hat nun zunächst ihre Thätigkeit damit begonnen, dass sie zwei Expeditionen in das Schutzgebiet entsandt hat. Die erste derselben, unter der Leitung eines der Direktoren der Gesellschaft Dr. Hartmann, des Eisenbahningeniörs Toennesen und des Mineningeniörs Speak, hatte die Aufgabe, vom Otavigebiet nach der Küste in kürzester Richtung nach einem geeigneten Hafen eine Eisenbahnlinie auszuwählen; sie hatte auch den besonderen Auftrag, festzustellen, ob südlich des Kunene an der deutschen Küste ein Punkt vorhanden sei, welcher sich zur Anlage eines für die Zwecke der Gesellschaft brauchbaren Hafens eigne. Die Voruntersuchungen dieser Expedition führten zu der Ueberzeugung, dass weder eine Ausmündung der Bahn nach der Tigerbai, noch auch nach Angra Fria und Khumibmund ein befriedigendes Ergebniss liefere. An allen drei Punkten würden zum Schutz gegen die ständig wehenden Südwestwinde kostspielige Hafenanlagen erforderlich sein, deren Herstellung die Gesellschaft ausserhalb des Rahmens erachtet, welchen sie sich vorgezeichnet hat und für die sie die Mittel aufzuwenden auch unter keinen Umständen gewillt ist. Daher entschloss sich die Otavigesellschaft, da sie die Linienführung nach Karibib zum Anschluss an die Feldbahn Swakopmund-Windhoek aus den in der Tagespresse vielfach besprochenen Gründen ausschliessen zu müssen glaubte, ihre Expedition zu beauftragen, die nördliche Linie in das portugiesische Gebiet zu untersuchen und festzustellen. Nach einem am 30. Juli d. J. in Berlin eingegangenen Telegramm ist denn auch Dr. Hartmann bereits von Otavi in der Richtung Kunene-Port Alexander-Mossamedes aufgebrochen. Die Trasse ist derart ins Auge gefasst, dass sie, um das Ueberschwemmungsgebiet des Kunene zu umgehen, hart nordöstlich an der Etoshapfanne vorbei nach dem oberen Katarakt dieses Stromes und von dort nordwestlich nach der Küste geführt wird. Das sind nach den Berichten gut unterrichteter Gewährsmänner die bisherigen Ergebnisse der Expedition des Dr. Hartmann.“

Die zweite von der Otavigesellschaft entsandte Expedition hat unter Führung des englischen Ingeniörs Christopher James, dem 40 englische Minenarbeiter aus Wales und mehrere Hundert Eingeborene beigegeben sind, die Aufgabe zu lösen, die Abbauwürdigkeit der Otaviminen festzustellen. Diese Expedition hat ihre Arbeiten im August 1900 begonnen und zunächst in der Tsumebmine zwei Schächte abgeteuft, die in Tiefe von 60 und 120 englische Fuss (etwa 25 und 40 m) durch Strecken verbunden sind. Beide Schächte sollen in derbem Kupfererz stehen. Ferner sind bei Guchab zwei Versuchsstollen parallel übereinander angelegt in der Richtung auf einen älteren, früher abgeteuften Schürfschacht. Es wird erwartet, dass diese Stollen in kurzer Zeit derbes Erz treffen und dann über dessen Mächtigkeit Aufschluss geben werden. Fernere Versuchsschächte sind in Assis (früher Groot=Otavi) und in Nagaib (früher Klein=Otavi) angelegt worden. Zum Verwaltungssitz im Minengebiet ist Otavi (früher Otavifontein) gewählt.

Die „Kolonialzeitung“ hofft, ihren Lesern bald weiteres über die Erfolge der Aufschliessungsarbeiten und über die ferneren Entschliessungen der Gesellschaft in der so wichtigen Bahn- und Hafenfrage mittheilen zu können.

— Ueber den **Ausstand der Eisenbahnarbeiter in Westaustralien** wird dem „Hamb. Korresp.“ unterm 12. Juli d. J. aus Perth folgendes gemeldet:

Der Streik hat einen sehr grossen Umfang angenommen. Die Zahl der streikenden Arbeiter wurde am Sonnabend (6. Juli) auf 3 000 geschätzt. Der Verkehr auf den Eisenbahnen ist durch den Streik in grosse Unordnung gerathen und der Güterverkehr fast vollständig eingestellt. Beide Parteien, die Eisenbahnverwaltung und die Arbeiter, sind entschlossen, auf ihren Forderungen zu bestehen. Wann der Streik sein Ende erreichen wird, ist gegenwärtig nicht abzusehen. In einer am Sonnabend stattgefundenen Sitzung der Perther Handelskammer wurde über den Streik verhandelt, und die Redner sprachen sich fast einstimmig in zustimmender Weise über die von der Eisenbahnverwaltung und der Regierung angenommene Haltung aus. Der in der Sitzung der Kammer anwesende Premier wurde aufgefordert, seine Ansichten über den Streik zu äussern. Er sagte, die Forderungen seien niemals abgeschlagen worden; die Regierung habe den Arbeitern angeboten, die Lohnfrage durch ein unabhängiges Schiedsgericht entscheiden zu lassen. Hierzu sei die Regierung auch jetzt noch bereit. Er bestehe darauf, dass ein Versuch zur Einschüchterung keinen Erfolg haben dürfte. Er und seine Kollegen seien fest entschlossen, für diesen Grundsatz zu kämpfen. Zeigten sie sich jetzt schwankend, so könnten sie ebenso gut die Kontrole über die Eisenbahnen aus der Hand geben. Es werde sich jetzt ausweisen, ob die Streiker oder das Ministerium die Kontrole über die Eisenbahn ausüben sollen. Die Regierung sei bereit, auf vernünftige Vorschläge betreffs der Zusammensetzung eines Schiedsgerichts einzugehen. Diese Rede wurde mit begeisterter Zustimmung aufgenommen. Durch den Streik wird eine sehr grosse Anzahl von Personen in Mitleidenschaft gezogen. Mr. Morgans hat die Entlassung von 800 Bergleuten angeordnet, da die Kohlengruben, so lange der Streik dauert, nicht mit Vortheil bearbeitet werden können, und der Kontraktor für die Anfertigung der Röhren für die Coolgardiewasserleitung hat wegen Mangels an Kohlen 500 Arbeiter entlassen müssen. Die Zahl der durch den Streik in Mitleidenschaft gezogenen Personen wird im ganzen auf 25 000 veranschlagt.

Allgemeines.

— **Amerikanische Kohle auf europäischen Märkten.** Zu den besonders beachtenswerthen Zeichen der Zeit gehört, wie die Centralstelle für Vorbereitung von Handelsverträgen schreibt, auch das Vordringen der amerikanischen Kohle auf europäischen Märkten. Schon seit Beginn der Kohlennoth in Europa wurde aus verschiedenen Hafenplätzen als überraschende Neuigkeit das Erscheinen amerikanischer Kohlenschiffe gemeldet; dass es sich dabei nicht um eine vorübergehende Erscheinung handelt, man in Amerika vielmehr ganz ernsthaft daran denkt, auch für die amerikanische Kohle den europäischen Markt zu erobern, zeigt folgender Vorgang: Amerika hat schon bisher auf dem Wasserwege Rotterdam-Mannheim-Strassburg Kohlen nach der Schweiz geliefert, allein die vielfachen Umschüttungen, die die Kohle auf dem Transport durchmachen musste, bewirkten eine derartige Zerbröckelung, dass sie an Ort und Stelle als Kesselfeuerung nicht mehr Verwendung finden konnte. Jetzt sollen günstigere Transportbedingungen geschaffen werden. Man will in nordfranzösischen Häfen grossartige Entlade- und Verladevorrichtungen, Aussonderungsanlagen, Brikettfabriken bauen und Veranstaltungen treffen, dass von hier aus nicht nur den französischen, sondern auch den schweizerischen Verbrauchern Kohlen in bisher gewohnten Sorten geliefert werden können. Die französischen Bahnen haben einen Ausnahmetarif bewilligt, nach dem sich die Fracht vom französischen Hafen nach der schweizer Grenze auf ungefähr 20 Fr. für 10 t stellt; mit Hilfe eines solchen Tarifs glaubt man die deutsche Kohle auf dem schweizerischen Markte unterbieten zu können. Die schweizerische Industrie, die ihre Kohlen bisher aus Deutschland bezog, aber höhere Preise dafür anlegen musste, als ihre deutsche Konkurrenz, heisst unter diesen Umständen natürlich die amerikanische Lieferung willkommen.

— **Kohlenförderung der Welt in den Jahren 1898 bis 1900.** Der „Economist“ bringt eine Zusammenstellung über die in den einzelnen kohlenerzeugenden Ländern der Erde während der letzten Jahre geförderten Kohlenmengen, der wir entnehmen, dass die Kohlenerzeugung in den Vereinigten Staaten von Nordamerika sich von 196 000 000 Tons (1 016 kg) im Jahre 1898 auf 227 000 000 im folgenden und auf 245 000 000 im Jahre 1900 gehoben hat. Dagegen betrug die Kohlenförderung in den gedachten Jahren in Grossbritannien 202 000 000, 220 000 000 und 225 000 000 Tons, in Deutschland 96 000 000, 101 000 000 und 109 000 000, in Frankreich 32 000 000, 32 000 000 und 33 000 000, in Belgien 22 000 000, 22 000 000 und 23 000 000, in Russland 1898 12 000 000 und im folgenden Jahre 15 000 000, in Oesterreich-Ungarn 1898 12 000 000 und im folgenden Jahre 13 000 000 Tons. Von den übrigen Ländern lieferten in den gedachten Jahren Japan rund 7 000 000, Neu-Süd-Wales 6 000 000, Indien 5 000 000 und Kanada 5 000 000 Tons jährlich. Es ergibt sich hieraus, dass Grossbritannien, welches noch im Jahre 1898 mit einer Gesammtförderung von 202 000 000 Tons die führende Stellung unter den kohlenerzeugenden Ländern einnahm, seit 1899 den Vorrang auf diesem Gebiete den Vereinigten Staaten eingeräumt hat. Die Gesammtmenge aller geförderten Kohlen betrug im Jahre 1900 650 000 000 Tons, von welcher Leistung die Vereinigten Staaten und Grossbritannien zusammen nahezu 75 % auf den Markt brachten. Von den in Grossbritannien geförderten 225 000 000 Tons gelangten 58 000 000 oder 26 % zur Ausfuhr, während von der im Jahre 1890 dort geförderten Gesammtmenge von 181 000 000 Tons nur 38 000 000 oder 21 % ausgeführt wurden. Die dortige Kohlenausfuhr hat sich also um rund 43 % vermehrt. Dagegen hat der inländische Verbrauch dort nur eine Steigerung von etwa 17 % erfahren.

— **Ein wasserdurchlässiger Steinblockdamm** findet sich nach der „Schweiz. Bauzeitung“ auf der Erie-Eisenbahn 295 km von Newyork und nur wenige Kilometer von dem bekannten Staruccaviadukt entfernt. Eine daselbst befindliche enge, tiefe Schlucht war im Jahre 1837 durch eine hölzerne Brücke überspannt worden. Als letztere 1850 erneuert werden sollte, kam der bauleitende Ingeniör auf den Einfall, sie, um die Unterhaltungskosten zu sparen, durch einen Damm aus grossen Stein-

blöcken, die unmittelbar an den Wänden der Schlucht leicht zu gewinnen waren, zu ersetzen in der Meinung, ein solcher Damm werde dem Wasser des etwa 12 qkm messenden Einzugsgebietes der Schlucht genügenden Abzug gewähren. In der That fliesst das Wasser bei niedrigem Stande ungehindert ab und nur bei aussergewönlichen Niederschlägen erhebt es sich bis auf 16 m über dem niedrigsten Stand, auf welcher Höhe es in einem Durchlasskanal von 12 qm Querschnitt abfliesst. Die meist pflanzlichen Unreinigkeiten, die das Wasser bei höheren Ständen in den Damm hineinführt, zerfallen während der trockenen Jahreszeit soweit, dass sie vom nächsten Hochwasser wieder weitergeführt werden, so dass bisher eine verminderte Durchlässigkeit des Dammes nicht beobachtet worden ist. Letzterer erhebt sich 49 m über die Sohle der Schlucht und hat an seiner Basis eine Breite von 146 m.

Rechtsprechung.

— Wirksamkeit bahnpolizeilicher Anordnungen. Von der zuständigen Bahnbehörde war ein bislang vom Publikum ungehindert benutzter Fussweg über die Bahn durch eine Einfriedigung gesperrt und das fernere Betreten des Bahndammes an jener Stelle durch Warnungstafeln verboten worden. Trotzdem hatten der Mühlenbaumeister M. und verschiedene andere Personen die Absperrung überstiegen und die Ueberwegung auch weiter benutzt, waren dieserhalb aber wegen Uebertretung des § 53 der Betriebsordnung vom 5. Juli 1892 zur gerichtlichen Verantwortung gezogen. Die Beschuldigten machten geltend, dass sie zu ihrer Handlungsweise berechtigt gewesen seien, weil der betr. Fussweg ein öffentlicher, die Sperrung also eine unbefugte sei. Das Landgericht, an welches die Sache im Berufungswege gelangte, verurtheilte die Beschuldigten, indem es annahm, dass durch die erhobenen Beweise das Bestehen eines öffentlichen Fussweges an der fraglichen Stelle widerlegt sei. Dieses Urtheil wurde, wie das „A. f. E." mittheilt, durch das Oberlandesgericht zu K. bestätigt; dabei aber ist in den Entscheidungsgründen noch ausdrücklich hervorgehoben, dass die Verurtheilung nach Lage der Umstände hätte erfolgen müssen, auch wenn die Feststellung des Landgerichts über das Nichtbestehen eines öffentlichen Weges etwa eine irrthümliche gewesen sein sollte. Denn die Beschuldigten waren verpflichtet, der polizeilichen, von zuständiger Stelle erlassenen Anordnung Folge zu leisten. Wenn sie in ihren Rechten dadurch verletzt wurden, so stand es ihnen frei, die Aufhebung im vorgeschriebenen Wege zu erwirken; bis dahin aber war niemand berechtigt, ihr entgegen zu handeln.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 30,160 km lange Strecke Kosten-Grätz i. P. der königlichen Eisenbahndirektion Posen, welche am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Strecke Konitz-Dirschau zwischen den Stationen Swaroschin und Dirschau gelegene neu eingerichtete Haltestelle Lunau für den Wagenladungs-, Güter- und Viehverkehr eröffnet werden. Lunau liegt 9,261 km von Swaroschin und 4,514 km von Dirschau entfernt. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 65 — Inser.-Nr. 2141 — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen der Station Klein-Hollenstein und der Haltestelle Waidach im Kilometer 19,977 der Linie Kienberg-Gaming-Waidhofen a. d. Ybbs gelegene Personenhaltestelle Hohenlehen ist am 11. August d. J. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 1. September d. J. wird der an der Bahnstrecke Haltern-Hervest-Dorsten gelegene Personenhaltepunkt Lippramsdorf als Haltestelle für den unbeschränkten Gepäck-, Güter- und Thierverkehr eröffnet werden. Privatdepeschenverkehr ist ebenso wie die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Münster in Nr. 64 — Inser.-Nr. 2088 — d. Ztg.)

Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die an der Strecke Wanne-Recklinghausen gelegenen Stationen Recklinghausen und Recklinghausen-Bruch der königlichen Eisenbahndirektion Essen häufig miteinander verwechselt werden. Entsprechende Ergänzung des obigen Verzeichnisses wird anheimgestellt.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I/143 vom 20. August d. J.*) an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Aenderung des Fahrgelderstattungs-Uebereinkommens (abgesandt am 21. August d. J.). (*) Das Datum ist in dem Rundschreiben versehentlich fortgeblieben.)

Nr. II/149 vom 17. August d. J. an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Sitzungslokal für die nächste Ausschusssitzung (abgesandt am 17. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. September d. J. wird die der Betriebsinspektion 1, der Verkehrs- und Maschineninspektion in Lissa i/P. und der Werkstätteninspektion in Posen unterstellte 30,160 km lange Bahnstrecke Kosten-Graetz mit den Haltestellen in der Richtung von Kosten, Bonikowo, Gross-Sepno, Plastowo und Ujazd für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf sämmtlichen vorgenannten Haltestellen ausgeschlossen.

Für die neue Strecke, welche als vollspurige Nebenbahn ausgebaut ist, gilt die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands und die Eisenbahnverkehrsordnung. Die neue Strecke schliesst in Verbindung mit der bereits seit dem Jahre 1881 im Betriebe befindlichen Strecke Opalenitza-Grätz an die Linie Posen-Bentschen-Frankfurt a/O. und in Kosten an die Linie Posen-Breslau an. Für den Durchgangsverkehr ist die Neubaustrecke nicht zugelassen. Sämmtliche Stationen der Neubaustrecke werden in den Gruppentarif II (Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen),

in die Wechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe II betheiligt ist, in den ostdeutschen und mitteldeutschen Privatbahntarif, den Militärbahn- und Staatsbahntarif, den südostpreussischen-schlesisch-sächsischen und hanseatisch-ostdeutschen Gütertarif, den Tarif für den Verkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, den ober- und niederschlesischen Kohlentarif, den Staatsbahn- und Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif, sowie den ostdeutschen Getreidetarif nach österreichischen Grenzstationen einbezogen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Die im Nachtrag I zum Gruppentarif II (Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Breslau vom 6. d. Mts.) enthaltenen Entfernungen für die Stationsverbindungen Gross-Sepno-Kosten und Gross-Sepno-Grätz sind in 13 bezw. 18 km umzuändern.

Ebenso ist die im Nachtrag 4 des ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarifs auf Seite 7 für Kosten angegebene Anstossentfernung von Bentschen auf 81 km zu erhöhen.

Posen, im August 1901. (2176)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Ladefristen.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Auf der Greifswald-Grimmener Eisenbahn wird für die Zeit der diesjährigen Rübenkampagne die Ladefrist auf 8 Stunden herabgesetzt.

Grimmen, den 23. August 1901. (2177)
Die Direktion
der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Auf der Stralsund-Tribseer Eisenbahn wird für die Zeit der diesjährigen Rübenkampagne die Ladefrist auf 8 Stunden herabgesetzt. (2178)

Stralsund, den 25. August 1901.
Der Vorstand
der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

3. Güterverkehr.

Am 1. September d. J. tritt im sächsisch-österr.-ungar. Verbande für die Beförderung von Anthracitkohle bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10000 kg, zwischen Kupferhammer-Grünthal und Wien (Oe. N. W. B., St. E. G., K. F. N. B. und K. F. J. B.) ein Frachtsatz von 122 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 22. August 1901. (2179)
K. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Klassentarif, Theil II, Heft Nr. 2 vom 1. Februar 1897.

Der im Nachtrag II vom 1. August 1900 auf Seite 19 vorgesehene Ausnahmetarif Nr. 33 für Porzellanerde usw. tritt mit 1. November 1901 ohne Ersatz ausser Kraft.

München, den 19. August 1901. (2180)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grenztarif für russisches Petroleum.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden im Verkehr von Mocker i/Wpr. transit die Stationen Dt.-Eylau, Gumbinnen, Insterburg, Memel, Osterode i/Opr., Pillkallen, Pr. Holland, Stallupönen und Tilsit als Empfangsstationen in den Grenzausnahmetarif für raffinirtes russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 14. August 1901. (2181)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Heft 1.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 (Wolle) gelten vom 1. September l. J. ab auch für die Artikel „Krempelwolle (Kericht, auch Flug genannt)".

Breslau, den 21. August 1901. (2182)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif II, Staatsbahn-Wechseltarife mit der Tarifgruppe II und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif.

Am 1. September d. J. wird die zwischen Haynau und Kaiserswaldau gelegene Haltestelle Steinsdorf für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Für den Bereich des Gruppentarifs II sind bereits im Nachtrag 1 die Entfernungen und Frachtsätze angegeben, im übrigen sind der Frachtberechnung bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen die Entfernungen von Haynau mit einem Zuschlage von 7 km oder von Kaiserswaldau mit einem Zuschlage von 6 km, je nachdem sich die niedrigste Gesammtentfernung ergibt, zu Grunde zu legen.

Breslau, den 20. August 1901. (2183)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Ab 1. September 1901 erhält die Ziffer 5 sammt Anmerkung auf Seite 4 des Gütertarifs Basel bad. Bhf. transit - Central- und Westschweiz vom 1. Januar 1899 folgende neue Fassung:

„5. Nach und von den belgischen Stationen.

Ausgenommen sind Sendungen nach und von Antwerpen transit, sowie Antwerpen (Gare centrale, Bassins und Entrepôt) loco, bei denen in dem Frachtbriefe Beförderung über ‚Herbesthal' vorgeschrieben ist."

Karlsruhe, den 21. August 1901. (2184)
Gr. Generaldirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Neckarau in den Ausnahmetarif 6c für Steinkohlen usw. von den Wasserumschlagsplätzen im Tarifheft 3 der Abtheilung B aufgenommen. (2185)

Frankfurt a/M., den 19. August 1901.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 20. August d. J. ab werden die Stationen der Neubaustrecken Waldkirch-Elzach und Neustadt-Donaueschingen der badischen Staatsbahn in das Heft 1 des Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung von Steinkohlen aufgenommen. Bis zur Ausgabe eines Tarifnachtrags wird die Fracht auf Grund der Tarifkilometer und der Frachtsätze der Kilometertariftabelle des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) berechnet. Vom gleichen Tage ab werden die im Tarifheft 6 für die Station Hüfingen der Bregthalbahn bestehenden Frachtsätze aufgehoben und durch gleich hohe Frachtsätze für die Station Hüfingen der badischen Staatsbahn ersetzt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 18. August 1901. (2186)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch - Dortmund - Gronau-Enscheder Kohlenverkehr.

Die Stationen Huister Heide und Zeist der niederländischen Centralbahn werden mit Gültigkeit vom 1. September d. J. in den Ausnahmetarif A einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Dortmund, den 20. August 1901. (2187)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. September d. J. ab werden die Stationen Ferrara und Forli der adriatischen Bahnen mit Schnittsätzen bis Chiasso und Peri in den Ausnahmetarif Nr. 2 für Sämereien und Oelsaaten im Theil II, Abth. B des deutsch-italienischen Gütertarifs aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verbandsabrechnungsbüreau in Strassburg.

Strassburg, den 20. August 1901. (2188)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit sofortiger Gültigkeit treten in den Seehafenausnahmetarifen D und D 1 im Verkehr von der Station Bütow nachstehende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

a) im Ausnahmetarif D für Dextrin, Stärke, Stärkemehl usw.

nach Danzig lege Thor	0,46 ℳ
„ „ Oliv.	0,47 „
„ „ Weichselbhf.	0,48 „
„ Königsberg i/Pr. Ostbahnhof	0,93 „
„ Neufahrwasser	0,49 „

b) im Ausnahmetarif D 1 für Kartoffelstärkefabrikate

nach Danzig lege Thor	0,32 ℳ
„ „ Oliv.	0,33 „
„ „ Weichselbhf.	0,34 „
„ Königsberg i/Pr. Ostbahnhof	0,66 „
„ Neufahrwasser	0,34 „

Bromberg, den 20. August 1901. (2189)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zu den Tarifen Theil II, Heft 1 und 2, gültig vom 1. März 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 gelangt je ein Nachtrag VI zu den vom 1. März 1896 gültigen Tarifen Theil II, Heft 1 und 2 zur Einführung.

Der Nachtrag VI zum Tarif Theil II, Heft 1 enthält:
A. Abänderung, bezw. Ergänzung des Anhanges für besondere Begünstigungen;
B. Berichtigung von Frachtsätzen;
C. Aenderung von Stationsnamen.

Der Nachtrag VI zum Tarif Theil II, Heft 2 enthält:
A. Aufnahme der Stationen Böhm.-Leipa A. T. E., Leitmeritz A. T. E. und Reichenberg A. T. E. in den Tarif;
B. Aufhebung von Frachtsätzen;
C. Abänderung bezw. Ergänzung des Anhanges für besondere Begünstigungen;
D. Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare der vorbezeichneten Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen zum Preise von 12 Hellern oder 10 ₰ für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. August 1901. (2190)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.
(Einführung eines direkten Frachtsatzes für Brennholz, Scheit-, Kloben- und Knüppelholz etc. von Granica nach Rosenheim.)

Mit Gültigkeit vom 1. September 1901 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1901, gelangt für die Beförderung von Brennholz, Scheit-, Kloben- und Knüppelholz der Pos. H-17/1 des Theiles I, Abth. B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland etc. andererseits bis zu 2,5 m Länge von Granica transit nach Rosenheim bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen der direkte Frachtsatz von 175 ₰ pro 100 kg im Kartirungswege zur Anwendung.

Für die Abfertigung vorstehender Transporte sind die Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 1 für den in rubro bezeichneten Verkehr maassgebend.

Wien, am 17. August 1901. (2191)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1901 wird die Stationsverbindung Rakonitz-Cöln-Deutz B. M. mit dem Frachtsatz von 159 ₰ für 100 kg in den Ausnahmetarif Nr. 6/b (für Thon roh, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken) des obenbezeichneten Tarifheftes einbezogen.

Wien, am 19. August 1901. (2192)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Die Sonntagskarten von Bielefeld nach Hameln (nicht wie in der Bekanntmachung vom 12. d. Mts. — Vereinszeitung Nr. 64 — unter 2 infolge Schreibfehlers angegeben: „nach Hannover") werden mit dem 5. Oktober d. J. aufgehoben.

Hannover, den 21. August 1901. (2193)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Main-Neckarbahn.
Die Lieferung und Montirung zweier eingleisiger Brückenkonstruktionen von 9,75 bezw. 9,90 m Stützweite und einer zweigleisigen Eisenkonstruktion von 4,80 m Stützweite mit Lichtschacht für eine Bahnsteigunterführung, sämmtlich auf Bahnhof Weinheim, ca. 36 t Eisen, sollen vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen auf dem Amtszimmer des Unterzeichneten offen, von wo dieselben zum Preise von 2,00 ℳ auch erhältlich sind.

Die Angebote sind postfrei, verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 3. September d. J. einzusenden. Lieferzeit ist anzugeben.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, im August 1901. (2194)
Der Bauinspektor.

Verdingung von 16 000 Stück birkenen Bremsknüppeln für die königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 3. September 1901, Vormittags 12 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. September 1901.

Berlin, den 19. August 1901. (2195)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für den Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz.
a) Hammerstiele und Feilenhefte aus Papiermasse;
b) Burgunderharz;
c) Lokomotiv-Chamottsteine und Filzstreifen;
d) klares, rothes und grünes und Milchglas, sowie Glasglocken;
e) Sohlleder, Rind- und Kalbleder, Weissgar- und Maschinenriemenleder, sowie fertige Treibriemen.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu den Verdingungsterminen, und zwar: für a, b und c den 19., für d und e den 20. September 1901, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer Nr. 2 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar für jede Gruppe von unserem Rechnungsbüreau B bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer Nr. 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 17. bezw. 18. Oktober 1901.

Kattowitz, den 16. August 1901. (2196)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen.
Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 39 Loosen. Zur Besichtigung vom 26. August bis zum 17. September von 10 bis 3 Uhr Zwolle, Utrecht und Tilburg. Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges., IV. Abth., Centraldienst Utrecht, oder von Magazinverwaltern Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis zum 17. September portofrei an die I. Abth. Centraldienst Utrecht

Submittenten sind bis zum 1. Oktober an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, August 1901. (2197
Der Generaldirektor.

Die in unserem Bezirk lagernden alten Oberbaumaterialien, wie Eisenschienen Stahlschienen, eiserne Schwellen, Kleineisenzeug usw. sollen öffentlich verkauf werden.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in baa — nicht in Briefmarken — von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Die Gebote sind bis zum 2. September d. J., Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 5 Tage.

Mainz, den 18. August 1901. (219
Königlich preussische und grossherzoglic hessische Eisenbahndirektion.

Die in den Werkstätten Mainz-Neuth und Darmstadt abgängigen Werkstatt materialien, als: Kupferabfälle, Feue büchskupfer, Kupferspähne, Messinga fälle, Messing- und Rothgussspähne u Stücke, Weissmetall in Stücken u Spähnen, Eisenschrott, Eisendrehspähn Achswellen, eiserne Roststäbe, Gus schrott, Brandguss, Gussspähne, Sta schrott, Blei (Plombenblei), Glasbrocke Gummiabfälle etc., sollen verkauft we den. Die Verkaufsbedingungen neb Angebotsbogen sind gegen porto- u bestellgeldfreie Einsendung von 25 (nicht in Briefmarken) von unserem Ce tralbüreau zu beziehen. Die Angebo sind bis zum Montag, den 2. Se tember 1901, Vormittags ½9 Uh dem Zeitpunkt der Eröffnung, portof an uns einzureichen. Zuschlagsfr 5 Tage.

Mainz, den 19. August 1901. (21
Königlich preussische und grossherzogli hessische Eisenbahndirektion.

7. Vermischte Bekanntmachungen

Verkauf von ausgemusterten Eisenbal wagen.
Bei der Hauptwerkstätte Darmst sind 11 bedeckte und 9 offene aus musterte Güterwagen zum Verkauf hint stellt. Verkaufsbedingungen nebst A gebotsbogen sind gegen porto- und stellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ (ni in Freimarken) von unserem Centr büreau hier zu beziehen. Die Angeb sind bis zum 3. September d. Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunk der Eröffnung, portofrei an uns ein reichen. Die Zuschlagsfrist läuft 17. September d. J. ab.

Mainz, den 17. August 1901. (22
Königlich preussische und grossherzogli hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. August Vorm. gemeldet.

Nr. 24. Berlin, am 24. August 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	20	1	Ballen	Leinewand	—	23	1	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
2	A	221	1	—	Kinderstuhl	—	4	2	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
3	A A	4242	1	Kiste	leer	—	32	3	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
4	A B	—	23	Bund	kurze Reiserbesen	—	201	4	Mainz	Direktion Mainz	
5	A D	573	1	Fass	leer	—	20	5	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
6	A D & G	1316	1	—	Achse	—	102	6	Heilbronn	„	
7	A E G	82280	1	Kiste	elektr. Apparate	—	17	7	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
8	A L	—	1	Sack	Thonerde	—	44	8	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
9	A R	14	1	Kiste	Kleider	—	59	9	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
10	Stempel A R F	4	1	—	sechszackiges Zahnrad		13	10	Pankow Rgb.	„	
11	A S	101	1	Kiste	?	—	8	11	Wiedenbrück	K. E.-D. Münster	
12	A Z	648	1	„	Glas	—	41	12	Ilsenburg	K. E.-D. Magdeburg	
13	B	573	1	—	Fahrrad	—	—	13	Gep.-A. Cöln	K. E.-D. Cöln	Berolina.
14	B	1884 803	2	Fässer	leer	—	118	14	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
15	B	3870	1	Korb	Eisendraht	—	155	15	Aachen	K. E.-D. Cöln	
16	B	4	1	Pack	12 runde Eisenblechdeckel		20	16	Crefeld	„	
17	B	13	1	Kiste	Zündhölzer	—	22	17	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
18	B B	2954	1	Packet	Matte mit 2 Läufern, 1 Hammer, 1 Kohlenschaufel u. Feuerhaken		9,5	18	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
19	B K	559 549	2	Fässer	Petroleum	—	?	19	Meinerzhagen	K. E.-D. Elberfeld	
20	B M	974	1	Kübel	gefüllt	—	183	20	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
21	B Sch	101	1	Stück	eis. Gittertheil	—	32	21	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
22	C C	10484	1	Kiste	Maschinentheile	—	23	22	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
23	C G	10	1	Fass	leer	—	32	23	Mainz	Direktion Mainz	
24	C H	10	1	Kiste	Steinkohlen	—	8	24	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
25	C H	1963	1	Fass	ansch. Farben	—	65	25	Altenstieg	Württemberg. Stsb.	
26	C H C	383	1	Kiste	Flaschen	—	36	26	Pforzheim	Badische Stsb.	
27	C K	14137	1	Stange	Stahl	—	28	27	Eilg.-Abf. Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
28	C K F	8239	1	Ballen	Kapok	—	13	28	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
29	D B	5481	1	Stange	Eisen	—	16	29	Helenabrunn	K. E.-D. Cöln	
30	D St	126	1	Bierfass	leer	—	?	30	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
31	D W C	354	1	eis. Fass	leer	—	91	31	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
32	E	9/10	2	Kisten	?	—	158	32	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
33	E E	647	1	Kiste	?	—	?	33	Ulm	Württemberg. Stsb.	
34	E F	26064	1	Kübel	Margarine	—	18	34	Memel	K. E.-D. Königsberg	
35	E H S V T	—	1	Sack	gebr. Säcke	—	13	35	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
36	E L	1	1	Kiste	Elektrizitätszähler	—	17,5	36	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
37	E M	1433	1	„	Töpfe	—	36	37	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
38	E P	4420 a	1	Packet	div. Buchbindermaterialien		9	38	Schalke	K. E.-D. Essen	
39	E T	100	1	Pack	Betten	—	7	39	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
40	F	7	1	Schliesskorb	leer	—	11	40	Hannover	K. E.-D. Hannover	
41	F	I	1	Korb	Kleider	—	29	41	Neuwedell	K. E.-D. Bromberg	
42	F	—	1	Pack	Ofentheile	—	5	42	Liebenstein=Schweina	K. E.-D. Erfurt	
43	F B	4223	1	Kiste	Cigarren	—	?	43	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
44	F C K	8307	1	Sack	Kaffee	—	15	44	Endersbach	Württemberg. Stsb.	
45	F K	20	1	Reisekorb	—	—	24	45	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
46	F L	4766/69	4	Fässer	anscheinend Farbe	—	150	46	Greifswald	„	
47	F & S	15	1	schwarzer Musterkoffer*)	—	—	50	47	Gep.-A. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	*) mit Eisenbeschlag.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	F V	259	1	Fass	Messingblöcke —	1000	48	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
49	F Z (gestempelt)	—	1	Bund	durchlochte Eisenstücke	16	49	Pankow Rgb.	„	
50	G	7706	1	Fass	Oel —	50	50	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
51	G	513	1	Kiste	? —	12	51	Mainz	Direktion Mainz	
52	G A	989/990	2	Verschläge	Kübel —	25	52	München Centr.	Bayerische Stsb.	
53	G D	102	1	Kiste	Photographiealbums	37	53	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
54	G D	—	1	Pack	Ringe —	10	54	Bramloge	Oldenburgische Stsb.	
55	G E	100	1	Kiste	? —	64	55	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
56	G F	3089	1	Bund	Schaufeln (ohne Stiel)	15	56	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
57	G H	64479	1	Kiste	Webwaaren (?) —	247	57	Heidelberg	Badische Stsb.	
58	G H	—	1	Bund	11 Stg. Rundeisen —	66	58	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
59	G K	9	1	Blechbüchse	— —	2	59	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
60	G K	—	1	—	Schleifstein —	53	60	Bremerhafen-Zollinland	K. E.-D. Hannover	
61	G M	—	1	Korb	Birnen —	52	61	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
62	G M	2942	1	Pack	Flanschen —	18	62	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
63	G S	535	1	„	Eisenwaaren —	8	63	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
64	G W	II	3	—	Unterlagehölzer —	150	64	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
65	H (weiss)	—	1	Stange	Flacheisen —	23	65	Barderup	K. E.-D. Altona	1,50 m lg., 0,11 m br., Streckenfund.
66	H B L	—	1	Kübel	leer —	11	66	Neuekrug	K. E.-D. Cassel	
67	H F	1097 1098	1	Kiste	? —	14	67	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	1 Stuhl ist mit Berlin Nordbhf. beschrieben.
68	H K	1117	1	Bund	2 Stühle —	16	68	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
69	H L	2536	1	Hopfenbüchse	leer —	76	69	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
70	H L	469	1	Pack	3 leere Körbe —	3,5	70	Warmensteinach	„	beklebt Weissensee, beschrieben Berlin.
71	H L	2	1	Ballen	anscheinend Bettzeug	16	71	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
72	H St	—	1	Kiste	Stärke —	10	72	Briesen Westpr.	K. E.-D. Danzig	
73	H T	—	3 3	Petroleumfässer	leer —	180	73	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
74	H W	—	2	Pack	leere Körbe —	16	74	Hamburg	K. E.-D. Altona	
75	J A G & C	204	1	Kiste	? —	26	75	Mainz	Direktion Mainz	
76	J A J	—	1	—	Schornsteinaufsatz —	4	76	Ilversgehofen	K. E.-D. Erfurt	
77	J D	3246	1	Rolle	Käse —	64	77	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
78	J H	1	1	Kiste	ansch. Kleider —	41	78	Warburg	K. E.-D. Cassel	
79	J K	3815	1	Sack	Säcke —	23	79	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
80	J L	—	1	weisser Schliesskorb	Kleider —	20	80	Gep.-A. Herbesthal	K. E.-D. Cöln	Alte Beklebung: 158 Cöln H. B.-Liège.
81	J R	6624	1	Fass	Wein —	28	81	Wanne	K. E.-D. Essen	
82	K	—	1	Bund	27 Stangen Rundeisen	52	82	Rüsselheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
83	K	3	1	Kiste	? —	30	83	Friedland i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
84	K H	4855	1	„	Tabletten —	21	84	den Haag	Holländische E.	
85	K & K	29500	1	Pack	2 Zinkrohre —	7	85	Opalenitza	K. E.-D. Posen	
86	K K A G	—	2	„	gusseis. Ringe —	80	86	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
87	K L	1	1	Blechball.	leer —	4	87	Neuhaus	K. E.-D. Erfurt	
88	K P A	—	50	Stck.	Bufferstangen —	1075	88	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
89	K W	7703	1	Ballen	Pflanzenfaser —	12	89	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
90	L S	522	1	Kiste	Kabeldraht —	17	90	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
91	L W	2790	1	Korbkanne	gefüllt —	30	91	Mannheim	Direktion Mainz	
92	M	5106	1	Kiste	Wichse —	30,5	92	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
93	M	1/6 10/15	12	Kübel	leer —	167	93	Eving	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	
94	M	400	2	Pack	12 Handsägen —	20	94	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
95	M B	12684	1	Kiste	Cigarren —	50	95	den Haag	Holländische E.	
96	M B	437	1	„	Schuhwichse —	12	96	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
97	M & C A & B	—	2	Kisten	— —	50	97	Amersfoort	Holländische E.	
98	M E E L H	2150/1	2	„	leer —	56	98	Fürth	Bayerische Stsb.	
99	M G	6	6	—	Eisenstäbe —	72	99	Gräfenberg	„	
100	M G & C	213 408 484 2314 1016	5	Kisten	leer —	25	100	Mainz	Direktion Mainz	
101	M M	—	1	Korb	Gemüse —	7	101	Holzkirchen	Bayerische Stsb.	
102	M P	7404	1	Blechbüchse	Oel —	—	102	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
103	M S	—	1	Korb	Birnen —	19	103	München Centr.	Bayerische Stsb.	
104	M S	643	1	Fass	leer —	—	104	Cöln	K. E.-D. Cöln	
105	M S	—	1	brauner Rohrplattenkoffer	— —	63	105	Gep.-A. Basel	Badische Stsb.	bekl. Berlin Anh.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
106	M W	—	1	Koffer	Putzfedern —	32,5	106	Gep.-A. Sagan	K. E.-D. Breslau	Lissa i/P.-Sagan.
107	N	18	1	Kiste	leer —	22	107	Mannheim	Direktion Mainz	
108	N S oder M St	1	1	Fass	Messingabfälle —	455	108	Schalke	K. E.-D. Essen	
109	O	6133	1	„	? —	100	109	Altona	K. E.-D. Altona	*) ausserdem: H D 5530 (blau durchstrichen).
110	O St*)	4	1	Reisekorb	Wäsche und Kleider	19	110	Ronneburg	Sächsische Stsb.	
111	P	4379	2	Bund	leere Körbe —	45	111	Bramsche	Oldenburgische Stsb.	
112	P C N	531	1	Kiste	Vaseline-Cigarren —	29	112	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
113	P H	68	1	„	Zinkblech —	54	113	Cassel O.	„	
114	Ph Z	—	2	—	rohe Bettstellentheile (Seitentheile)	17	114	Mainz	Direktion Mainz	
115	P K	221/23	3	Kolli	Bettstellentheile —	—	115	Oranienburg	K. E.-D. Berlin	
116	P P	—	1	Bund	Stuhlrohr —	12	116	Eilgutabfertig. Frankfurt a/M. Hauptbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
117	P R	—	1	—	Bodenkarre —	40	117	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
118	R	20	1	—	Kupferschale —	7,5	118	Dillingen	Bayerische Stsb.	
119	R	25	1	Korb	Bohnen —	10	119	Herne	K. E.-D. Essen	
120	R	7292/31	3	Kisten	? —	—	120	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
121	R B	849	1	Bund	Eisenbleche —	47	121	Hösel	K. E.-D. Essen	
122	R F	5361	1	Kiste	? —	—	122	Prostken	Ostpr. Südbahn	
123	R M	571	1	Ballen	rothes Garn —	39	123	Gep.-A. Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
124	R S	1035	1	„	Zwirnbuxkin (Hosenzeug)	38	124	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
125	R W & C	601	1	Kiste	? —	30	125	Mainz	Direktion Mainz	
126	S	3269	1	Kübel	Seife —	72	126	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
127	S	8314	1	Kiste	? —	30	127	Heidelberg	Badische Stsb.	
128	S B	1608	1	„	Feuerlöschapparat —	17	128	Meeringen	K. E.-D. Cassel	
129	S C	31509	1	Korb	Steuergut —	40,5	129	Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
130	S & Co.	23	1	Ballen	fertige Wolle —	116	130	Neubabelsberg	K. E.-D. Berlin	
131	S C B	164/162	2	—	Wagendecken —	83	131	Süssen	Württemberg. Stsb.	Dienstgut.
132	S H	407	1	—	Trittleiter —	—	132	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
133	S J	20569	1	Kiste	Lampentheile —	47	133	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
134	Sig	2595	1	Pack	2 Schrauben — 2 Muffen — 1 Maschinenth. —	5	134	Bensheim	Direktion Mainz	
135	S J P	11326	1	Bund	Stahlstangen —	36	135	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
136	S N	1440	1	Kiste	Gummigürtel —	21	136	München Centr.	Bayerische Stsb.	
137	S S	2749	1	„	ansch. Wein —	27	137	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
138	T	1910 2260 2260	3	—	Ofentheile —	11	138	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
139	T	1	8	Bund	gusseiserne Töpfe —	41	139	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
140	v T F	660	1	Kiste	Glasplatten —	121	140	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
141	W B	376	1	„	Litzen —	25	141	Mannheim	Badische Stsb.	
142	W B	122	1	„	Schneidemaschine —	11	142	Zeitz pr. Stsb.	K. E.-D. Erfurt	
143	W B	3592	1	Ballen	Stoffe —	17	143	Crefeld	K. E.-D. Cöln	beschrieben: Crefeld.
144	W F	35874	1	Kiste	? —	80	144	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
145	W H	1149	1	Fass	Wein —	21	145	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
146	W J S	1	1	Kiste	? —	10	146	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
147	W S	349 461 848 867 881	5	Körbe	Kleider —	225	147	Spindlersfeld	K. E.-D. Berlin	
148	Z M A	17123	1	Ballen	— —	53	148	Mainz	Direktion Mainz	
149	Z V	288	1	Kiste	Papier —	232	149	Hanau West	K. E.-D. Frankf. a/M.	
150	Z W	26671	1	„	leer —	31	150	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
151	Alice Vordin, Kungsholm brozat, Stockholm, Fragile	—	1	Koffer	? —	23	151	Sassnitz H.	K. E.-D. Stettin	
152	Brand Löwenbräu München	54851 90462	2	Fässer	leer —	50	152	Hannover	K. E.-D. Hannover	
153	Brand Rizzibräu Kulmbach	22326	1	Fass	leer —	19	153	„	„	
154	Brand Vereinsbrauerei Herrenhausen	6036	1	„	leer —	30	154	„	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
155	Brand, Aktien-brauerei Hannover	15120	1	Fass	leer —	18	155	Hannover	K. E.-D. Hannover	
156	Fr. Brandes	—	1	Korb	— —	41	156	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
157	Cöln	26703	1	—	hölzerne Wagenrunge	—	157	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
158	Doornkant Westgaste (Norden)	4432	1	Bierfass	leer —	24	158	Norden	K. E.-D. Münster	
159	*C u. U Elberfeld	4185	1	Ballen (Sack-tuch)	grauer Nessel —	27	159	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	*) die Beschreibung mit Druckerschwärze scheint alt zu sein.
160	Fleischmann	—	1	—	Milchgefäss, 20 l —	—	160	Wilzhofen	Bayerische Stsb.	
161	Gautzsch	266	2	Pack	Medizingläser —	6	161	Gautzsch	Sächsische Stsb.	
162	Racke	1295	1	Fass	leer —	27	162	Mainz	Direktion Mainz	
163	Rettungs-anstalt Ober-urbach	—	1	Ballot	Fussmatten —	8,5	163	Schorndorf	Württemberg. Stsb.	
164	August Reissenwe-ber 1888	—	1	Kleiderlade	leer —	30	164	Gep.-A. Coburg	K. E.-D. Erfurt	
165	Ross	—	1	Korb	Kleider —	29	165	Berlin	K. E.-D. Berlin	
166	E. R. Louis Rössner in Bremsnitz	—	1	Fass	gefüllt —	55	166	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
167	Silber	I 30	1	Kiste	Spiegelgläser —	16	167	Kirchheim	Württemberg. Stsb.	
168	Trier	23	1	Korb	Ballen —	64	168	Trier	St. Johann=Saarbr.	
169	Carl Wilke	—	1	„	Kleider —	62	169	Berlin	K. E.-D. Berlin	
170	Winter-huder Aktien-brauerei	—	1	—	leerer Flaschenkasten	5	170	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
171	—	8	1	—	Plan —	37	171	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut
172	—	12	3	Stück	Kornsiebe —	2,5	172	Niebüll	K. E.-D. Altona	
173	— roth	Fabrik 17	1	—	eis. Rohr —	32	173	Charlottenbrunn	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
174	—	47	1	Sack	fr. Bohnen —	25	174	Weener	Oldenburgische Stsb.	
175	—	111	1/16	Tonne	Heringe —	9	175	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
176	I	120	1	Sack	leere Säcke —	6	176	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
177	—	173	1	—	Maschinentheil —	55	177	Mainz	Direktion Mainz	
178	—	544	1	—	eis. Rohr —	45	178	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	6 m lang.
179	—	861 (an-gegos-sen)	1	—	Eisentheil —	14,5	179	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	roth gestrichen.
180	—	1075/6	2	Kisten	leer —	59	180	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Essen	
181	—	1496	1	Bierfass	leer —	18	181	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
182	—	2626 14 Stück	1	—	Elevatorbecher —	4	182	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
183	—	3546	1	Fass	leer —	8	183	Fürth	Bayerische Stsb.	
184	—	4148	2	—	Achsen —	190	184	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
185	—	24749	1	Stck.	Runge —	10	185	Waldenburg	E. E.-D. Breslau	Dienstgut.
186	—	41303	1	—	Maschinentheil —	4	186	Mainz	Direktion Mainz	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
187	Sch	1349	1	Kiste	? —	105	187	Blumenau O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
188	E	44633	1	Fass	Oel —	143	188	Belgard	K. E.-D. Stettin	
189	‡	—	1	Pack	Unterlagsscheiben —	5	189	Blankenhain	Weimar-Berka-Blankenhainer E.	Dienstgut.
190	‡	—	1	„	Bolzen —	33	190	Blankenhain	Weimar-Berka-Blankenhainer E.	Dienstgut.
191	‡	—	1	„	Bolzen —	35	191	Blankenhain	Weimar-Berka-Blankenhainer E.	Dienstgut.
192	roth /	—	1	—	eis. Schnecke (Gewindetheil)	5	192	Cüstrin=Vorstadt	K. E.-D. Bromberg	
193	rother Strich	—	1	Stab	Winkeleisen —	14	193	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
194	/ weiss oder ××	—	1	„	Flacheisen —	33	194	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
195	weisser Strich	—	1	—	Eisenrohr —	10,5	195	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
196	roth ××	—	2	—	verzinnte Eisenrohre	39	196	Artern	K. E.-D. Erfurt	
197	blau /	—	1	Bund	20 Hufeisen —	16	197	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
198	—	—	1	Korb	neuer Armkorb von Weidengeflecht	0,5	198	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
199	—	—	1	—	verzinkte Badewanne	15	199	Aurich	K. E.-D. Münster	
200	—	—	1	eisernes Benzinfass	leer —	95	200	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
201	—	—	1	Pack	6 eichene Bohlen —	18,5	201	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	*)
202	—	—	1	Wagen	Bruchsteine —	10 000	202	Steele N.	K. E.-D. Essen	74266 Esn.
203	—	—	3	Fässer	Cement —	530	203	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
204	—	—	1	Kiste	Croquetspiel —	—	204	Gep.-A. Berlin Stett. Bhf.	„	
205	—	—	1	Korb	Drahtstifte —	59	205	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
206	—	—	1	Wagen	Düngemittel —	—	206	Nieder-Schöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	33954 Bsl.
207	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	19	207	Liebenstein-Schweina	K. E.-D. Erfurt	
208	—	—	1	Bund	Eisenstäbe, eckig —	67	208	Hösel	K. E.-D. Essen	
209	—	—	1	(in Stroh)	Eisenstangen, gebogen	111	209	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
210	—	—	1	Pck.	2 Eisentheile	15	210	Eilg.-A. Bonn	K. E.-D. Cöln	ansch. Schliesskeile.
211	—	—	2	—	lebende graue Enten	—	211	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
212	—	—	1	Pack	schmiedeeisern Façonstück	26	212	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
213	—	—	1	„	Fensterriegel —	13	213	Düsseld.-Derend.	„	
214	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	35	214	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
215	—	—	1	—	Flacheisen —	7	215	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	60 cm lang, 10 cm br.
216	—	—	2	—	Gasrohre —	6	216	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
217	—	—	1	Bund	Gittereisen —	15	217	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
218	—	—	1	„	Gussrollen —	8	218	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
219	—	—	1	Sack	Gurken —	70,5	219	Niederschelden	K. E.-D. Elberfeld	
220	—	—	1	„	Gurken —	50	220	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
221	—	—	1	Korb	grobe Gusswaaren —	84	221	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
222	—	—	1	Sack	l. alte Gipssäcke —	12	222	Gera	K. E.-D. Erfurt	
223	—	—	2	—	eis. Haken —	?	223	Eilg.-A. Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
224	—	—	1	grauer Handkoffer	— —	19	224	Gep.-A. Rath	K. E.-D. Elberfeld	
225	—	—	1	brauner Handkoffer**)	— —	26	225	Gep.-A. Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	**) mit braunem Segeltuch überzogen.
226	—	—	1	Pack	Hemmschuhe —	15	226	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
227	—	—	1	—	einsitziges Herrenfahrrad	—	227	Gep.-A. Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Naumann's Germania Nr. 1 A.
228	—	—	1	Holzkoffer	Effekten —	15	228	Gep.-A. Cöln	K. E.-D. Cöln	
229	—	—	2	Bund	Holzpfähle —	55	229	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	ca. 4 m lang.
230	—	—	1	(in Papier)	Holzrahmen (Sophalehne)	4	230	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
231	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	1,75	231	Weener	Oldenburgische Stsb.	
232	—	—	1	Pack	10 Paar Holzschuhe —	10	232	Lengerich	K. E.-D. Münster	mit Schaffellbesatz.
233	—	—	1	Pack in Papier	eiserne Hufeisen für Stiefel u. Schuhnägel	5,5	233	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
234	—	—	1	Kiste	Kaffeeessenz —	13	234	Gotha	E. E.-D. Erfurt	
235	—	—	1	—	holländ. Käse —	—	235	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
236	—	—	1	Bund	Kanteisen —	51	236	Würzburg	Bayerische Stsb.	
237	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	237	Bingen	Direktion Mainz	
238	—	—	1	„	Kartoffeln —	16	238	Heudeber D.	K. E.-D. Magdeburg	
239	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	72	239	Kaufbeuren	Bayerische Stsb.	
240	—	—	1	—	Kinderfahrrad —	—	240	Gep.-A. Thale	K. E.-D. Magdeburg	Packmeisterkarte Nr. 35 von Berlin Potsd. Bhf. nach ?
241	—	—	2	Stück	Kinderwagen —	27	241	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
242	—	—	1	Koffer	alte Kleider —	—	242	Gep.-A. Rotenburg i/Hn.	K. E.-D. Münster	†)
243	—	—	1	Korb	Kleider —	17	243	Steele	K. E.-D. Essen	
244	—	—	1	Sack	gebrauchte Kleider —	10	244	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
245	—	—	1	—	Kleiderrechen —	6	245	Freiburg	Badische Stsb.	
246	—	—	1	Koffer	leer —	21	246	Gep.-A. Olsberg	K. E.-D. Cassel	Gep.-Schein 32 Brilon Stadt-Olsberg.
247	—	—	1	graugelber Koffer	Reiseeffekten	—	247	Gep.-A. Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	248	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	39024 Bsl.
249	—	—	1	Korb	Frauenkleider und Wäsche	20	249	Gep.-A. Berlin Stett. Bhf.	„	Invalidenkarte: Emma Blank.
250	—	—	1	„	Herren- und Damengarderobe	20	250	Gep.-A. Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
251	—	—	1	„	Kleiderstoff, Wäsche und alte Schuhe	14	251	Gep.-A. Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	

*) 29 cm lang, 33 cm breit, 5 cm stark; sämmtliche Bohlen haben in der Mitte ein Loch.
†) Adresse: Michael Kariellack beim Landwirth Hinrich Hansen, Glashütte Holstein.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
252	—	—	1 1	Korbkoffer*) braune lederne Reisetasche**)	— —	23	252	Gep.-A. Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	*) mit eiserner Vorlegestange. **) mit Nickelbeschlag.
253	—	—	1 1	Korb Sack	leer —	5	253	Gep.-A. Bruchsal	Badische Stsb.	***)
254	—	—	1	Pack	3 leere Körbe —	4,5	254	Korb	K. E.-D. Frankf. a/M.	
255	—	—	1	"	5 Körbe —	24	255	Berlin Stn.	K. E.-D. Berlin	
256	—	—	1	"	9 Stück Korbdeckel —	5	256	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
257	—	—	1	Ballen	Korken —	47	257	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
258	—	—	1	Sack	gemahlene Kreide —	55	258	Driburg	K. E.-D. Cassel	
259	—	—	1	Pappkiste	10 Pack Kreide für Schneider, 1 Tischdecke, 2 Teppiche	19,5	259	Gep.-A. Mülheim-Epp.	K. E.-D. Essen	
260	—	—	1	Bund	12 Stück Kupferrohre	15	260	Eila. Bochum Süd	"	
261	—	—	1	Pack	12 gusseis. Kurbeln —	26	261	Salzkottern	K. E.-D. Cassel	
262	—	—	2	—	hölzerne Kurbeln mit Schrauben	2	262	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
263	—	—	1	Ballen	Leder —	15	263	Büren	K. E.-D. Cassel	
264	—	—	1	"	Leder —	48	264	Eila. Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
265	—	—	1	Sack	wollene Lumpen —	16	265	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
266	—	—	1	—	Maschinentheil —	305	266	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
267	—	—	1	Pack	Maschinentheile —	7	267	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
268	—	—	9	—	Maschinentheile —	20	268	Sonderburg	K. E.-D. Altona	
269	—	—	1	Ring	Messingdraht†) —	4	269	Kolberg	K. E.-D. Stettin	†) in Sackleinewand.
270	—	—	1	Bund	8 Muffen —	7,5	270	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
271	—	—	1	Pack	Schrauben u. Muttern	—	271	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
272	—	—	1	Wagen	Nusskohle —	—	272	Zerrenthin	K. E.-D. Stettin	24413 Bsl.
273	—	—	1	Korb	leere Oelflasche —	5	273	Seligenstadt b. Würzbg.	Bayerische Stsb.	seit 13. VI.
274	—	—	2	—	hölzerne Pferdebäume mit Eisenbeschlag	—	274	Lauenburg	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
275	—	—	1	Bund	9 Pferdedecken, gez. M. G.	—	275	Bückeburg	K. E.-D. Hannover	
276	—	—	2	—	Pflugschaare —	4	276	Thorn	K. E.-D. Bromberg	eingeschlagen: 783274.
277	—	—	—	—	1 cbm kleine Pflastersteine für Mosaikpflaster	—	277	Ludwigsglück	K. E.-D. Kattowitz	
278	—	—	1	Bund	12 Piassavabesen —	7,5	278	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
279	—	—	1	Beutel	Plomben —	19	279	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
280	—	—	1	—	Priv.-Wagendecke —	—	280	Kiel	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
281	—	—	1	—	Priv.-Wagendecke —	92	281	Harburg	"	Dienstgut.
282	—	—	1	—	Pumpentheil oder Bohrmaschinentheil	45	282	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
283	—	—	1	—	Querbaum —	—	283	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
284	—	—	1	—	eis. Rad mit Achsschenkel von einem Pflug	?	284	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
285	—	—	1	—	eisernes Rad (roth gestrichen, mit schwarzem, hölzernem Kurbelgriff)	10	285	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	Alexanderwerk Remscheid (eingegossen).
286	—	—	1	Reisekorb	— —	68	286	Gep.-A. Stettin	K. E.-D. Stettin	††)
287	—	—	1	"	— —	33	287	Prostken	Ostpreuss. Südbahn	
288	—	—	1	alter Reisekorb	— —	67	288	Gep.-A. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
289	—	—	1	neuer Reisekorb	leer —	3,8	289	Hamburg	K. E.-D. Altona	
290	—	—	1	—	eis. Rohr —	2	290	Sonderburg	"	
291	—	—	3	—	eiserne Rohre —	39	291	Straubing	Bayerische Stsb.	
292	—	—	3	—	verzinnte Rohre —	57	292	Schleswig	K. E.-D. Altona	
293	—	—	1	Beutel	Rosinen —	25	293	Brunau P.	K. E.-D. Magdeburg	
294	—	—	1	—	Brett (Rückentheil eines Küchenschrankes)	3	294	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
295	—	—	1	Bund	10 Stangen Rundeisen	41	295	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
296	—	—	5	—	Rundeisenstäbe —	40	296	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
297	—	—	1	Pack	gebr. Säcke —	31	297	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	
298	—	—	1	Sack	22 l. Säcke (für Getreide oder Mehl)	17	298	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
299	—	—	1	Wagen	Sand —	—	299	Tempelhof Rangirb.	K. E.-D. Berlin	40061 Bsl.
300	—	—	1	Bund	3 Schaufeln mit Stiel	5	300	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
301	—	—	1	Schliesskorb	— —	24	301	Gep.-A. Hannover	K. E.-D. Hannover	†††)

***) Sack hat alte Bezettelung: Nr. 8 Schwetzingen-Heidelberg.
††) Eisenstange und 2 Schlösser, kreuzweise umschnürt.
†††) gez. Kühlze. Eisenstange und Schloss. Linker Seitengriff von Bindfaden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
302	—	—	1	grosser viereckiger Schliesskorb	— —	47	302	Gep.-A. Mannheim	Badische Stsb.	
303	—	—	1	Bund (24 Blatt)	Schmiergelleinwand	—	303	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
304	—	—	1	Korb	Schwämme —	22	304	München Centr.	Bayerische Stsb.	
305	—	—	8	—	Schwellenkiefern —	—	305	Altwieck	K. E.-D. Danzig	Dienstgut.
306	—	—	1	brauner Segeltuchkoffer	— —	13	306	Gep.-A. Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
307	—	—	1	Bund	4 schmiedeeiserne Stäbe mit Muttern	5	307	Beelitz	K. E-D. Magdeburg	
308	—	—	1	„	eis. Stangen und Klammern	20	308	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
309	—	—	1	Pack	2 eis. Stangen, 4 Bolzen	7	309	Lübtheen	Grhzl. Meckl. Stsb.	
310	—	—	1	—	Stahlkohlensäureflasche, leer	22	310	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
311	—	—	1	Ballen	Speck —	64	311	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
312	—	—	1	—	Sportwagen —	12,5	312	Neuss	K. E.-D. Cöln	
313	—	—	1	—	Sportwagen (Spielwagen)	1,5	313	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
314	—	—	1	Korb	gefüllte Steingutflaschen	56	314	Rheda	K. E.-D. Hannover	
315	—	—	1	Wagen	Steinschlag —	—	315	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	28 378 Han.
316	—	—	1	—	Strandkorb —	25	316	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
317	—	—	1	—	alter Stuhl —	5	317	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
318	—	—	1	—	gebrauchte Sturmlaterne, mit Petroleum gefüllt	1,2	318	Weener	Oldenburgische Stsb.	
319	—	—	1	Bund	alte Taue —	21	319	Hannover	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
320	—	—	1	Stück	Teppich —	17	320	Hannover Nord	„	*)
321	—	—	4	—	messingerne Thekenauflagen	4	321	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
322	—	—	1	—	Tischplatte, mit Blech überzogen	5	322	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
323	—	—	2	—	hölzerne Trichter auf Fischfässer	6	323	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
324	—	—	1	—	eis. Ventil —	80	324	Weida	K. E.-D. Erfurt	
325	—	—	1	Pack	10 eis. Verschlüsse	2	325	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
326	—	—	1	Fass	Viktoria-Brauerei —	—	326	Stettin	K. E.-D. Stettin	
327	—	—	2	Fässer	Pilsener —		327			
328	—	—	1	Bund	5 eis. Vorhangstäbe	2	328	Darmstadt	Direktion Mainz	
329	—	—	1	—	eis. Wagenschieber	11	329	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
330	—	—	1	—	hölzerne Wasserwaage	2	330	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
331	—	—	1	Wagen	lose Theile zu Wellblechbaracken	—	331	Altwasser	„	34 868 Bsl.
332	—	—	3	—	Winkeleisen — / eis. Rahmen —	223 / 63	332	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
333	—	—	1	Stange	Winkeleisen —	11	333	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
334	—	—	1	Bund	Winkeleisen —	50	334	Dillingen	Bayerische Stsb.	
335	—	—	5	—	kleine Zinkeimer —	14	335	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	

II. Oesterreichische, ungarische und andere Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B J	—	1	Stück	Pflugeisen —	0,8	1	Zákány	Südbahn	
2	B K	—	1	Korb	Kleider —	45	2	Kaposvár	Ungarische Stsb.	von Baden.
3	D C	—	1	Ballen	Hanf —	50	3	Filaret	Rumänische Stsb.	
4	G	3812	1	Dose	Schmiere —	23	4	Zákány	Südbahn	
5	H H S B	—	2	Stück	leere Bierfässer —	35	5	Székesfehérvár	„	
6	J R	III / 435/6	2 / 2	„ / Kisten	Eisenschienen — / unbekannt —	72 / 112	6	Lokve	Ungarische Stsb.	von Cilli.
7	S	7876	1	Ballen	Tuch —	101	7	Budapest nyugoti p. u.	„	von Riechnow.
8	L B	9951	1	Kiste	Stiefelwichse —	94	8	N. Kanizsa	Südbahn	
9	L W S	516	1	„	Baumwollwaare —	60	9	Pozsony	Ungarische Stsb.	von Gross-Siegharts.
10	M F S	1439	1	Fass	Theer —	245	10	Zágráb	Südbahn	
11	M O W	750	1	Kiste	Wagenschmiere —	56	11	Sziszek	„	
12	Sg	III	1	Bund	leere Körbe —	2,5	12	Csáktornya	„	
13	—	—	1	Steige	leer —	7	13			
14	—	23	5	Kisten	Blech —	475	14	Zombor	Ungarische Stsb.	
15	—	—	1	Korb	Eisenwaare —	123	15	Zágráb	Südbahn	
16	—	—	1	Stück	Mulde —	3	16	N. Kanizsa	„	

*) Anscheinend für Künstler. Alte Beklebung: Eilgut Wiesbaden.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 67. | 28. August 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Ein Vorschlag zur Lösung der Stückgutfrage durch Gründung eines deutschen Stückgutverbandes.

Seit geraumer Zeit bildet die Stückgutfrage den Gegenstand wichtiger Verhandlungen zwischen den einzelnen deutschen Eisenbahnverwaltungen, wie nicht minder lebhaften Meinungsaustausches in der Fachpresse. Verfasser regte vor Jahren in dieser Zeitung (vergl. Jahrgang 1895 Nr. 53) die Trennung von Stückgut und Wagenladung an, und schon damals erschien die einheitliche Behandlung des Stückgutes innerhalb des Deutschen Reiches, unbekümmert um Eigenthumsverhältnisse, Antheilsberechnungen und Wegevorschriften, als erstrebenswerthes Ziel. Bei der heutigen, auf Vereinheitlichung der deutschen Bahnen gerichteten Strömung darf wohl ein Vorschlag der Beachtung werth erscheinen, welcher ohne Aufgabe irgend welchen Sonderrechts einen grossen Schritt näher zum Ziele führen muss und mit dessen Verwirklichung vielleicht auch ein Weg gezeigt wird, der für eine Personentarifgemeinschaft vorbildlich wirken kann.

Die Schwierigkeiten, welche einer allgemeinen deutschen Eisenbahngemeinschaft entgegenstehen, werden voraussichtlich noch viele Jahre zu ihrer Ueberwindung bedürfen. Die Früchte einer solchen Eisenbahngemeinschaft hängen ja für jeden Eingeweihten so greifbar nahe, dass man sie gern pflücken möchte, aber alle unsere bisherigen Einheitsbestrebungen, Uebereinkommen, Verbände usw. reichen doch nicht über das Nächstliegende hinaus, und die besten Früchte harren noch der Ernte. Ist man aber überzeugt, dass eine allgemeine deutsche Eisenbahngemeinschaft mit einem Schlage nicht erreichbar ist, so erübrigt nur, auf der längst betretenen Bahn weiter schrittweise vorzudringen. Einen mächtigen Erfolg in dieser Richtung verspricht eine allgemeine deutsche Stückgutgemeinschaft, die hiermit unter dem Namen „deutscher Stückgutverband“ vorgeschlagen werden soll. Es ist bekannt, dass der Stückgutverkehr im Verhältniss zum Ertrag viel zu hohe Selbstkosten verursacht. Eine durchgreifende Verbesserung dieses Verhältnisses wird so lange nicht erreicht werden, bis die Sonderinteressen der Einzelbahnen den gemeinsamen Interessen aller Bahnen untergeordnet sein werden. Der deutsche Stückgutverband soll berufen sein, die Abfertigung einschliesslich Annahme, Verladung, Beförderung, Umladung, Entladung und Ausgabe der Stückgüter (Fracht- und Eilgut) zu regeln sowie die Einnahme für alle sogenannten direkten Sendungen, also für diejenigen Stückgüter, welche aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer anderen übergehen, als gemeinsames Frachtaufkommen zu verrechnen.

In der Art dieser Verrechnung liegt der Schwerpunkt des Vorschlages, hierin wurzeln überhaupt alle erreichbaren Vortheile, weshalb dieser Punkt zunächst zu besprechen ist. Der Frachtsatz zwischen je zwei Stationen des Deutschen Reichs wird auf Grund eines vom Stückgutverbande bearbeiteten Hauptentfernungszeigers ermittelt, der die kürzesten Entfernungen sämmtlicher für den Stückgutverkehr eröffneten Stationen enthält. Es bleibt den Eisenbahnverwaltungen überlassen, Auszüge aus diesem Entfernungszeiger für ihre Stationen herauszugeben. Die direkte Abfertigung wird also nicht mehr gehemmt sein und die jetzt oft mehrmaligen gebrochenen Abfertigungen von Verbandsstation zu Verbandsstation mit ihren störenden Einflüssen auf die Verladung, Frankirung usw. fallen ein- für allemal fort. Die kleinste Station im Elsass wird vorkommendenfalls nach der kleinsten Station in Ostpreussen direkt abfertigen können. Sofern die Sendungen innerhalb der Versandverwaltung verbleiben, fliessen die Einnahmen wie seither dieser Verwaltung ungeschmälert zu, sobald aber mehrere deutsche Eisenbahnverwaltungen an der Beförderung betheiligt sind, fliesst die Gesammtfracht in die Gemeinschaft des Stückgutverbandes. Dasselbe ist bezüglich der deutschen Frachtantheile im Auslandsverkehr der Fall, sobald dieser die Eigenschaft eines Nachbarverkehres verliert. Die Gesammtfrachteinnahme wird monatsweise nach feststehenden Verhältnisszahlen vertheilt. Die einfachste Art der Frachtvertheilung wäre unter

Zugrundelegung des Verhältnisses der Länge der einzelnen Eisenbahnverwaltungen zur Gesammtlänge aller deutschen Eisenbahnen zu erreichen. Es kann leicht eine Rechnung aufgemacht werden, um zu prüfen, ob diese einfachen Verhältnisszahlen zur gerechten Ausgleichung der Frachtantheile genügen. Es brauchen nur für einen abgeschlossenen Monat alle direkten Stückgutfrachtbeträge, welche später in die Gemeinschaft fallen, zusammengerechnet und die daraus bezogenen Antheile der einzelnen Verwaltungen zusammengestellt zu werden, worauf zu prüfen ist, was dagegen jede Verwaltung bezogen hätte, wenn die Vertheilung nach der Eisenbahnlänge erfolgt wäre. Stellt sich dabei heraus, dass die Länge der Eisenbahnen allein als gerechter Vertheilungsmaassstab nicht genügt, so müssten andere Verhältnisszahlen gesucht werden, z. B. die Produkte aus der Eisenbahnlänge und aus der Bevölkerungszahl.*) Ueber kleine Abweichungen wird um so leichter hinwegzusehen sein, als jede Verwaltung grosse indirekte Vortheile haben wird.

Wie die preussisch-hessische Gemeinschaft im Stückgutverbande ein ganzes bilden würde, stände auch nichts im Wege, wenn sich die kleineren Verwaltungen mit derjenigen grösseren Nachbarverwaltung zu einer Gruppe vereinigen würden, unter deren Einfluss sie stehen; es würden dann etwa 8—10 länderweise abgegrenzte Bezirke bleiben, mit welchen der Verband abzurechnen hätte. Die diesen Bezirken zugetheilten Antheile wären von diesen wieder nach denselben oder nach eigenen Grundsätzen an die betheiligten Bahnen weiterzuvertheilen. Wenn man bedenkt, dass nach Schaffung eines solchen allgemeinen Stückgutverbandes in den jetzigen Tarifverbänden nur noch die Wagenladungen übrig bleiben, die um so spärlicher werden, je grössere Entfernungen in Betracht kommen, so lässt sich kühn behaupten, dass 90 % der Stationsverbindungen innerhalb der Verbände aus den Abrechnungen ausscheiden, wodurch auch diese Abrechnungen ganz wesentlich vereinfacht werden.

Die Rechnungslegung innerhalb des Stückgutverbandes würde ebenfalls bedeutend vereinfacht werden, da die Rechnungen nicht stationsweise, sondern nur nach Abrechnungsbezirken zu trennen sind, sich also auf 8—10 Rechnungen beschränken. Ist hiermit schon ein ganz bedeutender Vortheil erreicht, so ist ein weiterer grosser Erfolg durch die erreichbare ungebundene Verlade- und Beförderungsweise zu erwarten. Mit ganz bedeutenden Vorbereitungs- und Druckkosten werden jetzt von den deutschen Verwaltungen Verlade- und Beförderungsvorschriften für Stückgut ausgearbeitet, welche infolge ihrer Umständlichkeit den untergeordneten Organen, für welche sie in erster Reihe bestimmt sind, leider kaum je recht verständlich werden können, zumal sie, wie schon jetzt ersichtlich, fortgesetzten, umfangreichen Aenderungen unterliegen. Im Stückgutverbande wird man dagegen Ladebezirke mit annähernd gleichem Eisenbahnumfang (100, 150 oder 200 km, wie es am praktischsten erscheinen mag) und mit einem Lademittelpunkt (Lade- und Umladestation) bilden. Alle Sendungen, welche die Versandstation nicht selbst in ausgenutztem Wagen auf die Empfangsstation oder eine weitgelegene Umladestation abrichten kann, sind auf den nächsten Ladepunkt abzufertigen, welche hierdurch in die Lage gesetzt wird, geschlossene Stückgutwagen nach weitgelegenen Umladestationen abzurichten. Je weiter die Umladestation gelegen ist, um so grössere Freiheit muss den Ladestationen in der Wahl des Weges und in der Beigabe von Sendungen gewährt werden, so dass auch Stückgüter, welche später seitwärts im Nachbarbezirke umgelenkt oder zurückgeleitet werden müssen, beigeladen werden dürfen, wenn nur hierdurch eine schnellere Beförderung und eine bessere Wagenausnutzung erreicht wird. Dafür, dass durch eine solche Freiheit der Stückgutverladung und -Beförderung sich nicht grobe Missbräuche einbürgern, können die Aufsichtsstellen Sorge tragen, ebenso dafür, dass der Stückgutfahrplan funktionirt und dass nicht einzelne Verwaltungen zum Vortheil anderer mit gemeinsamen Leistungen überlastet werden. Ergeben sich solche bei nachträglicher Prüfung, wobei jedoch nicht zu kleinliche Gesichtspunkte maassgebend sein sollten, so wird späterer Naturalausgleich anzustreben sein.

Nach solcher Regelung des Stückgutverkehres wird die eigentliche Kartirung vollständig entbehrlich sein und dürften alsdann die Einträge in der Versand- und Empfangsrechnung für Rechnungs- und Kontrolzwecke genügen. Jeder Frachtbrief erhält eine fortlaufende Nummer, und diese Versandnummer nebst der Angabe der Versandstation wird in den an die Stelle der Frachtkarten tretenden Ladekarten wiederholt, so dass der Nachweis stets vorhanden bleibt. Die Ladekarte enthält ausserdem die Bezeichnung, Verpackungsart, Inhalt und Gewicht der Güter sowie Bestimmungsstation und wird von einer Ladestation zur anderen abgerichtet, bei Ausladewagen als Ausladekarte. Die Ladekarte bildet das eigentliche Begleitpapier des Stückgutwagens, die Frachtbriefe können im Innern der Wagen hinterlegt werden. Auf den Uebergängen erfolgt Abstempelung der Ladekarte, so dass jede spätere Kontrole über Leistungen der Einzelverwaltungen möglich bleibt.

Die doppelt hergestellte Ladekarte kann als Grundlage der Verladung und Entladung, ebenso zur Ermittelung der Güterbodenarbeiter-Akkordladelöhne dienen. Ladebücher, Ladelisten, Ladepläne werden entbehrlich. Es ist selbstverständlich, dass der sogenannte Binnen-Stückgutverkehr, wenn er auch aus der Gemeinschaftsrechnung fortbleibt, im übrigen genau so behandelt wird.

Der Stückgutverband würde naturgemäss auch die regelnde Stelle für fehlende und überzählige Güter werden, und noch manche andere Vortheile werden sich aus der vorgeschlagenen Stückgutgemeinschaft ergeben, deren Wesen im Rahmen dieses Artikels nur in kurzen Umrissen geschildert werden sollte.

Metz, Juli 1901. Fischer, Rechnungsrath.

*) Anm. d. Schriftl. Es würden sich wohl auf Grund von Erfahrungssätzen oder Stichproben noch andere geeignetere Maassstäbe für die Vertheilung finden lassen.

Grundsätze für die Aufstellung von Entwürfen zu Stationsgebäuden.

Die im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten neu aufgestellten Grundsätze und Grundrissmuster für die Aufstellung von Entwürfen zu Stationsgebäuden, deren wir in Nr. 58 S. 916 d. Ztg. Erwähnung thaten, kommen bei den Entwürfen zu neuen und bei den Um- und Erweiterungsbauten von bestehenden Stationsgebäuden zur Anwendung und bestimmen im wesentlichen folgendes:

Als leitender Gesichtspunkt für die allgemeine Anordnung der Räume im Stationsgebäude ist unter allen Umständen festzuhalten, dass der Reisende nach dem Eintritt in das Gebäude die Lage der wichtigsten Räume überblicken kann und dass auf dem Wege zum Fahrkartenschalter, zur Gepäckabfertigung und zu den Warteräumen oder unmittelbar zum Bahnsteige eine Kreuzung der Verkehrsrichtungen möglichst vermieden wird. Da rechts ausgewichen zu werden pflegt, so ist der Fahrkartenschalter und die Gepäckabfertigung thunlichst zur Rechten des Eintretenden anzuordnen. Wird der Fahrkartenschalter, wie dies auf kleinen oder Uebergangsstationen zweckmässig sein kann, zunächst dem Bahnsteig angelegt, so ist für einen unmittelbaren Ausgang von der Gepäckabfertigung nach dem Bahnsteig zu sorgen. Betreffs der zum Zwecke der Fahrkartenprüfung einzurichtenden Bahnsteigsperre ist zunächst zu beachten, dass zur Fahrkartenprüfung möglichst wenig Personal gebraucht wird, z. B. bei schwachem Verkehre für alle Klassen und für Zu- und

Abgang ein Bediensteter ausreicht. Wo die Bahnsteigsperre, wie zur Zeit auf den Nebenbahnen, noch nicht eingeführt ist, ist in den Entwürfen auf deren spätere Einführung Rücksicht zu nehmen. Die Einbeziehung der Warteräume in die Absperrung setzt voraus, dass die Fahrkartenschalter stets geöffnet sind, so dass den zugehenden Reisenden der Eintritt in die Wartesäle jederzeit ermöglicht ist. Soweit dies der Fall, wird die Einbeziehung sich in der Regel auf Stationen mit Uebergangsverkehr empfehlen, besonders wenn letzterer den Ortsverkehr erheblich überwiegt, sowie auf allen Inselbahnhöfen, auf denen die Warteräume unmittelbar an den Bahnsteigen gelegen sind. Dagegen empfiehlt es sich, bei kleineren Stationen im allgemeinen die Warteräume im freien Verkehre zu belassen.

Die Warteräume sind in der Regel so anzuordnen, dass sie nicht als Durchgang benutzt zu werden brauchen. Hierdurch wird der Vortheil erzielt, dass die zwischen den Tischen und Stühlen freizuhaltenden Gänge und demgemäss die Abmessungen der Warteräume überhaupt eingeschränkt und letztere gegen Zugluft besser geschützt werden können. Es empfiehlt sich, alle Warteräume an einer Seite des Einganges zu vereinigen. Werden diese in der Längsrichtung des Gebäudes hintereinander gelegt, so ist es zweckmässig, durch einen an der Bahnsteigseite anzulegenden Flur oder durch einen vom Bahnsteig abzutheilenden Gang alle Warteräume vom Eingangsflur aus zugänglich zu machen. Da, wo ein lebhafter Verkehr nur für die Sommermonate zu erwarten steht, ist eine vom Bahnsteige aus offene Halle vorzusehen, der Raum der Wartesäle im Innern aber nur dem schwächeren Winterverkehre anzupassen. Die Grösse der Wartesäle ist auf Grund von Erhebungen über den Umfang des zu erwartenden Verkehres zu bemessen. Auf Stationen mit lebhaftem Stadt- oder Vorortverkehre ist nach dem Vorbilde der Berliner Stadt- und Ringbahn von der Anordnung eigentlicher Warteräume im Stationsgebäude abzusehen und dem Bedürfniss durch Herstellung von Bahnsteigüberdachungen und kleinen Warteräumen auf den Bahnsteigen zu entsprechen. Da, wo das Bedürfniss für die Einrichtung einer Bahnhofswirthschaft vorliegt, ist der Schankraum in unmittelbarer Verbindung mit beiden Wartesälen anzuordnen. Aborte sind — von grossen Bahnhofsanlagen und besonderen Verhältnissen abgesehen — in freistehenden Gebäuden und in möglichster Nähe der Warteräume anzulegen, doch so, dass bei Bemessung des Zwischenraumes auf die Erweiterungsfähigkeit des Stationsgebäudes Bedacht genommen wird.

Die Stationsdiensträume sind thunlichst im Zusammenhange an einer Seite des Eingangs und derart anzuordnen, dass wenigstens die Räume für den Stationsdienst und für die Gepäckabfertigung vom Bahnsteig aus unmittelbar zugänglich sind. Die Schalter für den Fahrkartenverkauf und für den Gepäckverkehr müssen in dem Eintrittsflur liegen. Zur Aufbewahrung des Kassenbestandes und wichtiger Schriftstücke empfiehlt sich, namentlich bei Fachwerkbauten, ein kleiner feuer- und diebessicherer Einbau, oder bei kleinen Anlagen die Verankerung einer Kassette mit einem kleinen Mauerklotz. Wenn der Güterschuppen auf derselben Seite der Gleise neben dem Stationsgebäude angeordnet wird, so erhält er seine Lage auf derjenigen Seite des letzteren, an der die Diensträume liegen. Der Güterschuppen kann auch an das Stationsgebäude angebaut werden oder, was vielfach den Vorzug verdient, durch einen kurzen Verbindungsbau, der zugleich den Ausgang aus den Stationsräumen bildet, mit den letzteren in Verbindung gesetzt werden. Ob der Güterschuppen unmittelbar an einem Gütergleise und mit erhöhtem Fussboden und seitlichen Ladebühnen oder als gewöhnlicher, geeignetenfalls in das Stationsgebäude einzubauender und am Bahnsteig liegender Güteraufbewahrungsraum mit tiefliegendem Fussboden und ohne Ladebühne anzuordnen ist, bleibt nach dem Umfang und der Art des Stückgutverkehrs der Station zu entscheiden.

Postdiensträume, über deren Umfang und Ausgestaltung nach dem Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875 vor Aufstellung des bezüglichen Entwurfes die erforderlichen Vereinbarungen mit der zuständigen Oberpostdirektion herbeizuführen sind, sind, wenn dafür nicht ein besonderes Gebäude zu errichten ist, mit unmittelbarem Zugang zum Bahnsteig thunlichst im Anschluss an die Diensträume anzuordnen. Wird dieses durch die Lage des Güterschuppens neben dem Stationsgebäude verhindert, so sind die Postdiensträume an dem entgegengesetzten Ende des Gebäudes, d. h. hinter den Warteräumen, anzuordnen. Auch empfiehlt es sich vielfach, wenn neben dem Stationsgebäude ein Nebengebäude (Eilgutschuppen, Raum für Stationsarbeiter usw.) herzustellen ist, den Postdienstraum an dieses anzugliedern.

Die Unterbringung von Dienstwohnungen in dem oberen Stockwerke der Stationsgebäude ist meist vortheilhaft bei massiver Ausführung, wenn zwischen dem Raumbedürfnisse für die Dienst- und Warteräume einerseits und demjenigen für die Dienstwohnungen andererseits kein wesentlicher Unterschied besteht oder in dieser Beziehung eine Uebereinstimmung durch Weglassung des oberen Stockwerkes bei einzelnen Gebäudetheilen hergestellt werden kann. Sind zwei oder mehr Wohnungen anzulegen, so ist womöglich für jede Wohnung ein besonderer Abschluss herzustellen. Die Treppen zu den oberen Wohnungen und zum Keller, die mehreren Wohnungen gemeinschaftlich sein können, sind an einen besonderen Eingang am Bahnhofsvorplatz zu legen, der so anzuordnen ist, dass eine Verwechselung mit dem Haupteingang vermieden wird. Die Zugänge zu den Dienstwohnungen sowie zu den Wirthschafts- und Wohnräumen der Bahnhofswirthe sind ausserhalb der Bahnsteigsperre anzuordnen. Wenn auch die Lage der Stationsgebäude im allgemeinen durch die Gleisanlage und die örtlichen Verhältnisse gegeben sein wird, so ist doch bei der Anordnung der Dienstwohnungen darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Wohn- und Schlafräume, soweit möglich, an Gebäudeseiten liegen, welche von der Sonne beschienen werden. Es wird ferner im allgemeinen vortheilhaft sein, die Küchen an der Vorplatzseite anzuordnen, um die Abführung des Schmutzwassers zu erleichtern.

Unterkellerungen der Stationsgebäude sind nach Möglichkeit einzuschränken; wo sie aber nöthig sind, hat ihre Anlage thunlichst unter den Diensträumen zu erfolgen, um die Erwärmung zu erleichtern.

Bei der Grundrissanordnung der Stationsgebäude ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass sie möglichst ohne Beseitigung umfangreicher Bautheile, namentlich der Treppen, und ohne Behinderung des Verkehrs erweitert werden können.

Dem Erlasse sind fünf Grundrissmuster zu Stationsgebäuden auf ganz kleinen, kleineren und mittleren Stationen beigefügt, bei welchen die oben gegebenen Gesichtspunkte berücksichtigt sind.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur preussischen Nebenbahnvorlage.** Die in der Presse hervorgetretene Behauptung, dass das Nichtzustandekommen einer Nebenbahnvorlage in diesem Jahre besonders aus dem Grunde zu bedauern ist, weil die in dieser Vorlage vorgesehenen Eisenbahnneubauten Gelegenheit geboten hätten, die zur Zeit arbeitslose Arbeiterbevölkerung lohnend zu beschäftigen, ist, wie die „B. P. N." schreiben, unzutreffend. So bedauerlich das Nichtzustandekommen der Nebenbahnvorlage und insbesondere die Ursache desselben auch ist, so wird dadurch doch die Bauthätigkeit der Eisenbahnverwaltung in der jetzigen Bauperiode nicht im mindesten berührt. Auch wenn die Nebenbahnvorlage etwa im Monat Juni hätte verabschiedet werden können, wäre es vollständig ausgeschlossen gewesen, dass in diesem Jahre an den neubewilligten Bahnen auch nur ein Spatenstich geschähe. Zur Inangriffnahme der in einem Eisenbahnkreditgesetze bewilligten Neubauten bedarf es regelmässig noch längerer Vorbereitungen. In vielen Fällen sind die gesetzlichen Vorbedingungen für den Bau, insbesondere die Vorleistungen der Nächstbetheiligten noch zu erfüllen. Aber auch, wo dies bereits geschehen ist, müssen vor der Inangriffnahme des Baues zunächst die Baupläne festgestellt werden. Es muss der nothwendige Grund und Boden erworben oder doch wenigstens für die Bauausführung der Eisenbahnverwaltung verfügbar gemacht werden. Alle diese Vorbereitungen erfordern eine erheblich längere Zeit, als in der jetzigen Bauperiode zur Verfügung steht. Es ist aber ebenso ein Irrthum, wenn angenommen wird, dass infolge des Nichtzustandekommens der Nebenbahnvorlage die Bauthätigkeit der Eisenbahnverwaltung in dem laufenden Jahre eine Einschränkung erleide. Der Eisenbahnverwaltung stehen für das laufende Rechnungsjahr aus den Extraordinarien des Etats allein noch rund 200 000 000 ℳ zur Verfügung. Dem Dispositionsfonds für unvorhergesehene Bauten und Anschaffungen der Eisenbahnverwaltung sind aus dem Ueberschusse des vorigen Rechnungsjahres wiederum 30 000 000 ℳ zugeflossen. Endlich stehen aus den bisher bewilligten Eisenbahnkrediten noch so bedeutende Summen zur Verfügung, dass, abgesehen von den in dem Ordinarium des Etats für Bauzwecke ausgebrachten Summen, ungefähr 600 000 000 ℳ für Bauten und Anschaffungen der Eisenbahnverwaltung verfügbar sind. Diese reichen Mittel ermöglichen auch in diesem Jahre eine so intensive Bauthätigkeit der Eisen-

bahnverwaltung, wie sie nach dem Maasse der vorhandenen technischen Kräfte und nach den Grundsätzen wirthschaftlicher Bauausführung überhaupt nur denkbar ist. Es wird also auch trotz des Nichtzustandekommens der Nebenbahnvorlage im Bereiche der Eisenbahnverwaltung in diesem Jahre an Arbeitsgelegenheit für anderwärts ausser Arbeit gekommene Arbeiter nicht fehlen.

— **Finanzminister a. D. v. Miquel über Preussens Eisenbahnpolitik.** Der „Berl. Lok.-Anz." bringt eine längere Unterredung eines seiner Mitarbeiter mit dem früheren Finanzminister v. Miquel zum Abdruck, in der auch die Eisenbahnpolitik Preussens berührt wurde. Miquel sprach sich danach mit Entschiedenheit gegen eine Uebertragung sämmtlicher Eisenbahnen an das Reich aus, indem er etwa folgendes ausführte:

Preussen müsse unbedingt seine Staatseisenbahn- und die Tarifhoheit bewahren zum Heile des ganzen. Habe der Reichstag dreinzureden, dann bröckle alles wieder auseinander. Die anderen Staaten müssten sich und würden sich verträglich anschliessen. Das sei in ihrem eigensten Interesse. Es sei dieselbe Geschichte wie beim Zollverein. Mit der Zeit müssten sich die anderen Bundesstaaten, wenigstens die mittleren, anschliessen; sie könnten auf die Dauer die Selbständigkeit ihres Betriebes ohne schwere finanzielle Schädigung ihrer Länder nicht aufrecht erhalten. Die Bedenken gegen die Beschränkung der Landeshoheit und der Souveränetät, fuhr der Minister fort, werden dem materiellen Ernst der Lage gegenüber nicht lange Stand halten. Hessen habe von solchen Beschränkungen nichts gespürt. Das finanzielle Ergebniss würde ein recht problematisches sein. Das schwerste Bedenken gegen Reichseisenbahnen ist aber ein sittliches. Der erste Tag, an dem die deutsche Eisenbahn der Kompetenz des deutschen Reichstages unterstellt wird, wird der Anfang einer ungeheuren Korruption unseres Wahlsystems in Verbindung mit den oben erwähnten Bedenken sein. Unser Volkscharakter bringt es mit sich, dass der Reichstag viele Mitglieder zählt, die nicht fragen: „Was kommt dem ganzen zu Gute?", sondern nur die eine Frage kennen: „Was fällt für unseren Wahlkreis ab?" Das würde zusammen mit dem von unten immer mächtiger werdenden Drängen auf Herabminderung der Tarife von den unheilvollsten Folgen für die innere Entwickelung Deutschlands sein.

— **Abwickelung des Personenverkehrs bei grossem Andrange.** Einzelne Wahrnehmungen bei Bewältigung des diesjährigen Sommer- und Badeverkehrs haben dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten Anlass gegeben, den königlichen Eisenbahndirektionen wiederholt zur besonderen Pflicht zu machen, an den Tagen, wo erfahrungsgemäss ein grosser Andrang von Reisenden zu erwarten ist, wie zu den grossen Festen, bei Beginn und Beendigung der Schulferien usw., durch Einlegung von Vor- und Nachzügen zu den fahrplanmässigen Zügen für ausreichende Beförderungsgelegenheit Vorsorge zu treffen und für die ordnungsmässige Abwickelung des Verkehrs auf den Stationen mit allen Kräften, nöthigenfalls unter Nachsuchung polizeilicher Hilfe, Sorge zu tragen.

— **Kontrolvorschriften für die Ausfuhr über See.** Nach den vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten eingeforderten Berichten würde eine nennenswerthe Erschwerung der Kontrole über die stattfindende Ausfuhr nicht eintreten, wenn in einzelnen geeigneten Fällen die von den Güterabfertigungsstellen bei nicht rechtzeitig erbrachtem Nachweis der rechtzeitig erfolgten Ausfuhr über See eingezogenen Unterschiedsfrachten zwischen Gütern des In- und Auslandsverkehres nachträglich erstattet werden. Wenn daher auch nach wie vor daran festzuhalten ist, dass dem Empfänger ein Anspruch auf Rückerstattung der Unterschiedsfracht bezw. auf Gewährung des ermässigten Ausfuhrtarifs bei Versäumung des tarifmässigen Zeitpunktes für den Nachweis der Ausfuhr nicht zusteht, so hat der Herr Minister doch die königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, Anträgen auf Wiedererstattung der von den Güterabfertigungsstellen eingezogenen Unterschiedsfracht bezw. auf Gewährung des Seeausfuhrtarifs ausnahmsweise zu entsprechen, wenn die Ausfuhr selbst rechtzeitig erfolgt, die Ueberschreitung der für den Nachweis der Ausfuhr festgesetzten Frist jedoch nach der Ueberzeugung der Direktion auf entschuldbares Verfahren des Empfängers oder seiner Leute zurückzuführen ist und besondere Billigkeitsgründe für die Erstattung geltend zu machen sind.

— **Vorsignale.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen aufgefordert, binnen 3 Wochen zu berichten, ob überall die durch § 1 (4) der Betriebsordnung vorgeschriebenen Vorsignale aufgestellt sind. Falls einzelne Einfahrsignale von Stationen auf Hauptbahnen noch nicht mit Vorsignalen ausgerüstet sein sollten, sollen die Stationen bezeichnet und die Kosten für die Aufstellung der Vorsignale angegeben werden.

— **Betriebseröffnungen.** Am 1. September d. J. werden voraussichtlich dem Betriebe übergeben:

1. die 13,45 km lange vollspurige Nebenbahn Dillingen (Saar) - Primsweiler (Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken) mit den Stationen Nalbach und Bilsdorf für den Gesammtverkehr. Die Strecke schliesst in Dillingen (Saar) an die Hauptbahn Saarbrücken-Trier und in Primsweiler an die Nebenbahn Wemmetsweiler-Hermeskeil an;

2. die 30,16 km lange vollspurige Nebenbahn Kosten-Grätz (Direktionsbezirk Posen) mit den Stationen Bonikowo, Gross-Sepno, Plastowo und Ujazd für den Gesammtverkehr. Die Strecke schliesst in Verbindung mit der bereits seit dem Jahre 1881 im Betriebe befindlichen Linie Opalenitza-Grätz an die Strecke Frankfurt-Bentschen-Posen und in Kosten an die Strecke Posen-Breslau an;

3. die 13,02 km lange Theilstrecke Unislaw-Althausen der vollspurigen Nebenbahn Culm-Unislaw (Direktionsbezirk Danzig) mit den Stationen Baumgarth, Plutowo und Althausen, welche vorläufig nur dem Güterverkehr dienen.

— **Eine Belehrung über Eisenbahnunfälle** bezweckt eine Verfügung, welche der „Schles. Ztg." zufolge von der Regierung zu Liegnitz kürzlich an die Kreisschulinspektoren gerichtet wurde. Es wird darin gesagt: „Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat darauf hingewiesen, dass mit der Ausdehnung des Nebenbahnnetzes und der Kleinbahnen im Lande die Gefahren für die Sicherheit des Verkehrs auf den öffentlichen Wegen, die von Schienenstrassen mitbenutzt oder gekreuzt werden, wachsen. Wenn von der Staatseisenbahnverwaltung und den Aufsichtsbehörden auf das eifrigste darauf Bedacht genommen wird, diesen Gefahren und ihren oft verhängnissvollen Folgen nach Kräften vorzubeugen, so bedarf es doch auch der aufmerksamen Mithilfe der anwohnenden Bevölkerung, um Unfälle möglichst vollständig zu verhüten. Nach dem Ergebniss der stattgehabten Untersuchungen trifft bei Zusammenstössen mit Landfuhrwerk in den weitaus meisten Fällen lediglich die Wagenführer die Schuld. Wie gross die Zahl der Unglücksfälle ist, die hier zu verzeichnen sind, ergibt sich daraus, dass allein in den ersten neun Monaten des Etatsjahres 1900 auf den unbewachten Ueberwegen der preussisch-hessischen Staatsbahnen durch Eisenbahnzüge oder einzeln fahrende Lokomotiven 45 Fuhrwerke überfahren wurden, wobei, abgesehen von dem bedeutenden Schaden an Zugvieh und Wagen, 12 Personen getödtet und 27 verletzt wurden. Im Jahre 1899 wurden 47 Fahrzeuge überfahren, 10 Personen getödtet und 12 verletzt, und im Jahre vorher war bei 62 Unglücksfällen auf unbewachten Ueberwegen der Verlust von fünf Menschenleben zu beklagen, während 32 Personen verletzt wurden. Es ist vorgeschrieben, dass, sobald sich ein Zug nähert, Fuhrwerke, Reiter, Fussgänger, Treiber von Vieh und Lastthieren sich in angemessener Entfernung von der Bahn halten müssen. Hierauf ist bei verkehrsreichen Wegeübergängen durch Warnungstafeln hingewiesen. Damit aber die der Bahn sich nähernden Personen nicht von einem Eisenbahnzuge überrascht werden, besteht für die Lokomotivführer die Vorschrift, in geeignetem Abstande vor jedem Ueberwege ein laut tönendes Läutewerk an der Lokomotive in Thätigkeit zu setzen und so lange zu läuten, bis sie den Ueberweg überfahren haben; nach Bedarf müssen sie auch noch einzelne Warnungssignale mit der Dampfpfeife geben. Wenn nach diesen Vorschriften die der Bahn sich nähernden Personen vor dem Betreten oder Befahren des Ueberganges auf die Bahnsignale achten und Umschau halten würden, ob ein Zug herankommt, könnten Unfälle auf den Bahnübergängen vermieden werden. Leider wird aber diese schon an sich gebotene Vorsicht nur zu oft unterlassen. Bei der Wichtigkeit der Sache erscheint es wünschenswerth, dass auch in der Bevölkerung und mit Hilfe gelegentlicher Belehrung in den Schulen auf eine grössere Aufmerksamkeit bei der Annäherung von Eisenbahnen und Kleinbahnen beim Betreten der Wegeübergänge hingewirkt wird. Die hier zu bekämpfende Gefahr ist nicht überall gleich gross, daher liegt an manchen Stellen auch mehr Anlass vor, auf sie eindringlich hinzuweisen, als an anderen. Damit hier nach den örtlichen Verhältnissen das richtige getroffen wird, veranlasse ich die königlichen Regierungen, die Kreisschulinspektoren mit zeitweiligen Besprechungen dieser Angelegenheit auf den amtlichen Lehrerkonferenzen zu beauftragen."

Wird diesem Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten überall das erforderliche Verständniss entgegengebracht, so wird seine erziehliche Wirkung nicht ausbleiben.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Juli d. J. sind bei einer Bahnlänge von 5 785 (im Vorjahre 5 676) km befördert worden 3 411 085 (3 314 853) Personen und 1 579 233 (1 610 474) t Güter. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 6 122 658 (6 437 679) *M.*, aus dem Güterverkehr 8 733 667 (8 737 768) *M.*, aus dem Gepäckverkehr 387 066 (399 271) *M.* und aus dem Thiertransport 297 031 (262 436) *M.*, zusammen 15 540 422 *M.*, gegen 15 837 154 *M.* im

gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahmen in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres beziffern sich auf 85 739 528 *M*, w e n i g e r gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes um 1 661 648 *M*.

— **Einstellung von Anwärtern für den mittleren Dienst bei den bayerischen Staatsbahnen.** Wie wir erfahren, findet eine Neuaufnahme von Anwärtern für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst für das laufende Jahr bei den genannten Bahnen nicht mehr statt, da der Bedarf hierfür zur Zeit gedeckt ist.

— **Angebliche Verkehrsablenkungen.** Die vor einiger Zeit durch die Tageszeitungen gegangenen Mittheilungen, dass die preussische Staatseisenbahnverwaltung wiederum die Interessen der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung geschädigt habe, indem sie den Koksverkehr von Westfalen nach Böhmen, der bisher zum grössten Theil auf der Strecke Gera-Weischlitz durch Sachsen geleitet worden sei, seit etwa einem Monat durch Bayern führe, beruht, wie die „Dresd. Ztg." berichtet, nach einer neuerlichen Mittheilung der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen wieder auf einem Irrthum. Das betreffende Schreiben besagt: „Derjenige Theil dieses Verkehres, der den sächsischen Bahnen nach den seit einer langen Reihe von Jahren bestehenden Vereinbarungen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen zukommt, ist den sächsischen Strecken keineswegs entzogen worden. Es ist aber neuerdings, was vielleicht den Anlass zu der unrichtigen Annahme gegeben hat, eine andere Art der Zuweisung dieses Verkehres an die bayerische und sächsische Bahn vereinbart worden, wobei man den bisherigen monatlichen Wechsel in der Leitung des gesammten Koksverkehres aufgegeben und diesen Verkehr nach den verschiedenen Versandstationen auf die verschiedenen beförderungsberechtigten Bahnwege vertheilt hat. Diese Maassnahme entspricht den Wünschen aller betheiligten Verwaltungen, weil dadurch der Verkehr auf den betroffenen Linien sich gleichmässiger wie bisher gestaltet und der Betrieb erleichtert wird. Auch ist Vorsorge getroffen, dass den beförderungsberechtigten Verwaltungen ihr Antheil am Verkehre voll gewahrt wird. Inwieweit etwa der Durchgangsverkehr durch den südwestlichen Theil Sachsens im allgemeinen durch die neu eröffnete Verbindungsstrecke Blankenstein an der Saale-Marxgrün, welche für gewisse Verkehrsbeziehungen Abkürzungen schafft, zum Nachtheil Sachsens beeinflusst wird, steht noch nicht fest und hängt von dem Ergebniss der Verhandlungen ab, die hierüber zwischen den betheiligten deutschen und österreichischen Bahnen eingeleitet werden dürften."

— **Arbeiterversicherung.** Das Reichseisenbahnamt hat aus Anlass der Pariser Weltausstellung im Jahre 1900 zur Verbreitung der Kenntniss von den Einrichtungen und Erfolgen der deutschen Arbeiterversicherung verschiedene Schriften herstellen lassen, und zwar u. a. über: Einrichtung und Wirkung der deutschen Arbeiterversicherung, Heilbehandlung der gegen Unfall und Invalidität versicherten Arbeiter in Deutschland, Gefahrentarifwesen der Unfallversicherung, Leitfaden zur Arbeiterversicherung, dann über Leistungen der Arbeiterversicherung sowie Erläuterungstafeln der Kranken-, Unfall- und Invalidenversicherung. Im Hinblick auf den hohen Werth dieser Schriften für die deutsche Arbeiterversicherung hat die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen sich veranlasst gesehen, zu Belehrungszwecken eine Anzahl Abdrücke der einzelnen Werke sowohl für die Centralstelle selbst als auch für die Oberbahnämter, Centralwerkstätten usw. zu beschaffen und den Bibliotheken dieser Stellen einzuverleiben.

— **Das Sommerfest der Eisenbahner des Berliner Direktionsbezirkes.** Am 17. d. Mts. sollte programmmässig das alljährliche Sommerfest die Beamten des Direktionsbezirkes Berlin mit ihren Angehörigen im Müggelschlösschen bei Friedrichshagen vereinigen. Wochenlang bildeten die in Aussicht gestellten frohen Stunden das allgemeine Gespräch, zumal man sich angesichts der tropischen Hitze allerseits nach dem Aufenthalt an dem kühlen Wasser herzlich sehnte und sich im Kreise der Berufsgenossen der Erholung und dem Genusse froher Stunden hingeben zu können glaubte.

Die königliche Eisenbahndirektion hatte in dankenswerthester Weise für sämmtliche Theilnehmer — u n d e s w a r e n w o h l m e h r a l s 20 000 e r s c h i e n e n — freie Fahrt von dem der Wohnung nächstbelegenen Stationsorte bis Friedrichshagen und zurück gewährt und ausserdem gestattet, dass die sich betheiligenden Beamten von 1 Uhr ab beurlaubt wurden. Die Theilnehmerkarte wurde für nur 10 *₰* abgegeben und den Kindern ausserdem eine Karusselfahrt und eine Schaukelpartie in Aussicht gestellt. Wir verliessen Station Charlottenburg, den Ausgangspunkt unseres Zuges nach Friedrichshagen, bereits gegen 2 Uhr. Der Zustrom auf den Stadtbahnstationen bis schlesischer Bahnhof spottete jeder Beschreibung, und es war häufig genug zu beobachten, wie man sich in bereits mit 16 bis 20 Personen besetzten Abtheilen gegen die Mitnahme weiterer Berufsgenossen wehrte. Von 3 Uhr an trafen die ersten Theilnehmer an der über die Spree nach dem jenseits gelegenen Müggelschlösschen führenden F ä h r e ein und alsbald stauten sich an dem schmalen Zugangsorte zu letzterer Tausende, so dass für die meisten auf eine Beförderung nach dem jenseitigen Ufer, zumal ohne Gefahr für die vielen Kinder, in den nächsten Stunden nicht zu rechnen war. Die Stimmung flaute denn auch bald ab; viele gaben den Versuch, mit hinüber zu kommen, von vornherein auf und suchten ein am diesseitigen Spreeufer liegendes Lokal auf, wo der Versuch, Kaffee zu kochen, gemacht wurde; als dieser bei dem übermässigen Andrang fehlschlug, drückte man sich mit der Familie still in einen Winkel irgend eines Lokales, froh, einen Schluck Bier oder Wasser zu erlangen.

Inzwischen ging das Uebersetzen mit der Fähre weiter; manche mietheten ein Boot, andere drängten sich auf die inzwischen in Thätigkeit gesetzten Dampfer, und es war noch kaum ein Viertel der Theilnehmer jenseits angelangt, als von dort auch schon viele zurückkehrten, da im Müggelschlösschen selbst infolge der unzureichenden Dispositionen nichts zu erhalten war und auch die Kinder nicht einmal die zugesagten Stocklaternen erlangen und ihren Abschnitt für die Schaukel und das Karussel abfahren konnten.

Gegen 8 Uhr Abends brachen wir wieder auf und langten nach vielen Fährlichkeiten endlich gegen 1 Uhr wieder zu Hause an. Es ist ein Wunder, dass bei dieser Gelegenheit nicht noch mehr Unglücksfälle, als geschehen (eine Frau wurde beim Versuch, auf den einfahrenden Zug zu springen, sehr schwer verletzt, einem Manne eine Zehe durch die Kette der Fähre abgequetscht) vorgekommen sind. Die Einsichtigeren waren darüber einig, dass sich ein solches Fest für Berliner Verhältnisse unmöglich durchführen lässt, wenn man sich nicht entschliessen will, es zu theilen. —ch.

Oesterreich-Ungarn.

— **Der Investitionsbedarf der österreichischen Nordwestbahn und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn.** Wie bereits mitgetheilt wurde, hat die Regierung der Gesellschaft behufs Bedeckung der Kosten für die dringlichsten Investitionen auf dem garantirten Netze die Aufnahme einer schwebenden Schuld im Höchstbetrage von 4 000 000 Kr. sowie die vorläufige, der Regelung der Kostenfrage rücksichtlich der Legung des zweiten Gleises nicht vorgreifende Einstellung der Zinsen dieser schwebenden Schuld nach Maassgabe ihrer thatsächlichen Verwendung in die Betriebsrechnung bewilligt. Wie gemeldet wird, hat die Verwaltung der Nordwestbahn in einer jüngst der Regierung überreichten neuerlichen Eingabe darauf hingewiesen, dass sie nicht in der Lage sei, mit den bewilligten 4 000 000 Kr. auch nur hinsichtlich des dringlichsten Bedarfes das Auslangen zu finden, und um entsprechende Erhöhung dieses Betrages auf 9 000 000 Kr. ersucht. Was die auf dem Ergänzungsnetze vorzunehmenden Investitionen anbelangt, welche einen wesentlich höheren Aufwand als auf der garantirten Linie erfordern werden, so hat die Verwaltung der Gesellschaft gleichzeitig um die Einleitung von Verhandlungen behufs Genehmigung zur Aufnahme eines Prioritätsanlehens ersucht. Was die süd-norddeutsche Verbindungsbahn anbelangt, auf deren Investitionsbedarf die Gesellschaft gleichfalls in einer Eingabe hingewiesen hat, so werden hierüber Verhandlungen gepflogen werden, bis der bezügliche Geldbedarf festgestellt werden kann. Bekanntlich spielt in dem Investitionsprogramme der süd-norddeutschen Verbindungsbahn der Umbau des Reichenberger Bahnhofes eine bedeutende Rolle und bildet die Auftheilung der Kosten dieses Umbaues auf die betheiligten Bahnverwaltungen den Gegenstand schwebender Verhandlungen.

— **Getreidetarife im österreichisch-russischen Verkehre.** Die gegenwärtig geltenden Getreidetarife im österreichisch-russischen Verkehre sind im Jahre 1897 auf Grund einer im Jahre 1896 unter Beiziehung der Interessenten abgehaltenen Enquête eingeführt worden. Da aus den Kreisen der Interessenten eine Aenderung dieser Tarife angeregt wurde, hatte das Eisenbahnministerium die Abhaltung einer Konferenz beschlossen, in welcher den Interessenten Gelegenheit geboten werden sollte, ihre Wünsche und Erfahrungen zur Geltung zu bringen. Diese Konferenz, bei welcher die den Getreidehandel und die Landwirthschaft vertretenden Körperschaften, so u. a. die Landwirthschaftsgesellschaft in Lemberg sowie der galizische

und bukowinaer Landesausschuss, vertreten waren, fand am 14. d. Mts. im Eisenbahnministerium statt. Hierbei wurden die seit dem Jahre 1897 gewonnenen Erfahrungen eingehend erörtert und die Nothwendigkeit anerkannt, dem Bestreben, die Getreideausfuhr aus Russland über die Ausbruchstationen Sosnowice und Alexandrowo bezw. über die Hafenplätze Odessa und Königsberg zu leiten, durch entsprechende, die österreichische Landwirthschaft nicht beeinträchtigende Tarifmaassnahmen entgegenzutreten und dem Getreidehandel in den Grenzstationen Novosielitza, Brody und Podwołoczyska die Möglichkeit zu erhalten, sich in entsprechender Weise auch weiterhin zu bethätigen. Die bezüglichen Tarifänderungen dürften bald erfolgen. Sie sind insofern dringlich, als in diesem Jahre die südwestlichen Guvernements Russlands eine gute Ernte zu verzeichnen haben.

— **Neueintheilung des Baudienstes bei der österreichischen Staatsbahnverwaltung.** Die endgültige Neueintheilung des Baudienstes im Eisenbahnministerium soll, soweit es sich um Eisenbahnneubauten handelt, in der nächsten Zeit zur Feststellung gelangen. Das neue für den Baudienst zu errichtende Amt soll den Titel einer Baudirektion der österreichischen Staatsbahnen führen. Dem neuen Amte, das dem Eisenbahnminister unmittelbar unterstellt sein wird, dürfte naturgemäss eine entsprechende Selbständigkeit und Bewegungsfreiheit, namentlich in Verwaltungsfragen, eingeräumt werden.

— **Vintschgaubahn.** Die zwischen den Vertretern der Regierung und der Bozen-Meraner Bahn wegen des von der letzteren zu den Kosten des Baues der Vintschgaubahn zu leistenden Beitrages gepflogenen Verhandlungen haben vorbehaltlich der von den zuständigen Fachministern noch zu ertheilenden Genehmigung eine Verständigung in Bezug auf alle hierbei in Betracht kommenden Fragen ergeben. Nach jenen Vereinbarungen verpflichtet sich, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" mittheilt, die Bozen-Meraner Bahn, den Betrag von 1 600 000 Kr. gegen Uebernahme von Stammaktien der Vintschgaubahn zu den Baukosten der letzteren beizusteuern. Die Konzessionirung soll erst erfolgen, wenn die neue Gesellschaft errichtet sein wird. In dem in Aussicht genommenen Uebereinkommen werden auch die Termine und Raten für die einzelnen bis zur Vollendung des Baues zu leistenden Einzahlungen festgesetzt. Die Geldmittel für die zum Nennwerth zu übernehmenden Stammaktien sowie für den weiteren eigenen Investitionsbedarf der Bozen-Meraner Bahn hat die Gesellschaft nach den ihrerseits vorliegenden Anträgen durch ein auf die Bozen-Meraner Bahn einzuverleibendes Anlehen im Höchstbetrage von 3 000 000 Kr. zu beschaffen. Da es im Interesse eines möglichst ökonomischen Betriebes liegt, die Betriebführung in einer Hand zu vereinigen, ist der einheitliche Betrieb der Bozen-Meraner Bahn und der Vintschgaubahn in Aussicht genommen, und kommen hierbei als betriebführende Unternehmung in erster Linie die Staatseisenbahnverwaltung, in zweiter Linie die Südbahn, in dritter Linie die Bozen-Meraner Bahn in Betracht. Es ist ferner in Aussicht genommen, dass die Bozen-Meraner Bahn für die gesellschaftliche Linie neue, dem Verkehrsbedürfnisse entsprechende Tarife vorlegt, wobei selbstverständlich auf das der Staatsverwaltung zustehende Recht einer Tarifherabsetzung gebührend Bedacht genommen werden wird. Ausserdem wurden die aus dieser Beitragsleistung sich ergebenden anderweitigen Fragen sowie die Behandlung der von der Gesellschaft zu übernehmenden Stammaktien im Falle der Einlösung der Bozen-Meraner Bahn geregelt. Das Uebereinkommen würde nach seinem Inhalte nicht in Kraft treten, wenn nicht rechtzeitig über die künftige Betriebsführung Abmachungen zustande kommen, oder wenn die Staatsverwaltung das konzessionsmässige Einlösungsrecht rücksichtlich der Bozen-Meraner Bahn ausüben sollte. Bei diesem Anlasse wurde auch die Austragung der Frage der Verlegung des Bahnhofes in Meran dem Einvernehmen zwischen der Bozen-Meraner Bahn und der Gemeinde Meran überlassen.

— **Dienstreise des österreichischen Eisenbahnministers.** Der Eisenbahnminister besichtigte kürzlich die Linie der geplanten Bahn Mittenwald-Innsbruck und erkannte, wie verlautet, die Wichtigkeit dieser Bahn für den Verkehr an; insbesondere bezeichnete er deren Linienführung als eine hochinteressante. Ausserdem besichtigte der Minister auch die Linie der Stubaithalbahn von Innsbruck nach Fulpmes.

— **Centralbahnhof in Karlsbad.** Am 7. d. Mts. ist die Konzession für die Lokalbahn Dallwitz (Karlsbad) - Merkelsgrün ertheilt worden. Es ist anzunehmen, dass nunmehr im Hinblicke auf die Unzulänglichkeit der Anlagen des Karlsbader Bahnhofes auch die Frage des in Karlsbad herzustellenden Centralbahnhofes sowie der damit in Verbindung stehenden Zweiglinie nach Putschirn binnen kurzem der Entscheidung zugeführt werden wird.

— **Bau eines dritten und vierten Gleises Hütteldorf-Purkersdorf.** In den Erläuterungen zu der Investitionsvorlage erscheint unter den durchzuführenden Investitionen die Herstellung eines dritten und vierten Gleises auf der Strecke Hütteldorf-Purkersdorf der Lokalstrecke der Staatsbahnen angeführt. Wie verlautet, sind die Studien bezüglich dieser Gleisanlage bereits eingeleitet worden. Die Gesammtkosten hierfür sind in den erwähnten Erläuterungen mit 2 600 000 Kr. veranschlagt.

— **Lokomotiv- und Wagenbestellungen der österreichischen Staatsbahnverwaltung.** Wie gemeldet, hat das Eisenbahnministerium bei den österreichischen Lokomotivfabriken 92 Lokomotiven verschiedener Art sammt Ersatzbestandtheilen in Bestellung gebracht und sich bei diesem Anlasse das Recht auf die Lieferung weiterer 35 Lokomotiven zu denselben Preisen bis Ende des Jahres gesichert. Von diesem Rechte hat das Eisenbahnministerium bisher keinen Gebrauch gemacht, und dürfte, wiewohl die Ausübung desselben keinem Zweifel unterliegt, letztere kaum vor dem Spätherbste erfolgen. Im Herbste soll, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, auch mit der Bestellung des für das Jahr 1902 sicherzustellenden Wagenbedarfes der Staatsbahnen vorgegangen werden. Da die Wagenfabriken eine Kartellvereinigung bilden, wird in diesem Falle keine allgemeine Lieferungsausschreibung eingeleitet werden. Die Auftheilung der Lieferung an die einzelnen Bauanstalten erfolgt durch die Vereinigung selbst unter Genehmigung des Eisenbahnministeriums.

— **Kaschau - Oderberger Eisenbahn.** Das zwischen der österreichischen Regierung und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Aussicht genommene Uebereinkommen, durch welches für die Durchführung der auf der österreichischen Linie erforderlichen Investitionen Vorsorge getroffen werden sollte, ist, da die ungarische Regierung denselben ihre Zustimmung versagte, hinfällig geworden. Mit Rücksicht hierauf wird bis zu dem Zeitpunkte der Wiederaufnahme und des Abschlusses der bezüglichen Verhandlungen die Gesellschaft alle Aufmerksamkeit aufwenden müssen, damit der Verkehr auf der österreichischen Linie ungeachtet der Unzulänglichkeit der Betriebseinrichtungen klaglos und den Anforderungen der Verkehrssicherheit entsprechend abgewickelt werde.

— **Lokalbahn Trencsin - Bossán - Nagy = Tapolcsany.** Die polizeilich-technische Begehung dieser Bahn fand am 17. d. Mts. statt. Die Begehungskommission stellte die tadellose Ausführung der Bahn fest und es ertheilte der Kommissionsleiter im Namen des Handelsministers die Bewilligung zum Betriebe der Bahn. Der Gesammtverkehr auf der neuen Linie wurde am 18. d. Mts. aufgenommen. Mit der Eröffnung dieser Bahn wurde einem längst gefühlten Verkehrsbedürfnisse des unteren Trencsiner Komitats entsprochen, indem durch diese neue Linie die fruchtbarste und industriereichste Gegend des Trencsiner und zum Theile auch des Neutraer Komitats für den allgemeinen Verkehr erschlossen wurde. Die Glasfabriken, die Möbelfabrik und die Stockfabriken in Zay=Ugrócz, die Boboter Papierfabrik, eine sehr bedeutende Forstindustrie, ferner der mehr als 4 000 Joch umfassende Zuckerrübenbau zählen zum Verkehrsbereich dieser die Komitate Neutra und Trencsin durchschneidenden Bahn, und sichert ihr schon dieser Umstand einen angemessenen Ertrag.

— **Benutzung von Brückenwaagen auf Eisenbahnstationen.** Aus den bestehenden Tarifbestimmungen geht nicht klar hervor, wie und wann die Parteien auf den verschiedenen Wiegevorrichtungen in den Stationen die amtliche Ab- oder Nachwiegung ihrer Güter in Anspruch nehmen können; namentlich scheint es nicht klargestellt, dass die für Strassenfuhrwerke bestimmten Brückenwaagen in der Regel zur amtlichen Feststellung des Gewichtes nicht verwendet werden dürfen. Da nun die Abwiegung auf Brückenwaagen in vielen Fällen ein wichtiges Interesse der Parteien bildet, hat, wie berichtet wird, die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ihren Stationen den Auftrag ertheilt, die parteiseitig gewünschte Abwiegung aller mit der Eisenbahn beförderten Güter unbedingt zu vollziehen, hierüber jedoch in den Frachtbriefen keinerlei Vermerk zu machen, sondern einfache Wiegescheine auszufolgen, welche keinerlei Angabe über die Beförderung zu enthalten haben. Eine amtliche Abwiegung auf den Brückenwaagen kann, wie bisher, nur für solche Artikel bezw. in solchen Stationen beansprucht werden, welche hierzu ausdrücklich bevollmächtigt sind; in diesen Fällen dürfen die betreffenden Angaben auch in den Frachtbriefen vermerkt werden.

— **Minister a. D. Dr. Kaizl** ist am 19. d. Mts. gestorben. Dr. Kaizl war vor seiner Berufung zum Finanzminister (im Ministerium Thun) Professor der Volkswirthschaft an der czechischen Universität in Prag. Er beschäftigte sich vielfach mit

Fragen der Eisenbahnpolitik und schrieb u. a. ein Werk „Die Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich“, Leipzig 1887. Ueber den gleichen Gegenstand hielt Kaizl einen überaus anregenden Vortrag im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien. Während seiner Thätigkeit als Finanzminister widmete er dem Staatseisenbahnwesen besonderes Interesse. Er bekannte sich als Anhänger des Staatsbahnsystems, verlangte indessen, dass die Staatsbahnen dem Staate eine volle Verzinsung des angelegten Kapitals abwerfen und befürwortete aus diesem Gesichtspunkte die Erhöhung der Staatsbahntarife und weitgehendste Sparsamkeit im Betriebe sowie einen maassgebenden und bestimmenden Einfluss des Finanzministeriums auf das Eisenbahnwesen. Noch vor wenigen Wochen hielt Kaizl im Abgeordnetenhause eine Rede, in welcher er an der Verwaltung der Staatsbahnen scharfe Kritik übte und für die Verwirklichung seiner Anschauungen, vor allem für Tariferhöhungen, eintrat.

Niederlande.

— **Eröffnung der Nebenbahn de Bilt-Zeist.** Am 29. d. Mts. wird die vorgenannte, 6,79 km lange vollspurige Nebenbahn mit den Stationen Huister Heide und Zeist dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben. Die Strecke gehört der Gesellschaft der niederländischen Nebenbahnen, steht im Betriebe der niederländischen Centralbahn und schliesst in Station de Bilt an die Linien der letzteren an.

Uebrige europäische Länder.

— **Belgische Eisenbahnfragen.** Bei Berathung des ausserordentlichen Budgets wurden im Senat zu Brüssel am 22. d. Mts. abermals verschiedene Eisenbahnfragen von weiterem Interesse besprochen. Auf Klagen, dass die Studien für die geplante neue Linie zwischen Gent und Brüssel-Süd eifriger betrieben werden sollten, antwortete der Finanzminister de Smet-de Nayer, dass die Verzögerungen wegen einer Brücke entstanden seien, welche über den umgeänderten Kanal von Charleroi gebaut werden müsse, und der Eisenbahnminister Liebaert fügte hinzu, dass diese Eisenbahn die Errichtung zahlreicher Kunstbauten bedinge und verschiedene Umstände Zeit verlieren machten. Entgegen einer im Senat vorgebrachten Behauptung stellte der Minister fest, dass man sich über die Lokomotiven, welche der belgische Staat unter Ausnahmeverhältnissen im Auslande bestellen musste, nicht zu beklagen habe. Der Erlass des französischen Eisenbahnministers wegen der Gesundheitspflege auf der Eisenbahn scheint seinem belgischen Kollegen etwas übertrieben; Minister Liebaert erklärte, die „Hygienisten“ seien manchmal gar zu anspruchsvoll. Nichtsdestoweniger werde die belgische Eisenbahnverwaltung mit Interesse die in Frankreich mit dem Versuche zu machenden Erfahrungen verfolgen. Nebenbei bemerkt, dauert auch in Frankreich die Kritik des „Hygieneerlasses“ sowie der neuen Verfügung wegen des Rauchens an; so bringt z. B. das „Journal des Débats“, das allerdings im ganzen für das Privatbahnsystem und möglichst wenig staatliche Einmischung ist, einen geradezu höhnischen Artikel: „Eine Idee per Tag“, in welchem gesagt wird, Minister Baudin überstürze sich, wie überhaupt die Minister, in Ideen, um die Bürger zu blenden: „Sie stürzen sich fürchterlich in geistige Unkosten; sie erlassen Rundschreiben; allerdings haben ihre Rundschreiben gar keine Wirkung.“ — Auf die direkte Frage, ob die belgische Eisenbahnverwaltung die abgeschaffte I. Wagenklasse wieder einzuführen gedenke, antwortete Minister Liebaert mit nein; die I. Klasse würde jetzt noch weniger benutzt werden als früher, nachdem die II. Klasse beträchtlich verbessert worden sei. Denjenigen, welche sich von gewissen, wenig angenehmen Gesellschaften isoliren wollten, würde durch die Schaffung reservirter Abtheile Genüge geschehen. Was die elektrische Eisenbahn Brüssel-Antwerpen anlangt, so bemerkte der Minister, der Obereisenbahnrath sei damit befasst. Die gesetzgebenden Körperschaften hätten Unrecht gehabt, die Konzession an Privatunternehmer zu verwerfen, denn wenn eines Tages der Staat den Plan wieder aufnehmen solle, so würde er sich beinahe unübersteiglichen Schwierigkeiten gegenüber befinden. Ein aus dem Hause hervorgegangener Zusatzantrag, einen Kredit von 20000 Fr. zur Förderung der Studien der elektrischen Bahn Brüssel-Antwerpen zu bewilligen, wurde, nachdem er vom Finanzminister bekämpft, abgelehnt. Für den Plan scheint also gegenwärtig nur noch wenig Neigung zu bestehen.

— **Behandlung von Selbstfahrern als Reisegepäck.** Auf den französischen Bahnen hatte die Einladung und Ausladung von Selbstfahrern, die mit Personen- und Schnellzügen als Reisegepäck abgefertigt wurden, vielfach zu unliebsamen Zugverspätungen Veranlassung gegeben, so dass sich die grossen Eisenbahngesellschaften zu einem gemeinsamen Vorgehen gegen diesen Missstand entschlossen. Durch übereinstimmende Dienstbefehle ordneten sie im Januar d. J. an, dass Selbstfahrer und Motorräder zur Abfertigung als Reisegepäck nur dann zuzulassen wären, wenn ihre Grösse die Unterbringung im Packwagen gestatte und ihr Gewicht unverpackt 150 kg und bei Verladung in Kisten 100 kg nicht überstiege. Gegen diese Anordnung haben sich die betheiligten Kreise mit verschiedenen Beschwerden an den Minister der öffentlichen Arbeiten gewandt, und dieser hat daraus Veranlassung genommen, den Eisenbahnverwaltungen durch einen Runderlass die Abänderung der Verfügung anheimzustellen. In diesem Erlass wird darauf hingewiesen, dass nach der Rechtsprechung des Kassationshofes das Recht der Reisenden auf Abfertigung ihrer Sachen als Reisegepäck nur insoweit ein beschränktes ist, als zwingende Rücksichten die Aus- und Einladung bei Personen- und Schnellzügen und die Unterbringung im Packwagen unmöglich machen. Demnach handele es sich hier um eine rein thatsächliche Frage, die nur von Fall zu Fall entschieden und nicht nach einem willkürlichen Unterscheidungsmerkmale durch eine allgemeine Regel abgethan werden könne. Auf diese Zumuthung haben die Bahnverwaltungen nun erwidert, dass es ihnen völlig ferngelegen habe, dem Publikum die Aufgabe solcher Sachen zu beschränken, die thatsächlich als Reisegepäck verladen, befördert und ausgeladen werden könnten. Diese Möglichkeit sei aber im Einzelfalle nicht immer so leicht zu entscheiden, da der Abfertigungsbeamte der Aufgabestation nicht immer darüber unterrichtet sein könne, welche Umstände in dieser Beziehung auf der Empfangsstation und auch auf den zwischenliegenden Umladestationen obwalteten. Aus diesem Grunde hätten sie es für zulässig und angebracht erachtet, durch Festsetzung eines bestimmten Gewichtes diejenige Grenze zu bezeichnen, innerhalb deren eine nachtheilige Beeinflussung des Ganges der Züge zweifellos vermieden werden könnte. Ueber diese Angelegenheit beabsichtigt nun der Minister der öffentlichen Arbeiten das Gutachten des Eisenbahnbeirathes einzuziehen, und der Staatsrath Colson ist bereits zum Berichterstatter in der Sache ernannt worden. Das „Journ. des transp.“, dem wir diese Mittheilung entnehmen, fügt ihr hinzu, dass weder in Deutschland, noch in England, noch auch in den Vereinigten Staaten ein vierrädriger Selbstfahrer als ein „Gepäckstück“ angesehen werde und dass es auch in Frankreich zur Zeit noch zahlreiche Leute gebe, die diese letztere Auffassung keineswegs für so unrichtig hielten.

— **Vorkehrungen für den Herbstverkehr auf den schweizerischen Eisenbahnen.** Der schweizerische Eisenbahnverband hat an den Bundesrath das Ersuchen gestellt, dass für die Zeit des stärksten Verkehres, d. h. vom 1. September bis 24. November, in Anwendung von Art. 6 des Bundesgesetzes, betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen, vom 27. Juni 1890 ausnahmsweise Sonntagsarbeit und Ausführung von Güterzügen am Sonntag sowie eine Kürzung der Ladefristen gestattet werde. Nach dem Transportreglement beträgt die Ladefrist 24 Stunden; die Eingabe wünscht, dass sie für diejenigen Wagen, deren Absender oder Empfänger innerhalb eines Umkreises von 2 km von der Station wohnen, auf 8 Tagesstunden verringert werde. In der Begründung wird hervorgehoben, dass seitens der preussischen Staatsbahnen seit Jahren diese Fristen sogar bis auf 6 Tagesstunden, ohne nennenswerthe Nachtheile für Versender und Empfänger, aber mit sehr grossem Vortheile für die rasche Beförderung der Güter, gekürzt werden. Was bei den preussischen Staatsbahnen seit Jahren mit bestem Erfolg durchgeführt worden sei, könne ohne Bedenken auch auf den schweizerischen Bahnen Anwendung finden, und das um so eher, als stichhaltige Gründe dagegen nicht vorhanden seien und auch die künftigen Bundesbahnen diese Kürzungen der Ladefrist nicht würden entbehren können.

— **Die Organisation der schweizerischen Eisenbahnangestellten** scheint sich zu lockern. Es wird mitgetheilt, dass der Austritt des schweizerischen Zugpersonalvereins aus dem Verbande des Personals schweizerischer Transportanstalten nunmehr endgültig ist; eine Urabstimmung darüber ist vom Centralkomitee abgelehnt worden.

— **Eisenbahndiebstähle und Raubüberfälle auf russischen Eisenbahnen.** Die Zahl beider in den Eisenbahnwagen, schreibt die „St. Petersb. Ztg.“, nimmt in erschreckendem Maasse zu. Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat daher an die Eisenbahnverwaltungen die Aufforderung ergehen lassen, Maassnahmen zur Sicherung von Gut und Leben der Reisenden zu ergreifen. Die Eisenbahnverwaltungen haben sich nun dahin

geeinigt, dass vor allen Dingen das Aufsichtspersonal der Züge zu verstärken ist und gleichzeitig Sicherheitswachen einzurichten sind, die während der Nacht die Züge revidiren. Das Verkehren der Reisenden von Wagen zu Wagen soll überdies zur Nachtzeit untersagt werden. Den häufigen Gepäckdiebstählen soll durch Bildung von verantwortlichen „Gepäck-Schaffnerartels“ vorgebeugt werden. In der Art der Entschädigung für in Verlust gerathenes Gepäck wird keine wesentliche Veränderung eintreten; es bleibt bei der Entschädigung von 3, 2 und 1 R. für das Pfund, je nach der Wagenklasse.

Es ist erstaunlich, wie die Eisenbahnverwaltungen auf den Gedanken kommen konnten, das Zugbegleitungspersonal noch vermehren zu wollen. Zur Zeit sind bereits soviel Bedienstete in den Zügen vorhanden, dass jeder deutsche Reisende bei dem Vergleiche mit heimischen Verhältnissen in Erstaunen versetzt wird. Ob da nicht der Teufel mit Beelzebub ausgetrieben werden soll?

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahn-Arbeiterausstand in Argentinien.** Die „Times“ melden unterm 23. d. Mts. aus Buenos Aires, dass etwa 3000 an dem Bau der Zweigbahn von Bahia Blanca nach Pringles der „Great Southern Railway“ beschäftigte Arbeiter die Arbeit mit der Begründung niedergelegt haben, dass sie nicht den ihnen zukommenden Lohn voll erhalten hätten. Die meisten von ihnen sind bewaffnet und nehmen eine drohende Haltung ein. Die Regierung hat Befehl gegeben, dass Kavallerie und andere Truppen sich für den Fall von Ruhestörungen bereit zu halten haben.

Allgemeines.

— **Ziegler's Differenzdreieck.** Auf den Zeichenbüros erweist sich das häufige Auftragen gleicher Winkel, namentlich wenn dieselben klein sind, als eine zeitraubende und häufig auch der wünschenswerthen Genauigkeit entbehrende Arbeit. Der Uebelstand wird namentlich beim Auftragen von Bahnhofsplänen, Profilen für Erdarbeiten, Stützmauern usw. sehr unliebsam empfunden. Das Ziegler'sche Differenzdreieck ist ein ganz ausgezeichnetes Hilfsmittel zur Erleichterung dieser Arbeiten; nicht allein ist das Auftragen der Winkel mit diesem Dreieck, welches in zehn verschiedenen Formen hergestellt wird, rein mechanisch und in wenigen Sekunden zu erledigen, es gewährleistet auch unbedingte Genauigkeit der Arbeit. Die Winkel der Dreiecke sind so bestimmt, dass der Unterschied je zweier an einer Dreieckseite anliegenden Winkel gleich einem zu konstruirenden Winkel ist. Durch einfaches Umwenden oder Verdrehen des Dreiecks gegen die Linie, an die der bestimmte spitze Winkel anzulegen ist, geschieht die Auftragung, auch wenn es sich um eine Summe oder einen Winkelunterschied handelt. Durch Pfeile, die auf den Dreiecken angebracht sind, kann man beim praktischen Gebrauch im voraus erkennen, wie das Dreieck anzulegen ist, um die gewollte Richtung der kreuzenden Linie zu erzielen. Zur bequemen und genauen Konstruktion von einseitigen und zweiseitigen Doppelweichen und von Zweibogenweichen sind besondere Differenzdreiecke hergestellt, die gestatten, den Differenzwinkel nach einer oder zwei Richtungen von der gegebenen Linie zwei Mal abzulenken, ohne die Lage des Lineals zu verändern. Die Erfindung ist in den meisten Kulturstaaten patentirt und seitens des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten nach Mittheilung des Erfinders prämiirt worden. Auch Herr Professor Göring in Berlin hat sich in sehr zustimmender und anerkennender Weise über den Werth des Dreiecks ausgesprochen.

— **Ein Zugzusammenstoss mit Elefanten.** Der Londoner „Engineer“ berichtet von einem merkwürdigen Eisenbahnunfall, der am 17. Juli in Indien auf der Eisenbahn zwischen Assam und Bengalen stattgefunden hat. Der Betriebsleiter dieser Strecke war auf seiner halbjährlichen Inspektionsreise begriffen und fuhr in seinem Sonderzuge gerade um Mitternacht durch den grossen Nambarwald, als die Wagen plötzlich mit einem furchtbaren Ruck zum Stehen kamen. Die Lokomotive war auf eine Heerde wilder Elefanten getroffen, die, wie es ihrer Gewohnheit entspricht, einen nächtlichen Spaziergang längs der Eisenbahn machten. Die Maschine rannte mit einem der Elefanten zusammen, und der Stoss war so heftig, dass die Vorderräder der Lokomotive aus den Gleisen geriethen. Die Insassen des Zuges wurden aus ihren Betten geworfen. Die Folgen des Zusammenstosses wären grösser gewesen, wenn nicht der Zug gerade sehr langsam gefahren wäre. So aber konnte die Maschine innerhalb einer Stunde wieder auf die Gleise gebracht werden, und die Reise wurde dann fortgesetzt. Für den Elefanten war die Begegnung verhängnissvoller gewesen. Er hatte nicht nur beide Hinterbeine gebrochen, sondern auch so schwere innere Verletzungen davon getragen, dass er in der seitlichen Vertiefung neben dem Bahnkörper liegen blieb. Als der Zug am folgenden Morgen die Strecke auf dem Rückwege berührte, lag das Thier todt auf derselben Stelle. Der Zugführer berichtete, dass er im ganzen acht Elefanten gezählt hätte und dass noch ein junger von der Maschine zu Boden geworfen, wahrscheinlich aber nicht schwer verletzt wurde, da er noch imstande war, sich unter furchtbarem Gebrüll mit seinen Gefährten in den Wald zu retten. Dieser eigenthümliche Eisenbahnunfall war nicht der erste seiner Art im Nambarwalde, vielmehr müssen sich die Lokomotivführer dort immer auf eine nächtliche Begegnung mit wilden Elefanten gefasst machen.

— **Die grösste Werfteisenbahn der Welt.** Im September 1900 hat die Bostoner Firma H. J. Crandall & Son den Bau einer Werfteisenbahn für die Schiffbaugesellschaft Townsend & Downey vollendet, welche letztere eine Werft im Hafen von Newyork am Südende der Newarkbai betreibt. Die „Railroad Gazette“ berichtet darüber, dass mittelst dieser Bahn, bei einer Tragfähigkeit von 4000 t, Schiffe von 122 m Länge und 5,5 m vorderem und 7 m hinterem Tiefgang fortbewegt werden können. Das Schienengleis ist 247 m lang und hat eine Neigung von 1:20. Es liegt am äussersten Ende 10,7 m tief unter Wasser. Der unter Wasser liegende Theil wurde an Land fertig gestellt, dann an Ort und Stelle versenkt und auf einem bereits vorher ausgeführten Pfahlrost befestigt. Auf dieser Bahn bewegt sich ein Schlitten von 98 m Länge und 24,4 m Breite, an dessen beiden Seiten sich Ständer von 8 m Höhe erheben. Dieser Schlitten wird ins Wasser gelassen, das zu dockende Schiff legt sich hinein und wird darin befestigt. Hierauf wird die ganze Last mittelst einer Windevorrichtung, die von einer 200 pferdigen Dampfmaschine in Bewegung gesetzt wird, aufgeholt. Mittelst dieser Bahnanlage wurde der Dampfer Westburn, der eine Tragfähigkeit von 3320 t und eine Länge von mehr als 110 m besitzt, in der kurzen Zeit von 29 Minuten an Land gebracht. Die Vorrichtung hat vor anderen Trockendockeinrichtungen voraus, dass sie rascher arbeitet, billiger herzustellen ist und ausserdem die Bearbeitung der Schiffsböden unter den denkbar günstigsten Umständen ermöglicht, da Licht und Luft von allen Seiten freien Zutritt haben.

Bücherschau.

— **Die deutsche und internationale Frachtgesetzgebung.** Ein Handkommentar für den Juristenstand und die Handels- und Verkehrswelt, bearbeitet von W. Coermann, kaiserlicher Amtsrichter zu Mülhausen i/E. Berlin, Verlag von O. Häring. 1901. Preis 3 ℳ.

Das Buch stellt sich die Aufgabe, eine Zusammenfassung der auf das Frachtrecht bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen zu geben, die für Deutschland im inneren und im internationalen Verkehre zur Anwendung kommen. Demgemäss enthält es einen Abdruck der §§ 407 bis 415 des Handelsgesetzbuches, welche das Speditionsgeschäft, und der §§ 425 bis 473, welche den Frachtvertrag behandeln, ferner die Eisenbahn-Verkehrsordnung und das internationale Uebereinkommen in seiner neuesten Fassung. Ausserdem sind Auszüge beigefügt aus dem Reichspostgesetz vom 28. Oktober 1871, aus dem Reichstelegraphengesetz vom 6. April 1892, aus dem Weltpostvertrag vom 15. Juni 1897 und den zu ihm abgeschlossenen verschiedenen Uebereinkünften, aus dem Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, vom 15. Juni 1895 und dem Flössereigesetz vom gleichen Tage. Dem Wortlaute dieser Gesetze sind Erläuterungen zugefügt, die aber kurz und knapp gehalten sind und sich auf das zum richtigen Verständniss nothwendigste beschränken. So konnte der reiche Inhalt auf den Raum von 228 Seiten zusammengedrängt und der eingangs gedachte Zweck des Buches, einen praktischen Leitfaden für alle Gebiete des Transportrechts zu bilden, in sachgemässer Weise erreicht werden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Strecke Berlin-Halle zwischen den Stationen Gr. Lichterfelde-Süd und Grossbeeren in Km. 14,2 neu eingerichtete Haltestelle Teltow für den Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Leichen-, Stück- und Wagenladungs-Güter- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen sowie von Thiersendungen in mehrbödigen Wagen ist ausgeschlossen. Für den Privatdepeschenverkehr ist die Haltestelle nicht eingerichtet.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Die zwischen Haynau und Kaiserswaldau gelegene Haltestelle Steinsdorf wird am 1. September d. J. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Merseburg-Mücheln zwischen den Stationen Wernsdorf und Lützkendorf gelegene Haltepunkt Neumark-Bedra, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäck-, Expressgut-, Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie für die Abfertigung von Kleinvieh in Käfigen, Kisten, Säcken u. dergl. eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Thieren in Wagenladungen und einzelnen Stücken sowie Leichen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Der zwischen den Stationen Crossen a/O. und Poln. Nettkow an der Bahnstrecke Guben-Bentschen gelegene Haltepunkt Thiemendorf, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, wird am 1. September d. J. in eine Haltestelle umgewandelt und gleichzeitig für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, lebenden Thieren in Wagenladungen, Grossvieh in einzelnen Stücken sowie von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. September 1901 wird die Bahnstrecke Dillingen (Saar)-Primsweiler mit den Stationen Nalbach und Bilsdorf für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Die Haltestelle Nalbach ist für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern eingerichtet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, sowie von Sprengstoffen und Privatdepeschen ist ausgeschlossen.

Der Haltepunkt Bilsdorf dient nur dem Personenverkehr.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. Oktober 1899.

An demselben Tage werden Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für den Verkehr mit den neu zu eröffnenden Stationen und für den Durchgang über die neue Strecke eingeführt.

Soweit in den Gruppentarif VIII und in die Gruppenwechseltarife für den Güterverkehr mit den preussischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und der königlichen Militäreisenbahn Frachtsätze noch nicht aufgenommen sind, werden solche mit dem Tage der Betriebseröffnung eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen. (2201)

St. Johann-Saarbrücken, 19. Aug. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den preussischen Staatsbahnen, Ausnahmetarif für den rheinisch-westfälisch-mitteldeutschen Kohlenverkehr sowie Staatsbahnthiertarif.

Am 1. Oktober d. J. wird die an der Strecke Berlin-Halle zwischen den Stationen Gr.-Lichterfelde Süd und Grossbeeren in Km. 14,2 neu eingerichtete Haltestelle Teltow für den Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Leichen-, Stück- und Wagenladungsgüter- und Viehverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen sowie von Thiersendungen in mehrbödigen Wagen ist ausgeschlossen. Für den Privatdepeschenverkehr ist die Haltestelle nicht eingerichtet.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen. (2202)

Halle a/Saale, den 20. August 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. September d. J. wird der zwischen den Stationen Crossen a/O. und Poln. Nettkow an der Bahnstrecke Guben-Bentschen gelegene Haltepunkt Thiemendorf, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, in eine Haltestelle umgewandelt und gleichzeitig für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, lebenden Thieren in Wagenladungen, Grossvieh in einzelnen Stücken sowie von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Thiemendorf in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen, in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn, in den ostdeutschen und mitteldeutschen Privatbahntarif, den Militärbahn-Staatsbahntarif, den südostpreussischen, schlesisch-sächsischen und hanseatisch-ostdeutschen Gütertarif, den Tarif für den Verkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, den ober- und niederschlesischen Kohlentarif und in den Staatsbahn- sowie Staatsbahn-Privatbahn-Viehtarif aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 20. August 1901. (2203)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatseisenbahnen.

Die Abfertigungsbefugnisse der Station Nordenham (Fischereihafen) werden dahin abgeändert, dass sie fortan auf die von der Deutschen Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee" und von der Firma J. Barckhan in Nordenham zur Aufgabe kommenden oder an diese Firmen gerichteten Sendungen beschränkt sind.

Oldenburg, den 19. August 1901. (2204)

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V und Staatsbahnthiertarif.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Merseburg-Mücheln zwischen den Stationen Wernsdorf und Lützkendorf gelegene Haltepunkt Neumark-Bedra, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäck-, Expressgut-, Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie für die Abfertigung von Kleinvieh in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Thieren in Wagenladungen und einzel-

nen Stücken sowie Leichen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen. (2204a)

Halle a/Saale, den 20. August 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Kgl. serbische Staatsbahnen.

Nachdem der seit 19. Juli l. J. infolge der in der Türkei ausgebrochenen Pestepidemie sistirt gewesene direkte Personen- wie Güterverkehr zwischen der Saloniker Linie der orientalischen Bahnen und unserer Linie Ristovatz-Nisch mit 21. August l. J. wieder aufgenommen wurde, so treten alle im Wagenbenutzungsübereinkommen für den regelmässigen Güterverkehr geltenden Bestimmungen wieder in Kraft.

Belgrad, den 22. August 1901. (2205)
Direktion.

6. Güterverkehr.

Frachtbriefformulare des internationalen Eisenbahnverkehrs.

Das am 16. Juni 1898 in Paris abgeschlossene Zusatzübereinkommen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 ist einer amtlichen Mittheilung in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ zufolge am 10. d. Mts. ratifizirt worden und wird demnach am 10. Oktober d. J. in Kraft treten. Mit dem 10. Oktober d. J. gelangen neue internationale Frachtbriefe zur Einführung; die bisherigen, dem Uebereinkommen über den internationalen Frachtverkehr vom Jahre 1890 entsprechenden Formulare sind nur noch bis zum 9. Oktober 1902 (einschl.) zuzulassen. Der letztgenannte Zeitpunkt ist unabänderlich.

Berlin, im Juli 1901. (2206)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Baden.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die an den neuen badischen Strecken Neustadt im Schwarzwald - Donaueschingen und Waldkirch-Elzach belegenen Stationen in den Saarkohlen-Ausnahmetarif Nr. 5 aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen. (2207)

St. Johann-Saarbrücken, 22. Aug. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die für bestimmte Wagenladungsgüter bei Uebergang derselben nach und von der Franzburger Südbahn im Verkehr zwischen der Uebergangsstation Velgast und den Stationen der preussischen Staatsbahnen gewährte Frachtermässigung von 0,02 ℳ. für 100 kg findet widerruflich auch auf Sendungen von und nach Hamburg der Lübeck - Büchener Eisenbahn im hanseatisch - ostdeutschen Verbande Anwendung.

Stettin, den 23. August 1901. (2208)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1901 werden die Stationen Köflach und Wies der Graz - Köflacher Eisenbahn in die im obengenannten Verbande für Schlacken bestehenden Ausnahmetarife Nr. 3 A und 3 B unter den für diese Ausnahmetarife vorgesehenen Bedingungen aufgenommen.

Die Schnittsätze südlich vom Schnittpunkte betragen für 100 kg in Pfennigen

	A.-T. Nr. 3 A	A.-T. Nr. 3 B
von Köflach .	83,5	83,5
„ Wies . .	90,5	90,5

Breslau, den 23. August 1901. (2209)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch - bayerischer Gütertarif.

Zum 1. September d. J. wird die Station Erlenbach der bayerischen Staatsbahnen — deren Verkehr auf die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewicht von 250 kg beschränkt ist — mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 23. August 1901. (2210)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-pfälzischer Güter- und Thierverkehr.

Am 1. September d. J. wird die Neubaustrecke Dillingen (Saar) - Primsweiler dem Betrieb übergeben.

Die an ihr gelegene Haltestelle Nalbach ist für die Abfertigung von lebenden Thieren und Gütern eingerichtet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird genannte Haltestelle in obenbezeichneten Güter- und Thiertarif mit direkten Frachtsätzen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft. (2211)

St. Johann-Saarbrücken, 23. Aug. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 erfährt der Ausnahmetarif 22 unseres Binnengütertarifs (Hochofentarif) folgende Aenderungen:

Die bei den Stationsverbindungen

Bannstein
Dieuze
Oberhomburg
Reichshofen-Werk
Stieringen-Wendel
Thann
} -Völklingen

angegebenen Frachtsätze fallen fort und werden durch Aufnahme in den allgemeinen Hochofentarif vom 1. Juni 1901 ersetzt.

Die Station Deutsch-Oth wird als Empfangsstation fallen gelassen; an deren Stelle tritt Deutsch-Oth (Hochöfen).

Die Station Dillingen (Saar) wird als Empfangsstation aufgenommen.

Die Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen sind aus Nr. 39 unseres Tarifanzeigers zu ersehen.

Strassburg, den 14. August 1901. (2212)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. September 1901 kommen für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn einerseits und den Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn (einschliesslich der grossherzoglich hessischen Nebenbahnen) sowie den Stationen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen und den badischen Uferstationen des Bodensees andererseits neue Tarifhefte mit den Nummern 3 und 4 zur Einführung, durch welche die Tarifhefte 4 und 5 vom 1. Mai 1895 nebst Nachträgen aufgehoben werden. Nur für den Verkehr mit den Stationen der Kaiserstuhlbahn und der Mannheim - Weinheim - Heidelberg - Mannheimer Nebenbahn bleibt das Tarifheft 5 bis auf weiteres noch in Geltung. Hierfür und für den Verkehr mit Stationen der Bregthalbahn wird ein besonderes Tarifheft, betr. den Verkehr mit den Stationen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft, zur Ausgabe kommen.

Sendungen nach und von der Bregthalbahn werden bis auf weiteres zu den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Hüfingen im Tarifheft 4, erhöht um die Mehrentfernung bis zu den Stationen der Bregthalbahn, abgefertigt. Nähere Auskunft ertheilen die in Frage kommenden Abfertigungsstellen.

Das neue Tarifheft 3 (Reichsbahn-Main-Neckarbahn) enthält sachliche Aenderungen gegen bisher nur insoweit, als die Ausnahmefrachtsätze für Blei und Spiritus und Sprit im Verkehr von Darmstadt (Hauptbahnhof) mangels eines Bedürfnisses beseitigt worden sind.

Durch das neue Tarifheft 4 (Reichsbahn-Baden) werden neben zahlreichen und zum Theil recht erheblichen Ermässigungen der Tarifentfernungen und Frachtsätze in vereinzelten Fällen auch Erhöhungen der Entfernungen bis zu 2 km und der Frachtsätze um 1 ₰ für 100 kg herbeigeführt. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober d. J. in Kraft.

Im Ausnahmetarif 6 a kommen für den Kohlen- und Koksversand im Wasserumschlagsverkehr von Lauterburg Hafen nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen neue ermässigte Frachtsätze zur Einführung und der Ausnahmetarif Nr. 27 für Güter belgischer oder holländischer Herkunft sieht für den Verkehr von Strassburg transit (Wasserweg) nach südbadischen Stationen gleichartig berechnete Frachtsätze vor, wie solche im Verkehr von der Station Kehl bestehen.

Strassburg, den 19. August 1901. (2213)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Unter Aufhebung des Heftes I des belgisch - südwestdeutschen Tarifs vom 1. Januar 1893 und der Nachträge I bis IV tritt am 1. September d. J. ein neues Tarifheft nebst einem Anhange in Geltung. Das neue Heft enthält die besonderen Bestimmungen für den Güterverkehr, das neue Gleichstellungsverzeichniss für die nicht tarifirten belgischen Stationen in Bezug auf das gleichfalls am 1. September d. J. zur Einführung kommende neue Heft 2 b für den Verkehr mit Basel und sonstige Erläuterungen. Der besonders herausgegebene Anhang zu dem neuen Tarif enthält das Gleichstellungsverzeichniss für die nicht tarifirten belgischen Stationen in Bezug auf die vorläufig noch unverändert in Geltung bleibenden Hefte 3 bis 9 des Verbandstarifs.

Durch eine in das neue Heft 1 aufge-

nommene besondere Bestimmung zu den allgemeinen Tarifvorschriften wird die Geltung der in den Heften 2 a, 4 a bis 9 a enthaltenen besonderen Ausnahmesätze für Fische und Heringe hinsichtlich der dem Spezialtarif für bestimmte Eilgüter angehörenden Fischsorten vom 1. Oktober d. J. ab auf diejenigen Sendungen beschränkt, welche als Frachtgut aufgeliefert werden. Bei Aufgabe als Eilgut kommen bei solchen Sendungen vom bezeichneten Tage ab die Sätze der regelmässigen Tarifklassen zur Berechnung.

Strassburg, den 17. August 1901. (2214)
Namens der Verbandsverwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr.

Am 1. September d. J. wird die Neubaustrecke Dillingen (Saar) - Primsweiler dem Betrieb übergeben. Die an ihr gelegene Haltestelle Nalbach ist für den gesammten Güterverkehr eingerichtet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird die Haltestelle Nalbach in oben genannten Güterverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft. (2215)

St. Johann-Saarbrücken, 23. Aug. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft Nr. 2 vom 1. Februar 1897.)

Mit Gültigkeit vom 15. September 1901 wird die Station Gandringen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif Nr. 56 für Thomasschlackenmehl einbezogen.

Die Frachtsätze sind durch Abzug von je 0,03 ℳ für 100 kg von den für Deutsch-Oth bestehenden Sätzen zu bilden.

München, den 22. August 1901. (2216)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif.

Theil II, Heft A. Anhang.

Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 35 für die Beförderung von krystallisirter und kalzinirter Soda wird mit Gültigkeit vom 1. September d. J. durch die Aufnahme des Artikels „Bleicherde“ („Bleichkalk, Bleichpulver, Chlorkalk“) ergänzt.

Cöln, den 22. August 1901. (2217)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 1. September d. J. ab werden die Stationen der Theilstrecke Unislaw-Althausen der Nebenbahn Culm-Unislaw des Direktionsbezirks Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 21. August 1901. (2218)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1897.)

Mit Gültigkeit vom 15. September 1901 wird die Station Wilhelmsburg der k. k. österr. Staatsbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 52 für Extrakte aus Gerbstoffen (Nachtrag II, Seite 56/57) einbezogen:

Von	nach Wilhelmsburg a)	nach Wilhelmsburg b)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Stationen der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.		
Frankfurt a/M. Hauptbahnhof . .	3,28	3,85
Frankfurt a/M. Ostbahnhof . . .	3,28	3,85
Frankfurt a/M.-Sachsenhausen . .	3,28	3,85

München, den 22. August 1901. (2219)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V).

Die im Nachtrag 4, Seite 19/21 enthaltenen Ausnahmetarife 14, 14 a und L (für Zucker) finden vom 10. Oktober 1901 ab auf den direkten Verkehr mit den Stationen der Marienburg - Mlawkaer Bahn keine Anwendung.

Magdeburg, den 22. August 1901. (2220)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch - Dortmund - Gronau-Enscheder Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Arkel und Bloemendaal der holländischen Eisenbahn in den Ausnahmetarif A und die von der holländischen Bahn und der niederländischen Staatsbahn gemeinsam betriebene Station Hillegersberg, sowie die Station Assen der niederländischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif B für den vorgenannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Dortmund, den 21. August 1901. (2221)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 1. September l. J. tritt ein neues Tarifheft II A (Verkehr badische Bahn und Bregthalbahn-Ostschweiz) in Kraft, durch welches die seitherigen Tarifhefte II A und III A, der provisorische Tarif für Eil- und Frachtstückgut badische Bahn und Bregthalbahn-Ostschweiz vom 1. Juli 1899, der provisorische Tarif für den Verkehr mit der rechtsufrigen Zürichseebahn vom 15. Januar 1895, der Ausnahmetarif für Cement ab Kirchheim b. H. und Kuppenheim vom 1. Juli 1896, sowie der Ausnahmetarif für frische Aepfel und Birnen Ostschweiz - badische Bahn vom 1. Oktober 1900 aufgehoben und ersetzt werden.

Neben zahlreichen Frachtermässigungen treten vom 1. Dezember l. J. an auch kleine Frachterhöhungen ein, worüber unser Gütertarifbüreau nähere Auskunft ertheilt. Ferner kommen mit dem 30. November l. J. die seitherigen direkten Frachtsätze für die Stationen: Haltingen, Hilpertsau, Himmelreich, Hinterzarten, Hirschsprung, Kirnach, Langenbrucken, Littenweiler, Mosbach, Mühlacker, Posthalde und Weisenbach ohne Ersatz zur Aufhebung. Die seitherigen Frachtsätze für Kehl bleiben einstweilen unverändert in Kraft.

Der neue Tarif kann vom 25. d. Mts. ab von unserem Gütertarifbüreau und von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 5 ℳ 80 ₰ bezogen werden.

Karlsruhe, den 19. August 1901. (2222)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 15. September 1901 werden die Stationen Nürnberg-Doos, Nürnberg-Dutzendteich, Nürnberg-Mögeldorf, Nürnberg-Schweinau und Stein in den Ausnahmetarif Nr. 29 a für Cement aus Oesterreich einbezogen.

München, den 22. August 1901. (2223)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarife Theil II, Heft 3 A und 3 B vom 1. Januar 1899 bezw. 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 15. September 1901 wird der Artikel „Reisfuttermehl“ in den Ausnahmetarif Nr. 52 für Kleie etc. einbezogen.

München, den 22. August 1901. (2224)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Zum Tarife für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. August 1899 tritt am 1. September 1901 der II. Nachtrag in Kraft, welcher geänderte und neue Frachtsätze enthält. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 30. November 1901 in Kraft. Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 26. August 1901. (2225)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen Bahnen.

Am 1. September 1901 werden die Stationen Niederbruck und Oberbruck-Dollern der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in die Tarifhefte 1 und 3 und die Stationen Elzach und Gutach i. Br. in die Tarifhefte 1 und 4 des sächsisch-südwestdeutschen Verbandes einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren. Die in den vorerwähnten Tarifheften 1 und 4 vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Hüfingen der

Bregthalbahn gelten infolge Ueberganges der Strecke Hüfingen-Donaueschingen in die Verwaltung der badischen Staatseisenbahnen fortan nur für Hüfingen, badische Staatsbahn.

Dresden, den 26. August 1901. (2226)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf von Königsberg und Elbing.

Vom 1. September d. J. gelten die Frachtsätze für Flachs, gehechelt, auch für die unter der Bezeichnung „Kudel oder Kushel“ aufgegebenen Sendungen.

Mit demselben Tage werden die Stationen Weggewa der baltischen und Pskow-Rigaer Eisenbahn und Rybinsk-Kopacjewskaja Hafen der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn in die Tariftabelle I unter Nr. 4 bezw. 10 einbezogen und für die Stationen Tolotschin der Moskau-Brester Eisenbahn, sowie mehrere Stationen der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn Rubelfrachtzuschläge in die Tariftabelle II des oben genannten Tarifs aufgenommen.

Ferner werden mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1901 für eine Reihe von Stationen der Moskau-Kursker, Moskau-Kasaner, Sysran-Wjäsmaer, Rjäsan-Uralsker, sibirischen und der russischen Südostbahnen anderweite, um einige Kopeken erhöhte Rubelfrachtzuschläge eingeführt. Ueber die Tarifänderungen geben die Güterabfertigungsstellen Königsberg i/Pr. und Elbing, sowie die unterzeichnete Verwaltung Auskunft.

Bromberg, den 21. August 1901. (2227)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Am 1. September d. J. gelangt im Verkehr von Dossen, Hermania, Schmagorei, Schwiebus und Wutschdorf nach Stettin und Swinemünde ein Ausnahmetarif für Braunkohlenbriketts in 20 t-Ladungen zur Weiterverfrachtung seewärts zur Einführung. Ferner werden die Entfernungen für Kosten und die Stationen der Strecke Czempin-Schrimm vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Kosten-Grätz theilweise ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Dienststellen.

Breslau, den 21. August 1901. (2228)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Thier- u. Privatbahn-Staatsbahn-Thierverkehr, hanseatisch-ostdeutscher Thierverkehr, ost-mittel-südwestdeutscher Thierverkehr, preussisch-bayerischer Thierverkehr, Reichsbahn-Staatsbahn-Thierverkehr, schlesisch-sächsischer Thierverkehr, ungarisch-deutscher Thierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab werden für Ueberführung von Thiersendungen zwischen Mochbern und dem städtischen Schlacht- und Viehhöfe in Breslau (Breslau, Viehhof) anstatt der bisherigen die nachstehenden Ueberfuhrgebühren erhoben:

1. für Sendungen einzelner Stücke:
   a) für Grossvieh (Pferde, Rindvieh, Fohlen etc.)
      für 1 bis 3 Stück 3 ℳ 50 ₰, für jedes weitere Stück 1 ℳ mehr, höchstens 7 ℳ 50 ₰ für den Wagen;
   b) für Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe etc.)
      für 1 bis 6 Stück 3 ℳ 50 ₰, für jedes weitere Stück 50 ₰ mehr, höchstens 7 ℳ 50 ₰ für den Wagen;
2. für Wagenladungen:
   wie bisher 7 ℳ 50 ₰ für jeden Wagen.

Die bisher in den Thiertarifen vorgesehene Beschränkung, dass nach und von Breslau, Viehhof nur Wagenladungen überführt werden dürfen, wird aufgehoben.

Breslau, den 22. August 1901. (2229)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif.

Zum 1. September 1901 werden die Stationen Kollnau der badischen Staatsbahn und Oberbruck-Dollern der Reichsbahn in die Klasse 1 — Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, Baumwollgarnabfälle — neu aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 22. August 1901. (2230)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppen-Wechseltarife mit der Gruppe VIII, rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Gütertarif, Militärbahn-Staatsbahn-Gütertarif, westdeutscher, mitteldeutscher, ostdeutscher und süddeutscher Privatbahn-Gütertarif, Staatsbahn-Thiertarif und Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.

Mit der am 1. September d. J. stattfindenden Eröffnung der Neubaustrecke Dillingen-Primsweiler des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken treten im Verkehr zwischen den Stationen Beckingen, Dillingen (Saar), Ensdorf, Fremersdorf, Griesborn, Merzig (Saar), Mettlach, Saarhölzbach, Saarlouis, Serrig, Taben, Eppelborn, Lebach und Primsweiler einerseits und einzelnen Stationen der an obengenannten Tarifen betheiligten Bahnen andererseits Entfernungsabkürzungen ein.

Nähere Auskunft wird von den betheiligten Dienststellen ertheilt. (2231)
St. Johann-Saarbrücken, 21. Aug. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1898.
Tarif Theil II, Heft 4 vom 1. Oktober 1899.
Tarifirung von Borke (Rinde), zerkleinerte.

Der Artikel „Borke (Rinde), zerkleinert“ tarifirt im obenbezeichneten Eisenbahnverbande wie „Borke (Rinde), gemahlen (Gerberlohe)“, sonach im Tarifhefte 3 nach Ausnahmetarif 2/c und im Tarifhefte 4 nach Ausnahmetarif 2/d.

Wien, am 23. August 1901. (2232)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Vom 1. Oktober d. J. ab werden aufgehoben:
   a) der Tarif für Sommerkarten nach schlesischen Badeorten vom 1. Mai 1898 nebst Nachträgen I und II,
   b) sämmtliche auf Stationen des Direktionsbezirks Breslau aufliegenden Anschlussrückfahrkarten nach Berlin,
   c) sämmtliche festen Rundreisekarten im schlesischen Rundreiseverkehr und im ostdeutsch-österreichischen Rundreiseverkehr,
   d) eine Anzahl von Sonntagskarten von Stationen unseres Bezirks.
2. Vom nächsten Jahre ab werden die auf einzelnen Strecken unseres Bezirks zu Sonderzügen bestehenden Sonderzugkarten mit ganz besonderer Fahrpreisermässigung aufgehoben und zu den Sonderzügen nur noch Karten mit eintägiger Gültigkeit zum einfachen Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt ausgegeben werden.

Näheres ist zu erfragen bei unserem Verkehrsbüreau.

Breslau, den 21. August 1901. (2233)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der mitbetheiligten Verwaltungen.

8. Verdingungen.

Main-Neckarbahn.

Die Lieferung und Montirung zweier eingleisiger Brückenkonstruktionen von 9,75 bezw. 9,90 m Stützweite und einer zweigleisigen Eisenkonstruktion von 4,80 m Stützweite mit Lichtschacht für eine Bahnsteigunterführung, sämmtlich auf Bahnhof Weinheim, ca. 36 t Eisen, sollen vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen auf dem Amtszimmer des Unterzeichneten offen, von wo dieselben zum Preise von 2,00 ℳ auch erhältlich sind.

Die Angebote sind postfrei, verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 3. September d. J. einzusenden. Lieferzeit ist anzugeben.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, im August 1901. (2234)
Der Bauinspektor.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, und zwar ungefähr: 2259 t Schienen aus Stahl und Eisen, 530 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 538 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 2010 t Eisenschwellen, 175 t Gussschrott, 10 t Blechschrott, 0,587 t Bleischrott und 7 t Zinkschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift „Gebote auf Oberbaumaterialien“ vor der Eröffnung des Termins an uns einzusenden. Die Oeffnung der Angebote findet am 12. September d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 19. September d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung mit Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 21. August 1901. (2235)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 68. 31. August 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Die wirthschaftliche Lage der preussischen Kleinbahnunternehmungen.

Es ist jetzt gerade ein Jahrzehnt verflossen, seit der Unterzeichnete einen im Septemberheft 1891 der „Preussischen Jahrbücher“ veröffentlichten Aufsatz über die Bedeutung der Eisenbahnen unterster Ordnung verfasste, in welchem der Vorschlag gemacht wurde, diese Eisenbahnen mit einem zwar neuen, aber kurzen Ausdruck „Kleinbahnen“ zu nennen. In dem Aufsatze war ausgeführt, dass sich in Preussen neben dem Staatsbahnwesen eine neue Eisenbahnwelt bilden müsse, nicht im Gegensatz zu jenem, sondern in innigster Verbindung mit ihm, zu wechselseitiger Förderung und Kräftigung. Damals wurde die Betriebslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Kleinbahnen in Preussen auf nur etwa 800 km geschätzt, genauere statistische Angaben über diese Bahnen fehlten völlig.

Das dort angegebene Ziel, dass in nicht allzu ferner Zukunft es in Preussen keine Stadt, keine grössere Ortschaft mehr geben werde, die einer Schienenstrasse entbehre, ist in dem abgelaufenen Jahrzehnt beinahe erreicht. Damals entbehrten von den 1 143 Städten des Landes mit mehr als 1 000 Einwohnern 328 jeder Eisenbahnverbindung, darunter noch 11 mit mehr als 5 000, 26 mit mehr als 4 000, 59 mit mehr als 3 000 Einwohnern. Jetzt gibt es in Preussen kaum noch eine Stadt mit mehr als 3 000 Einwohnern, die nicht wenigstens eine Kleinbahnverbindung hätte. Nach der neuesten, im diesjährigen Februarheft der „Zeitschrift für Kleinbahnen“ veröffentlichten statistischen Uebersicht betrug die Länge der Kleinbahnen in Preussen am 30. September 1900: 8 083 km, sie war also in dem verflossenen rund zehnjährigen Zeitraum um das Zehnfache gestiegen. Das Anlagekapital dieser Bahnen wird in der Uebersicht auf rund 684 000 000 *M.* angegeben, während es für die vor Beginn jenes zehnjährigen Zeitraums vorhandenen Kleinbahnen jedenfalls noch nicht den zehnten Theil dieser Summe betrug.

Es ist bekannt und auch in dieser Zeitung, zuletzt noch in Nr. 33 S. 519, ausgeführt, dass das Hauptverdienst an dieser hocherfreulichen Entwickelung des Kleinbahnwesens der Anregung gebührt, welche das bei Niederschrift meines erstenwähnten Aufsatzes schon in Vorbereitung befindliche preussische Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 dem bis dahin in Preussen stockenden Bau dieser Bahnen bot. Das Gesetz hat sich in seinen grundlegenden Gedanken durchaus bewährt. Wo Beschwerden über eine nicht genügende Berücksichtigung der Kleinbahninteressen laut wurden, richteten sie sich weniger gegen das Gesetz selbst, als gegen seine Handhabung und gegen die Praxis der Staatsbahnverwaltungen. Eine nothwendige Erweiterung erfuhr das Gesetz durch das Gesetz vom 19. August 1895, betreffend das Pfandrecht an Privatbahnen und Kleinbahnen, welches den Kleinbahnen erst die Möglichkeit gewährte, ihren Besitz zu verpfänden und sich so den erforderlichen Realkredit zu verschaffen. Mit den Privatunternehmern wetteiferten die Gemeinden, die Kreise und die Provinzen in dem Streben, durch gemeinsames Zusammenwirken aller Orten Kleinbahnen erstehen zu lassen, und schon seit dem Jahre 1895 konnte sich der Staat selbst der Aufgabe, zur Unterstützung und Belebung des Kleinbahnbaues Geldmittel herzugeben, nicht mehr entziehen. Seitdem sind zu solchen Zwecken 49 000 000 *M.* bewilligt worden, und es sind nach der erwähnten Nachweisung bis 30. September v. J. bereits rund 34 000 000 *M.* auf den Kleinbahnunterstützungsfonds übernommen, während die Provinzen einen nur wenig höheren Betrag, nämlich etwas mehr als 35 000 000 *M.*, die Kreise mehr als den doppelten Betrag, nämlich fast 79 000 000 *M.*, die Zunächstbetheiligten wieder einen die vom Staat und den Provinzen beigesteuerte Summe etwas übersteigenden Betrag von 37 500 000 *M.* aufgebracht haben. Der Rest von fast 500 000 000 *M.* ist in sonstiger Weise gedeckt, d. h. in der Hauptsache durch die Betheiligung des Privatkapitals, das in den Kleinbahnen eine nicht hohe, aber im ganzen sichere Rente suchte und bisher auch grossentheils fand.

Von ausserordentlicher Bedeutung für die Beurtheilung

der Natur und der Entwickelung des Kleinbahnwesens ist die zuerst in einer Ausführungsanweisung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 13. August 1898 aufgestellte Unterscheidung zwischen Strassenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. Die ersteren bilden eine selbständige Gruppe mit eigenartigen Lebensbedingungen. Sie hängen mit der starken Entwickelung des städtischen Lebens auf das Innigste zusammen, sie dienen fast überall nur dem Personenverkehr und sind an die Strassen des städtischen Verkehres in dem Maasse gebunden, dass sie nur ausnahmsweise und auf kurze Strecken einen eigenen Bahnkörper haben. Sie bedürfen weder staatlicher noch kommunaler Unterstützung, ziehen aus dem ständig wachsenden städtischen Verkehr einen meist reichlichen Ertrag und bieten in wirthschaftlicher wie rechtlicher Beziehung so eigenartige Erscheinungen, dass ihre Aussonderung aus dem Rahmen der Kleinbahnen sehr wohl möglich erscheint. Bei ihnen hat der nicht seltene Widerstreit zwischen staatlichen und städtischen Interessen gelegentlich zu Konflikten geführt. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass eine spätere Zeit mehr und mehr dahin drängen wird, den Betrieb dieser mit dem städtischen Gemeinwohl auf das Innigste verknüpften Unternehmungen zu einem Bestandtheil der städtischen Verwaltung zu machen. Man hat diesen schon in wichtigen Fällen vollzogenen Vorgang des Ueberganges aus der Privatwirthschaft in die städtische Gemeinwirthschaft mit einem treffenden, wenngleich in seiner sprachlichen Bildung zweifelhaften Worte „Verstadtlichung" genannt. „Verstädtischung" wäre richtiger, aber selbst für deutsche Ohren und Zungen zu hart in Klang und Aussprache. Auf diese städtischen Strassenbahnen hat das Kleinbahngesetz geringeren Einfluss gehabt, sie bestanden schon vor ihm in reichlicher Anzahl, auf sie das scharfe preussische Eisenbahngesetz von 1838 anzuwenden, daran dachte niemand, sie wurden gerade wie andere städtische Verkehrsunternehmungen behandelt und hatten von dem Kleinbahngesetz und seinen Ausführungsbestimmungen nur den Vortheil einer Befestigung und Klarstellung ihrer rechtlichen Beziehungen.

Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen dagegen, von denen wir hauptsächlich reden wollen, sind durch das Gesetz von 1892 eigentlich erst ins Leben gerufen. Von den 800 km Kleinbahnen, die in dem Aufsatz der „Preussischen Jahrbücher" als damals — Sommer 1891 — in Preussen vorhanden angenommen wurden, gehörten den Strassenbahnen 650, den Kleinbahnen im engeren Sinne nur etwa 150 km an. Nach der oben erwähnten Zusammenstellung der „Zeitschrift für Kleinb." gehören von den Ende September v. J. vorhandenen 8 083 km Kleinbahnen zu den Strassenbahnen nur 2 074 km, zu den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen aber 6 009 km. Der Umfang jener hat also in dem 10 jährigen Zeitraum sich nur etwa verdreifacht, der Umfang dieser sich aber vervierzigfacht! Ganz besonders in die Augen springend ist der Unterschied in der Finanzgebahrung. Auf die Strassenbahnen entfällt ein Anlagekapital von mehr als 376 000 000 ℳ, d. h. auf das Kilometer 181 519 ℳ; der Staat ist an diesem Kapital nur mit — 49 500 ℳ, die Provinzen sind nur mit 1 500 000 ℳ, die Kreise mit rund 23 000 000 ℳ, die Interessenten mit 23 000 000 ℳ, das Privatkapital dagegen mit über 339 000 000 Mark betheiligt; bei nebenbahnähnlichen Kleinbahnen beträgt das gesammte Anlagekapital rund 307 500 000 ℳ, das kilometrische nur 51 166 ℳ; hiervon haben der Staat 34 000 000 ℳ, die Provinzen etwa eben so viel, die Kreise 55 500 000 ℳ, die Zunächstbetheiligten 25 500 000 ℳ und das Privatkapital rund 154 500 000 ℳ aufgebracht.

Man kann nach diesen Zahlen mit den Wirkungen des Kleinbahngesetzes in Bezug auf das Inslebenrufen eines grossen immer weiter wachsenden Netzes von Kleinbahnen wohl zufrieden sein; die Segnungen, die sie dem Lande, der Bevölkerung, der Landwirthschaft und der Industrie insbesondere gebracht haben, liegen auf der Hand, wenn sie sich auch nicht ohne weiteres mit Zahlen wiedergeben lassen. Aber es drängt doch gerade der jetzige Zeitpunkt, in dem sich überall ein Stocken des allgemeinen wirthschaftlichen Fortschritts der letzten Jahre zeigt, zu einer Betrachtung über die wirthschaftliche und finanzielle Gesammtlage der Kleinbahnunternehmungen. Auch hier schliessen wir die Strassenbahnen der Städte grundsätzlich aus und beschäftigen uns nur mit den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. Unsere vornehmste Quelle bleibt die mehrerwähnte amtliche Zusammenstellung der Zeitschrift, neben ihr einige Geschäftsberichte. Die Zeitschrift scheidet bei ihren Betrachtungen über die Rentabilität der Kleinbahnen auch diejenigen aus, die noch nicht voll oder erst kurze Zeit im Betriebe sind, sowie solche, die in der Hauptsache nur dem Privatinteresse des Eigenthümers dienen oder deren Reingewinn aus sonstigen Gründen nicht zuverlässig festgestellt werden konnte.

Es bleiben dann 116 nebenbahnähnliche Kleinbahnen übrig. Von diesen haben im Jahre 1900 33 einen Reingewinn nicht abgeworfen, bei 12 betrug der Reingewinn bis zu 1 %, bei 15 bis zu 2 %, bei 15 bis zu 3 %, bei 18 bis zu 4 %, bei 13 bis zu 5 %, bei 10 Kleinbahnen mehr als 5 – 10 %. Dieser Satz wurde nicht überschritten. Diese Angaben kann man nun freilich ohne nähere Erläuterung über die Länge der in Betracht gezogenen Bahnen und die Höhe ihres Anlagekapitals nicht dazu verwerthen, um sich ein Bild über die im Berichtsjahr (1. Oktober 1899 bis 30. September 1900) erzielte Rente des gesammten in den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen angelegten Kapitals zu machen. Auch ein näheres Eingehen auf die im Januarheft derselben Zeitschrift enthaltene ausführliche Nachweisung der in Preussen vorhandenen Kleinbahnen ermöglicht diese Angabe nicht, obwohl in den betreffenden Spalten sowohl die Längen als die Höhe des Anlagekapitals und auch die Verzinsung des letzteren angegeben sind. Denn eine Angabe, wie hoch die durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals bei der Gesammtheit der Bahnen war, die überhaupt eine Rente geben, würde werthlos sein, weil diese eben nur einen Theil des Gesammtnetzes und des Gesammtanlagekapitals darstellen. Man kann ihnen auch nicht einfach das Anlagekapital der nicht rentirenden Bahnen hinzuzählen, so lange man nicht die Fehlbeträge kennt, die sich bei dem Betriebe der als ertraglos bezeichneten Bahnen ergeben haben und welche nothwendig von dem Gesammtertrage in Abzug gebracht werden müssten. Diese Fehlbeträge aber sind nicht angegeben, und offenbar aus diesem Grunde hat es der amtliche Erläuterungstext zu der Statistik auch unterlassen, irgend welche Angabe über die durchschnittliche Rente des Gesammtanlagekapitals der Kleinbahnen zu machen.

Immerhin gestattet schon die mitgetheilte summarische Angabe in Verbindung mit weiteren Ziffern, welche der umfangreichen Statistik zu entnehmen sind, eine Anzahl von zuverlässigen Schlüssen. Am günstigsten ist die Rente bei den älteren, ohne Beihilfe des Staates und meist auch ohne diejenige kommunaler Körperschaften zu Stande gekommenen Kleinbahnen. Wir lassen hier eine Tabelle solcher älterer Kleinbahnen mit Angabe ihrer im Jahre 1899/1900 erzielten Rente folgen, wobei wir nur die bis 1897 einschliesslich eröffneten Bahnen mit einer Rente von mindestens 3 % aufführen:

Jahr der Betriebs-eröffnung	Name der Bahn	Rente in %
1881	Frankfurter Güterbahn	4,5
1888	Borkumer Kleinbahn	5,25
1889	Frankfurter Waldbahn	6
1890	Gommern-Pretzin	5
1893	Nauen-Ketzin (Aktienbetheiligung der Provinz und der Kreise)	7
1893	Frechen-Köln	9,37
1894	Stolpethalbahn	4
1894/95	Gleiwitz-Dt.-Piekar	6,75
1895	Riesengebirgsbahn	4,25
1895	Hornburg-Börssum	5,25
1895	Halle-Hettstedt	3,65
1895	Gelnhausen-Bieber-Lochborn (Spessartbahn) .	3,75
1895	Euskirchener Kleinbahn	4,37
1896	Elmshorn-Barmstedt	4
1896	Königshütte-Laurahütte	6,62

Jahr der Betriebs-eröffnung	Name der Bahn	Rente in %
1896	Katscher-Gr.-Peterwitz	3,91
1896	Hanauer Kleinbahnen (mit Betheiligung des Hanauer Stadtkreises)	5,30
1896	Cüstrin-Sonnenburg	3,6
1896	Bergheimer Kleinbahn	4,50
1896	Plettenberg Bahnhof-Plettenberg Stadt	4
1896/97	Voldagsen-Duingen	3,20
1896/97	Witkowoer Kleinbahnen*	3,80
1897	Friedeberg Bahnhof-Friedeberg Stadt	3,5
1897	Barchewitz-Lindenwald	4
1897	Rasselstein-Neuwied	5
1897	Ensdorf-Wallerfangen	3,32
1897	Eupener Kleinbahn	3,30

Die in den Jahren 1892 und 1897 eröffneten mecklenburgisch-pommerschen Schmalspurbahnen erreichen eine Verzinsung von 2,94 %.

Aus der grossen Zahl der seit 1898 eröffneten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sind es nur recht wenige, die eine 3prozentige Verzinsung erreichen. In einer Anzahl von Regierungsbezirken sind solche überhaupt nicht zu nennen, z. B. in den Regierungsbezirken Königsberg, Gumbinnen, Danzig, Marienwerder, Potsdam, Stralsund, Bromberg, Breslau, Liegnitz, Oppeln, Erfurt, Schleswig, Hannover, Hildesheim, Lüneburg, Aurich, Münster, Arnsberg. Wir lassen hier die aufgeführten Bahnen, bei denen eine 3prozentige oder höhere Rente erzielt ist, folgen:

Jahr der Betriebs-eröffnung	Name der Bahn	Rente in %
1898	Köslin-Natzlaff	4,10
1898	Heudeber-Mattierzoll	3,75
1898	Hümlinger Kreisbahn	4,13
1898	Bieber-Giessen	3,50
1898	Mülheim-Leverkusen	4,75
1898/99	Düsseldorf-Crefeld (rheinische Bahngesellschaft)	3
1899	Marienborn-Behndorf	5
1899	Höxtersche Kleinbahn	4,25
1899	Grifte-Gudensberg	4
1899	Torgau-Elbhafen	5

Daraus, dass in dieser Aufzählung die überwiegende Mehrzahl der in den letzten Jahren erbauten Kleinbahnen mit vorwiegend landwirthschaftlichen Zwecken *fehlen*, folgt mit einiger Sicherheit, dass diejenigen Kleinbahnen, welche besonders zur Hebung der Landwirthschaft bestimmt sind, nach den bisherigen Betriebsergebnissen eine nur schmale Rente erzielten. Wenn wir diese Thatsache feststellen, so sind wir aber doch weit entfernt, hieraus irgendwie entmuthigende Schlüsse für die Zukunft des Kleinbahnwesens zuzulassen. Naturgemäss sind in den ersten Jahren seit Erlass des Gesetzes zunächst nur solche Kleinbahnen erbaut, die mit einiger Sicherheit eine erträgliche Rente versprachen. Dies war von Hause aus bei den rein ländlichen Kleinbahnen am wenigsten der Fall, die Gemeinden, die Kreise, die Provinzen, der Staat mussten hier beispringen, um die Unternehmungen zu Stande zu bringen. Das erforderte jahrelange Vorbereitungen; daher sind alle die auf dieser Grundlage entstandenen Kleinbahnen entweder erst seit ganz kurzer Zeit im Betrieb oder noch im Bau, von den einzelnen Unternehmungen sind nur Bruchstücke erst fertig, kurz sie alle sind noch *so jung dass sich von ihnen eine Ertragsrente überhaupt gar nicht erwaren lässt*. Denn, wenn irgendwo, so heisst es hier: gut Ding will Weile haben. Es ist eine feststehende Erfahrung, dass alle Eisenbahnen, welche in der Hauptsache auf einen erst durch sie hervorzurufenden Güterverkehr angewiesen sind, einer mehrjährigen Entwickelungszeit bedürfen, bis dieser einen gewissen Höhepunkt erreicht, von dem aus dann die weitere Steigerung in einem langsamen, aber sicheren Tempo erfolgt. Wir finden unter den Kleinbahnen der von uns als Quelle benutzten Nachweisung eine sehr grosse Anzahl erst seit 1898 begonnener, nur stückweise vollendeter Unternehmungen, welche nur mit sehr starken Beihilfen der öffentlichen Körperschaften zu Stande gekommen sind. Wenn alle diese schon jetzt eine genügende Rente abwerfen würden, ehe sie noch recht in Gang gekommen sind, so müsste es mit einem wahren Wunder zugehen!

So wenig daher die bisherigen Ergebnisse entmuthigen können, so nützlich wird es doch sein, aus dem freilich nur lückenhaft zu überschauenden Entwickelungsgang Lehren zu ziehen, die gerade jetzt besondere Beherzigung erheischen, da gewisse Erscheinungen des wirthschaftlichen Lebens zu grösster Vorsicht mahnen. Die ungünstige finanzielle Lage, in der sich neuerdings eine Anzahl von Kleinbahngesellschaften befinden, die in den ersten Jahren gute Dividende gezahlt hatten, gibt zu denken. Namentlich scheint bei der bisherigen Finanzgebahrung solcher Unternehmungen der etwa beim Bau erzielte Gewinn und der aus dem Betrieb sich ergebende nicht genügend auseinandergehalten zu sein, eine scharfe Trennung zwischen Bauzinsen und Betriebsgewinn nicht stattgefunden zu haben. Eine Vermischung dieser Konten war um so näherliegend, als die grosse Mehrzahl der Unternehmungen nur theilweise im Betrieb, zum Theil noch im Bau waren. Als ein Beispiel für solche unklare Verhältnisse führe ich eine eben veröffentlichte Zuschrift der Direktion der schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft in Berlin an einen Aktionär an, in der es u. a. heisst: „Da noch immer nicht alle Linien sich im Betriebe befinden, so ist die Dividende nicht allein aus den Betriebsergebnissen bezahlt worden, sondern auch zum Theil aus Bauzinsen und Garantiefonds." Jedenfalls zeigen solche und ähnliche Beispiele, dass die von den Kleinbahngesellschaften bisher erzielten Gewinne keineswegs immer dem eigentlichen Betriebe zu verdanken sind, so dass sie einen sicheren Schluss auf die gesunde Lage der von ihnen betriebenen Linien nicht zulassen. Dabei mag hier unerörtert bleiben, ob nicht vielfach bei der Bauausführung der Kleinbahnen theils durch Baugesellschaften, theils durch grosse selbständige Unternehmer von diesen sehr erhebliche Geschäftsgewinne erzielt wurden, die natürlich mittelbar den Betrieb belasten, da sie das Anlagekapital vergrössern.

Auch die preussische Staatsregierung scheint der Ansicht zuzuneigen, dass das bisher ganz allgemein geübte Verfahren, wonach Kreise und Provinzen den Bau und Betrieb der von ihnen durch erhebliche finanzielle Unterstützung ins Leben gerufenen Kleinbahnen den zahlreichen Bau- und Betriebsgesellschaften und Unternehmern übertrugen, durch ein anderes zweckmässigeres ersetzt werden kann, welches darin besteht, dass die kommunalen Körperschaften *selbst den Bau und Betrieb* der von ihnen ins Leben gerufenen *Kleinbahnen übernehmen*, wie es schon seither in einzelnen Fällen geschehen ist. Das Juliheft der „Zeitschrift für Kleinbahnen" enthält einen an den Oberpräsidenten der Provinz Westfalen gerichteten Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 30. Mai d. J., dessen Eingang folgenden Wortlaut hat: „Von dem mit meinem allgemeinen Erlasse vom 31. Juli 1895 in Einklang stehenden Beschlusse des diesjährigen westfälischen Provinziallandtages, betreffend die Errichtung einer *Kleinbahnabtheilung* bei der westfälischen Provinzialverwaltung, habe ich mit lebhaftem Interesse und grosser Befriedigung Kenntniss genommen." Im weiteren Verfolg sagt der Minister dann zu, dass er auf entsprechenden Antrag die der westfälischen Landes-Eisenbahngesellschaft widerruflich ertheilte Erlaubniss zum Bau und Betriebe einzelner Kleinbahnen zurückziehen werde, sobald die einzurichtende Kleinbahnabtheilung der Provinzialverwaltung in der Lage sei, den Bau und Betrieb dieser Bahnen zu übernehmen. Der in diesem Erlass liegende Fingerzeig hat eine weit über den Einzelfall hinausgehende allgemeine Bedeutung: es erscheint im Interesse des Gemeinwohls liegend, dass die Provinzen den Bau und Betrieb der hauptsächlich durch ihre Beihilfe entstandenen Kleinbahnen selbst in die Hand nehmen und sich die hierzu erforderlichen Verwaltungsorgane schaffen, wozu sie nach der gegenwärtigen auf Selbstverwaltung beruhenden Organisation

ausgezeichnet befähigt sind. Es ist wohl zu hoffen, dass das Beispiel Westfalens bald in den anderen Provinzen Nachahmung findet; ist doch schon jetzt das Eisenbahndezernat bei den Landesverwaltungen eines der wichtigsten und verfügt doch schon jetzt jeder Landesdirektor über Techniker, die im Wegebau und Hochbau erfahren sind, die den Bau und die Unterhaltung der Provinzialchausseen und der Provinzialgebäude leiten. Ein Eisenbahnbautechniker ist des nothwendigen sachverständigen Urtheils über die zahlreichen Eisenbahnprojekte und Ausführungen halber schon jetzt kaum entbehrlich. So ist der Grundstock für die Einrichtung einer Bau- und Betriebsverwaltung in den leitenden Beamten meist schon vorhanden. Es fehlt nur noch die Ergänzung durch weitere im Eisenbahndienst erfahrene Kräfte, die jetzt um so leichter zu beschaffen sein wird, als viele auf privatwirthschaftlicher Grundlage beruhenden Kleinbahnunternehmungen bei dem jetzigen Gang der Geschäfte geneigt sein werden, ihr Personal zu vermindern.

Schon ein Ministerialerlass vom 31. Juli 1895 („Zeitschrift für Kleinbahnen“ S. 439) hatte darauf aufmerksam gemacht, wie vortheilhaft es an sich auch für die Kreise sein würde, Bau und Betrieb ihrer Kleinbahnen selbst in die Hand zu nehmen, wie dringend nothwendig es aber sei, dass alsdann technische Sachverständige und Beiräthe unbedingt zugezogen werden müssten und dass für eine genügende technische Leitung der Kleinbahnen sowie für eine technische Oberaufsicht bei der Provinzialverwaltung gesorgt sein müsse.

Vielleicht mit veranlasst durch diese Anregung und gedrängt durch die in der Sache liegende Nothwendigkeit, sind dann zunächst die Provinzialverwaltungen von Hannover, Pommern und Posen dazu übergangen, je einen besonderen eisenbahntechnischen Hilfsarbeiter anzustellen, dem die Bearbeitung der Projekte, die Kontrole von Bau und Betrieb der von der Provinz unternommenen oder unterstützten Kleinbahnen obliegt. Posen hatte schon im Jahre 1896 auch ein besonderes Baubüro für Kleinbahnen errichtet, Hannover besitzt ebenfalls ein solches. Soweit bekannt, ist aber Westfalen die erste Provinz, die zur Einrichtung einer eigenen Kleinbahnabtheilung schreitet.

Dass Kreise selbständig Kleinbahnen bauen und betreiben, ist ein recht häufiger Fall. Da es sich dabei meist um wenig umfangreiche, leicht übersichtliche Unternehmungen handelt, so sind hier die Aufgaben leichter; es hängt aber auch hier alles davon ab, dass sich tüchtige technische und Verwaltungskräfte in den Dienst der Sache stellen. Wo diese fehlten, sind, wie in dem angeführten Ministerialerlass von 1895 näher ausgeführt, grobe Missstände zu Tage getreten. Auch diese Gefahren werden sehr vermindert, wenn bei der Provinzialverwaltung die nöthigen sachverständigen Kräfte vorhanden sind, welche den Kreisen mit Rath und That zur Hand gehen können.

Natürlich wird die oberste Aufgabe solcher Organe die Erzielung eines möglichst wirthschaftlichen Baues und Betriebes der Kleinbahnen sein. Ich habe schon in einer von mir Ende 1892 im Dezemberheft des Verwaltungsarchivs veröffentlichten Abhandlung über die Fortentwickelung des Kleinbahnwesens darauf hingewiesen, dass die Provinzen sich der Aufgabe, das Kleinbahnwesen innerhalb ihrer Bezirke einheitlich zu verwalten, widmen müssten, um die Gefahr der Zersplitterung in eine Unzahl kleiner privater Unternehmungen zu vermeiden. Ich habe damals gesagt, dass für das Kleinbahnnetz die Provinzen diejenigen Bezirke seien, innerhalb deren am ehesten eine einheitliche Leitung des Baues und Betriebes stattfinden könne. Freilich verneinte ich damals noch die Frage, ob die Provinzen durch ihre Verwaltungsorgane selbst Bau und Betrieb übernehmen sollten. Ich führte aus, dass ein schnellerer und sicherer Erfolg zu erhoffen sei, wenn das Ziel in anderer Weise durch Betheiligung an einem Unternehmen erreicht werde, welches unter Aufsicht und Oberleitung der Provinz stehe und doch neben ihr ein selbständiges Leben habe. Es möchten diese daher zur Bildung von Aktiengesellschaften für ihren Bezirk schreiten, welche die günstigste Aussicht für eine gedeihliche Entwickelung des Kleinbahnwesens bieten würde. Hierbei sei namentlich die so hocherwünschte Betheiligung des soliden Privatkapitals möglich, wenngleich für dividendensüchtige Gründungen mit Agiotage und Börsenspiel bei den Kleinbahnen kein Raum sei, da sie für überraschende glänzende Erträge nur geringe Aussicht böten. Es sei eine Verbindung der öffentlichen gemeinnützigen Interessen mit dem privaten Unternehmungsgeist derart zu schaffen, dass der letztere geweckt werde, um dem ersteren zu dienen.

Die Dinge haben inzwischen einen anderen Gang genommen und ich komme auch auf den Vorschlag der Bildung von eigenen Aktiengesellschaften für die Provinzen nicht wieder zurück, weil inzwischen die im Bau und Betrieb von Kleinbahnen gesammelten Erfahrungen so reich sind, dass die Provinzialverwaltungen sehr wohl imstande sind, eigene Organe hierfür zu bilden. Ob diese den Namen von Abtheilungen haben oder besser als selbständige Kleinbahndirektionen unter direkter Unterstellung unter den Landesdirektor und den Provinzialausschuss auszubilden sind, mag hier unerörtert bleiben. Jedenfalls ist der jetzige Zeitpunkt für die Provinzen sehr geeignet, dem Beispiel Westfalens zu folgen und den Bau und Betrieb der Kleinbahnen des Bezirkes allmählich als eigene Aufgabe anzusehen. Es wird dabei namentlich weiter in Frage kommen, ob nicht nothleidende Kleinbahnen jetzt leicht und billig erworben und zum Betrieb sowie erforderlichenfalls zur Vollendung des Baues von der Provinz übernommen werden können.

Auf diesen Weg scheint auch der sehr wichtige Umstand zu drängen, dass die finanzielle Belastung der Provinzen und Kreise aus den von ihnen den Kleinbahnunternehmungen gegenüber übernommenen weitgehenden Verpflichtungen fortwährend im Wachsen begriffen ist. Die Gesammtsumme dieser Verpflichtungen beziffert sich jetzt auf rund 114 Millionen. Es bestehen aber ausserdem noch solche in der Form von Zinsbürgschaften und anderer umfassender Gewährleistungen. Schon jetzt wird das Finanzwesen der Provinzverwaltungen durch die Kleinbahnsorgen beherrscht und diese haben, wie auch die Erläuterungen zu der amtlichen Statistik andeuten, ihren Höhepunkt noch keineswegs erreicht. Das schon erwähnte Juliheft der „Zeitschrift für Kleinbahnen“ enthält eine sehr lehrreiche Zusammenstellung der z. Zt. über die Förderung des Baues von Kleinbahnen durch die Provinzialverbände bestehenden Beschlüsse. Es kann hier nicht näher auf die Einzelheiten eingegangen werden; neben der hauptsächlich üblichen Form der Betheiligung durch Uebernahme von Aktien und Geschäftsantheilen und Gewährung von Darlehen kommen auch verlorene Zuschüsse, Zinsbürgschaftsübernahmen und Zinszuschüsse vor. Mehrfach sind diese Gewährungen davon abhängig gemacht, dass dem bewilligenden Provinzialausschuss oder der Provinzverwaltung ein Einfluss auf den Betrieb und die Verwaltung der Bahn eingeräumt wird, und es ist damit schon der hier empfohlene Weg angedeutet.

Je mehr sich das noch immer in starker Ausdehnung begriffene Netz der Kleinbahnen verdichtet, je häufiger dadurch die Verbindungen der jetzt vielfach zusammenhanglosen einzelnen Kleinbahnunternehmungen untereinander werden, desto mehr wird das Bedürfniss einheitlichen Betriebes und einheitlicher Verwaltung hervortreten; es ist das genau derselbe Entwickelungsgang, wie er bei dem Netz der Haupt- und Nebenbahnen nicht nur in Preussen und Deutschland, sondern fast in der ganzen Welt eingetreten ist.

Ergreifen die Provinzen die jetzt besonders günstige Gelegenheit, eigene Verwaltungsorgane für ihre Kleinbahnen zu bilden, so werden sich sehr bald die Generalkosten vermindern, Bau und Betrieb wird vereinfacht und verbilligt und für die noch immer dringend erforderliche Neuanlage von Kleinbahnen ist ein fester und tüchtiger Kern geschaffen. Soweit möglich und erwünscht, werden diese Provinzialorgane auch die Verwaltung der in ihrem Bezirk vorhandenen Kreisbahnen übernehmen und diese allmählich ihrem Netz einverleiben können. Natürlich werden Kreis- und Kommunalbahnen auch selbständig

bestehen bleiben; nothleidenden Kreisbahnen aber, namentlich solchen, deren Gedeihen durch das Fehlen sachverständiger leitender Kräfte gehindert wird, würde sich eine treffliche Gelegenheit bieten, sich durch Aufgeben des oft nicht genügend lebensfähigen selbständigen Daseins und Aufgehen in das grössere Netz aus ihren Verlegenheiten zu befreien.

Ich habe mich bei der vorstehenden Erörterung ausschliesslich auf preussische Verhältnisse beschränkt, schon deshalb, weil bisher nur über die preussischen Kleinbahnen eine zwar immerhin in manchen Punkten unvollkommene, aber doch brauchbare amtliche Statistik vorlag. Dank dem Vorgehen des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen werden wir bald in der Lage sein, eine nach einheitlichen Grundsätzen aufgestellte Statistik aller deutscher Kleinbahnen zu besitzen. In Nr. 41 S. 665 d. Ztg. ist auf das bedeutungsvolle Unternehmen aufmerksam gemacht. Dem Vernehmen nach werden bereits im Laufe der nächsten Zeit die ersten Veröffentlichungen dieser deutschen Kleinbahnstatistik erfolgen, und auf diesem Grund wird dann die Entwickelung des gesammten deutschen Kleinbahnwesens zusammenfassend betrachtet werden können.

Berlin, Mitte August 1901. v. Mühlenfels.

Die sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1900.

Dem überall bemerkbaren Streben, gegenüber den Einnahmerückgängen der Eisenbahnen eine Abminderung der Ausgaben herbeizuführen, hat auch der statistische Bericht der sächsischen Staatseisenbahnen ein Opfer bringen müssen. Die soeben erschienene Ausgabe für das Betriebsjahr 1900 zeigt einen wesentlich geringeren Umfang gegen die früheren Jahrgänge. Indessen gibt der Bericht auch in dieser beschränkten Fassung über alles Wissenswerthe noch erschöpfende Auskunft, wie aus den folgenden ihm entnommenen Auszügen und Nachweisen zu ersehen ist.

Die Betriebslänge der sächsischen Staatsbahnen betrug 3 034,02 km; sie ist gegen das Vorjahr um 28,49 km gewachsen. 3 003,15 km gehören dem sächsischen Staate eigenthümlich; davon sind 12,02 km verpachtet, während andererseits 42,99 km pachtweise mitbetrieben werden. Von der Gesammtlänge sind 28,14 % zwei- und mehrgleisige, 31,47 % eingleisige Vollspur-Hauptbahnen, während 26,87 % der Bahnlänge auf Vollspur-Nebenbahnen und 13,52 % auf Schmalspurbahnen entfallen. Ausserdem werden 95,09 km Privatbahnen mitbetrieben, so dass die Länge der unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen 3 129,11 km beträgt. Hiervon liegen 2 758,80 km innerhalb des Königreichs Sachsen, 41,15 km in Preussen, 13,04 Kilometer in Bayern, 39,75 km in Sachsen-Weimar, 0,90 km in Sachsen-Meiningen, 133,12 km in Sachsen-Altenburg, 46,90 km in Reuss j. L., 35,26 km in Reuss ä. L. und 60,19 km im Königreich Böhmen. Da im Königreich Sachsen noch 150,32 km Eisenbahnen unter fremden Verwaltungen betrieben werden, so ergeben sich 2 909,12 km als Gesammtlänge der im Königreich Sachsen betriebenen Bahnen, d. i. 19,40 km durchschnittlich auf je 100 qkm Landesfläche (gegen 19,26 km im Vorjahre). Die ausserdem vorhandenen, nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden 673 Anschlussbahnen (45 Montan-, 526 Industrie-, 18 land- und forstwirthschaftliche sowie 84 sonstige Bahnen) haben eine Länge von 286,28 km (gegen 252,75 km im Vorjahre). Das Bahnnetz zählte Ende 1900 45 Anschlüsse an fremde Bahnen, 156 Anschlüsse im eigenen Bahnbereiche, 37 Endpunkte ohne Fortsetzung und 4 Kreuzungen in Schienenhöhe in Bahnhöfen. Durchschnittlich kommt schon auf je 14,09 km Bahnlänge ein Anschluss oder Kreuzungspunkt.

Bis zum Schlusse des Jahres 1900 sind für den Bahnbau im ganzen 967 206 084 ℳ verwendet worden. Hierin ist ein Aufwand für Fahrbetriebsmittel von 165 647 367 ℳ enthalten. Der sächsische Staat hat aber eine Anzahl von Privatbahnen theils über, theils unter ihrem Herstellungsaufwande käuflich erworben. Hiernach verändert sich das Baukapital in das vom Staate aufgewendete Anlagekapital von 912 776 596 ℳ, d. i. durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 303 118 ℳ. Von diesem Anlagekapitale entfallen 38 732 220 ℳ auf 410,11 km Schmalspurbahnen, so dass auf je 1 km dieser schmalspurigen Linien 94 443 ℳ Anlagekapital kommen, während auf die Vollspurbahnen allein ein Aufwand von 336 616 ℳ auf 1 km sich berechnet.

An Fahrbetriebsmitteln waren Ende des Jahres vorhanden: 1 302 Lokomotiven, 1 Motorwagen, 879 Tender, 3 629 Personenwagen mit 8 676 Achsen und insgesammt 158 306 Plätzen, 31 136 Gepäck- und Güterwagen, davon 605 Gepäckwagen, 11 174 bedeckte und 19 357 offene Güterwagen. Auf je 10 km Betriebslänge entfallen 4,29 Lokomotiven, 29,08 Personenwagenachsen und 531 Personenwagenplätze sowie 210,10 Gepäck- und Güterwagenachsen. Die Gepäck- und Güterwagen haben ein Ladegewicht von zusammen 330 367 t.

Geleistet wurden im ganzen 49 825 076 Lokomotivkm, auf 1 km Bahnlänge durchschnittlich 16 477, ferner 1 161 007 054 Wagenachskilometer in 964 422 Zügen. Die durchschnittliche Stärke der Züge war 37 Achsen; auf je 1 km Bahnlänge entfallen 10 467 Züge. Bei den Güterwagen wurden im Durchschnitt 44,78 % (gegen 43,25 % im Vorjahre) des Ladegewichtes ausgenutzt; die Ausnutzung hat sich also im Berichtsjahre erfreulich gehoben. Ueber den Verkehr berichten wir noch.

Ueber das Beschwerdebuch in Oesterreich

geht uns von dem Beamten einer dortigen Privatbahn ein Schmerzensschrei zu, den wir des Interesses halber gern zur Kenntniss unserer Leser bringen. Unser Gewährsmann schreibt:

Obwohl die Einrichtung der Beschwerdebücher in Oesterreich im allgemeinen dieselbe wie in Deutschland ist und alle Vorwürfe, welche dem deutschen Beschwerdebuch gemacht werden, auch dem österreichischen gelten, möchte ich doch auf einige Verschiedenheiten zwischen der deutschen und österreichischen Einrichtung aufmerksam machen, welche beweisen, dass die deutsche Einrichtung noch nicht die schlechteste ist.

Ein Erlass des österreichischen Handelsministeriums aus dem Jahre 1882 lautet: „Eine Bahn wollte die Benutzung der Beschwerdebücher davon abhängig machen, dass sich der Beschwerdeführer durch Vorweis einer Fahrkarte, eines Gepäckscheines, Aufgaberezepisses, Frachtbriefes usw. wenigstens dahin legitimire, dass er mit der Bahnverwaltung in irgend einen Verkehr getreten sei. Das dieser Bestimmung zu Grunde liegende Prinzip ist nun allerdings richtig, da durch die Einreihung der Vorschriften des Betriebsreglements über die Beschwerdebücher unter die allgemeinen Bestimmungen ausgesprochen ist, dass nicht die Reisenden allein, sondern überhaupt das mit der Bahn in Verkehr tretende Publikum, aber auch nur dieses, zur Benutzung der Beschwerdebücher berechtigt sein soll. Dagegen konnten die aus dem erwähnten Prinzipe von der Bahn abgeleiteten Detailbestimmungen die Billigung des Handelsministeriums nicht erhalten.“

Da derartige Einzelbestimmungen bis heute nicht bestehen, darf der österreichische Eisenbahnbeamte von dem Beschwerdeführer keine Legitimation verlangen; vermuthet er, dass eine Person, welche das Beschwerdebuch verlangt, hierzu nicht berechtigt ist, so fällt ihm die Aufgabe zu, diese Nichtberechtigung zu beweisen; Zeit und Umstände gestatten es in der Regel nicht, langwierige Erhebungen in dieser Richtung zu pflegen, es wird daher niemandem — auch nicht dem ganz Unberechtigten — die Benutzung des Beschwerdebuches verwehrt. Man findet daher auch hier und da in den Beschwerdebüchern Beschwerden über Droschkenkutscher, Omnibusse, Postbedienstete, Waarenautomaten usw., welche die Bahnverwaltung gar nichts angehen.

Die österreichischen Eisenbahnstationen senden die Beschwerden nicht abschriftlich, sondern im Original ein und benutzen für die Zeit, bis das Buch von der Direktion zurückkommt, ein zweites Beschwerdebuch.

Von Seite der Direktion wird unter die Beschwerde gewöhnlich nur die Notiz gemacht: „Behandelt mit Akt Nr. X." Der Beamte wird von der Erledigung der Beschwerde nur verständigt, wenn sich ein Anlass ergibt, ihn zu rügen oder zu strafen. Auch wenn eine Beschwerde von der Direktion noch so energisch zurückgewiesen wird, wenn dem Beschwerdeführer Entstellungen, Uebertreibungen oder direkt Lügen nachgewiesen werden, hat der verleumdete oder beleidigte Beamte nicht einmal die schwache Genugthuung, die Erledigung seiner vorgesetzten Direktion zu lesen, ein Vorgang, welcher gewiss nicht geeignet ist, die Beamten zur Entschiedenheit zu erziehen.

Anmerkung der Schriftleitung.

Indem wir die vorstehenden Ausführungen zur Kenntniss der Leser unserer Zeitung bringen, glauben wir darauf hinweisen zu sollen, dass es u. E. nicht zutreffend ist, wenn der Einsender behauptet, dass zwischen der deutschen und österreichischen Einrichtung der Beschwerdebücher Verschiedenheiten bestehen. Die Einrichtung der Beschwerdebücher beruht in Deutschland und Oesterreich auf der völlig gleichlautenden Bestimmung des § 4 der deutschen Verkehrsordnung und des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements. Ausführungsbestimmungen sind unseres Wissens weder in Deutschland, noch in Oesterreich-Ungarn getroffen worden, und ist die Frage, ob die Bahn einen Ausweis verlangen darf, in Deutschland und Oesterreich eine offene. Der vorerwähnte Ministerialerlass, welcher lediglich eine Entscheidung für den einzelnen Fall getroffen hat, schliesst die Forderung des Ausweises keineswegs aus. Dass bei Geltendmachung dieser Forderung jede Willkür vermieden werden muss, ist klar; sonst könnte man das Recht der Beschwerdeführung durch Benutzung des Beschwerdebuchs einfach unmöglich machen. Was die Bemängelung des Umstandes betrifft, dass der Beamte von der Erledigung der Beschwerde nur verständigt wird, wenn ein Anlass vorliegt, ihn zu rügen, so hängt diese Gepflogenheit mit der Einrichtung der Beschwerdebücher in keiner Weise zusammen. Jeder Bahn bleibt es unbenommen, den Beamten auch in anderen Fällen von der Art der Erledigung der Beschwerde zu verständigen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Verbesserung der Güterbeförderung,** welche bei den preussischen Staatsbahnen mit bestem Erfolge zur Durchführung gelangt ist, hat dem Minister der öffentlichen Arbeiten Veranlassung zu einem Erlasse gegeben, der auf eine weitere Vervollkommnung der bisherigen Einrichtungen hinzielt. Es wird zunächst darauf hingewiesen, dass die angestrebte Beschleunigung der Stückguttransporte am wirksamsten durch die Bildung von Ortswagen gefördert wird; erst in zweiter Linie kommt die Zusammenladung von Gütern nach einer möglichst entfernten Umladestation in Betracht. Um so viele Ortswagen wie möglich zu schaffen, werden daher noch folgende Maassnahmen empfohlen. 1. Die Verlängerung der Ladeabschnitte. In dieser Beziehung soll geprüft werden, ob nicht auf einzelnen Stationen für bestimmte Verkehrsbeziehungen eine Ausdehnung der regelmässig auf 24 Stunden zu bemessenden Ladeabschnitte nützlich erscheint. Durch eine solche längere Ansammlung des Gutes nach weit entfernten wichtigeren Verkehrsgebieten würde vielfach eine noch zahlreichere Bildung von Ortswagen, in zweiter Linie von Umladewagen, und zwar auf grössere Entfernungen als bisher, ermöglicht werden. Der verlängerte Aufenthalt auf der Verladestation würde dadurch reichlich wieder ausgeglichen, dass eine Behandlung des Gutes auf nahe aneinander liegenden Umladestationen entfällt, mithin Zeitverlust und Arbeitsaufwand auf Unterwegsstationen von geringerer Bedeutung vermieden und die Beförderung durch Benutzung von Fern- und Durchgangszügen nach anschliessenden Linien verbessert würde. In einem für die Abfertigungsstellen (Umladestationen) aufzustellenden besonderen Plane (Ladeplan) soll in übersichtlicher Weise dargestellt werden, wie die Ladeabschnitte festgelegt sind, und mit welchen Zügen die einzelnen Wagen Beförderung finden. 2. Als ein weiteres Mittel zur Gewinnung von Ortswagen ist die Zusammenfassung des Verkehres von mehreren Bahnhöfen desselben Ortes oder von Bahnhöfen verschiedener Orte und von mehreren hierfür geeigneten Strecken in Vorschlag gebracht. Um ein Urtheil über die Wirkung einer derartigen Zusammenfassung zu gewinnen, wird zunächst eine Ermittelung auf Grund von Gewichtsaufschreibungen empfohlen, welche Ortswagen erreichbar wären, oder in zweiter Linie, welche Umladewagen auf noch weitere Entfernungen sich ergeben würden, falls der Verkehr mehrerer Bahnhöfe oder Strecken an einem Sammelpunkte behandelt würde. Ergibt sich aus diesen Berechnungen ein Erfolg, so soll das für den einzelnen Fall geeignete Mittel ausgewählt werden. Als solches könnte beispielsweise die Anladung eines Orts-(Umlade-)Wagens an einer Stelle und seine Zuführung nach einer oder mehreren anderen zum Zwecke der Ergänzung in Frage kommen, wie z. B. die Sammlung des Verkehrs der Berliner Ringbahnstationen nach einer und derselben Strecke oder Station bereits in der Durchführung begriffen ist. Auch könnte es zweckmässig sein, denjenigen Verkehr, in dem sich eine bessere Zusammenfassung erreichen lässt, an einem Centralpunkte zusammenzuführen, wie etwa den Verkehr eines Gebietes von Schlesien oder jenseits Schlesiens, der sich auf weite Entfernungen nach Westen bewegt, etwa in Königszelt. Verkehr aus Rheinland-Westfalen wird beispielsweise auf weite Entfernungen nach Osten hin schon jetzt in Soest zusammengefasst und bei weiterer Durchführung der neuen Beförderungs- und Verladungsgrundsätze immer noch mehr dorthin gelenkt werden können. Stückgut auf weite Entfernungen soll möglichst die grossen Durchgangslinien aufsuchen, um in den schnellfahrenden Zügen Beförderung zu finden. Nicht auf die geringere Kilometerzahl, sondern auf die möglichst schnelle Transportleistung kommt es an, die nur auf stark betriebenen Strecken erzielt werden kann.

Wie der Erlass weiter mittheilt, haben schon jetzt infolge der neuen Beförderungsweise mehr als 3000 Kurswagen sich als entbehrlich erwiesen und beseitigt werden können. Eine weitere Verringerung dieser Wagen soll angestrebt, dabei aber zugleich beachtet werden, dass nichts entgegensteht, einen Kurswagen über die nächste Umladestation hinaus oder auch über mehrere zuzulassen, falls dadurch eine Beschleunigung erzielt wird. Beispielsweise sei ein von der Eisenbahndirektion Altona eingerichteter Kurswagen durchaus zweckmässig, der von Berlin H. und L. ab nach Neumünster im Durchgangszuge als geschlossener Wagen geht und von dort ohne Um- oder Zuladung sofort im Ausladezuge nach Flensburg weiterläuft. Durch die gemachten Wahrnehmungen hat sich auch eine besondere Art von Kurswagen (Sammelwagen) in grösserem Umfange als bisher üblich nothwendig gezeigt. Ein solcher läuft z. B. auf der Strecke Fürstenwalde-Rummelsburg-Berlin schles. Bahnhof-Lichtenberg-Cüstrin. Er vermittelt den Verkehr der Strecke Frankfurt a/O.-Berlin mit den Stationen der Ostbahn und erleidet keinerlei Verzögerung, weil auf den Berliner Bahnhöfen nicht umgeladen zu werden braucht. Die holländischen Güter erfuhren auf der Strecke in das bergische Land früher fünf Umladungen, nach dem Sammelsystem hingegen können sie in einem Tage durchgeführt werden. Die Uebersicht der Umladestationen werde an praktischer Brauchbarkeit für das Umladegeschäft dadurch gewinnen, dass in ihr eine Trennung zwischen den die Umladung nach Seitenlinien bewirkenden Abzweigstationen und den für den durchgehenden Verkehr in Betracht kommenden eigentlichen Umladestationen vorgenommen wird. Die gänzliche Ausscheidung der ersteren aus der Uebersicht könne jedoch nicht in Frage kommen, da sich nach oder von ihnen durch Vereinigung von Orts- oder Uebergangsgut vielfach geschlossene Wagen bilden lassen und darauf nicht verzichtet werden kann.

Ferner soll streng darauf gehalten werden, dass die Umladungen durch Umladestempel ersichtlich gemacht werden, welche den Ort und den Tag der Umladung sowie den Wagen, in welchen die Umladung erfolgte, bezeichnen. Diese Stempel sollen möglichst in örtlicher Reihenfolge den Frachtkarten aufgedrückt werden.

Die fortschreitende Aenderung der Beförderungsverhältnisse bringt neue Bedürfnisse für die Ausgestaltung des Fahrplanes mit sich. Diese Ausgestaltung, insbesondere auch die Schaffung von Anschlüssen für den durchgehenden Verkehr und die Anpassung der Züge von Seitenlinien an den Fahrplan der Hauptbahn bedarf der fortgesetzten gemeinsamen Fürsorge des Güterzugfahrplan- und des Beförderungsdezernenten. Mit Rücksicht hierauf soll auch die Betheiligung beider Dezernenten bei Güterzug-Fahrplankonferenzen insoweit in Erwägung genommen werden, als etwa Aenderungen in den Aufgaben der Züge oder in den Anschlüssen zur Erörterung gelangen. Eine ganz beson-

dere Sorgfalt soll der Behandlung der Durchgangswagen auf den Uebergangsstationen zugewendet und deshalb für diese Wagen überall planmässig festgelegt werden, mit welchen Zügen ihr Weitergang zu erfolgen hat.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenbezirk.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. August d. J. in 6 Arbeitstagen 94 077 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 680 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 101 721 und auf den Arbeitstag 16 954 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. August d. J. auf den Arbeitstag 1 274 und im ganzen 7 644 Doppelwagen oder 7,5 % weniger gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Der Kohlenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen** nahm im Jahre 1900 einen ganz bedeutenden Aufschwung. Es wurden auf den unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen insgesammt 11 854 592 t Kohlen befördert, 957 001 t = 8,78 % mehr als im Jahre 1899. Hiervon waren 4 852 984 t = 40,94 % Steinkohlen und 7 001 608 t = 59,06 % Braunkohlen. Im Vorjahre betrug dieser Antheil bei den Steinkohlen 39,87 %, bei den Braunkohlen 60,13 %; er hat sich zu Gunsten der Steinkohlen verschoben. Der Steinkohlentransport nahm gegen das Vorjahr um 508 599 t = 11,71 %, der Braunkohlentransport um 448 402 t = 6,84 % zu. Von der Gesammtmenge der beförderten Kohlen blieben 9 745 182 t = 82,2 % auf den unter sächsischer Verwaltung stehenden Bahnen, während 2 109 410 t = 17,8 % nach fremden Bahnen befördert wurden.

Von den in Sachsen und Sachsen-Altenburg liegenden Kohlenwerken wurden an Steinkohlen versendet: 1 947 192 t im Zwickauer Kohlenbecken (63 757 t = 3,4 % mehr als im Vorjahre), 1 319 845 t im Lugau-Oelsnitzer Revier (+ 54 545 t = 4,31 %), 456 097 t aus dem Dresdener Revier (+ 82 611 t = 22,12 %) und 3 723 134 t sächsischer Steinkohlen überhaupt (+ 200 913 t = 5,70 %). An Braunkohlen wurden insgesammt 406 165 t aus Sachsen (+ 107 110 t = 35,82 %) und aus Sachsen-Altenburg 1 520 853 t (+ 229 624 t = 17,78 %) aufgegeben.

Vom Ausbringen sächsischer Steinkohlen betrug die Abfuhr:

	1900	1899
im Zwickauer Revier	76,90 %	77,00 %
„ Lugau-Oelsnitzer Revier	81,90 „	81,20 „
„ Dresdener Revier	69,00 „	67,50 „
überhaupt	77,52 „	77,47 „

Der Unterschied ist hiernach im allgemeinen sehr gering. Von fremden Bahnen wurden den sächsischen Bahnen zugeführt: 638 440 t Steinkohlen aus Schlesien (133 342 t = 26,4 % mehr als im Vorjahre), 360 680 t Steinkohlen aus Rheinland und Westfalen (+ 89 738 t = 33,12 %), 45 106 t aus Böhmen (+ 5 326 t = 13,4 %), 85 570 t Steinkohlen aus anderen Kohlengebieten (England usw.) gegen nur 6 290 t im Vorjahre; 860 965 t Braunkohlen aus Preussen und Thüringen (+ 478 910 t = 125,4 %), 4 213 625 t aus Böhmen (— 367 242 t = 8,02 %). Dieser Ausfall war eine Folge des Ausstandes der Bergarbeiter in Böhmen; er wurde ausgeglichen durch die bedeutende Zunahme der Braunkohlenzufuhr aus Preussen und Thüringen und die ebenfalls nicht unbeträchtliche Zunahme der Steinkohlenzufuhr aus fremden Revieren.

Den grössten Kohlenbezug hatten Dresden-A. nebst Reick mit 540 439 t (471 046 t im Jahre 1899), Leipzig bayer. Bhf. mit 466 184 (432 550) t, Plagwitz-Lindenau mit 372 033 (343 523) t, Chemnitz mit 341 081 (299 340) t, Dresden-N. mit 223 222 (198 029) t, Zwickau mit Privatladeplätzen 190 953 (185 268) t, Potschappel mit Privatladeplätzen 186 151 (183 639) t, Leipzig Dresd. Bhf. 184 206 (171 942) t, Gera (Reuss) 176 311 (168 547) t, Crimmitschau 163 028 (150 875) t, Kappel 162 622 (155 195) t und Werdau 158 350 (150 490) t. Die Reihenfolge dieser Stationen in ihrer Bedeutung im Kohlenbezuge hat sich gegen das Vorjahr nur insofern geändert, als die Station Kappel von Crimmitschau überflügelt wurde.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monate Juli d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 843,28 (1 826,11) km befördert 3 036 378 (3 036 464) Personen, 769 654 (721 069) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 2 092 000 (2 118 370) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 874 000 (2 680 120) ℳ, aus sonstigen Quellen 413 000 (377 000) ℳ, im ganzen 5 379 000 (5 175 490) ℳ, mehr gegen den gleichen Monat des Vorjahres 203 510 ℳ. Vom 1. April bis letzten Juli d. J. betrugen die Einnahmen 19 685 000 Mark, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr 513 207 ℳ.

— **Die Einnahmen der badischen Bahnen** betrugen im Juli d. J. nach provisorischer Feststellung aus dem Personenverkehr 2 602 220 ℳ (gegen die definitiven Einnahmen des vorigen Jahres weniger 54 548 ℳ), aus dem Güterverkehr 3 685 530 (+ 45 338) ℳ, aus sonstigen Quellen 683 660 (— 49 996) ℳ, zusammen 6 971 350 (— 59 206) ℳ; Januar bis Juli 41 403 950 (— 1 812 525) ℳ.

— **Das Rettungswesen bei Verunglückungen auf Eisenbahnen.** Auf der diesjährigen Versammlung des Vereins der Bahn- und Bahnkassenärzte im Eisenbahndirektionsbezirk Breslau hielt der Bahnarzt Dr. Weissmann-Glatz einen Vortrag über dieses Thema. Die Ausführungen, die auch das lebhafte Interesse des anwesenden Vertreters der Eisenbahndirektion Breslau erregten, gipfelten in folgenden Vorschlägen: 1. Um dem Zugpersonal mehr wie bisher Gelegenheit zur Theilnahme an dem bahnärztlichen Unterricht im Rettungswesen zu geben, empfehle es sich, einmal im Jahre eine Unterrichtsstunde zu gedachtem Zwecke in den Stundenplan des einen oder anderen Korps einzustellen. 2. Jeder zugführende Beamte sollte vor dem Bahnarzt den Nachweis zu führen haben, dass er über den Gebrauch des kleinen Rettungskastens nach der in seinem Besitze befindlichen Dienstvorschrift hinreichend unterrichtet ist. 3. Für jeden Fall selbständig geleisteter erste Hilfe sollte dem betreffenden Bediensteten nach Anhörung des Bahnarztes auf Grund einer Jahresnachweisung eine entsprechende Geldbelohnung gewährt werden.

Bezüglich des ersteren Vorschlages wies der Vortragende darauf hin, dass das Zugpersonal infolge seines Dienstes selten in der Lage sei, dem bahnärztlichen Unterricht beizuwohnen, während gerade diese Beamten, die im Falle der Noth auf der Strecke auf sich allein angewiesen sind, des Unterrichts ganz besonders bedürften. Da somit die dienstfreie Zeit in Anspruch genommen werden müsse, so empfehle sich das angegebene Verfahren. In Betreff des zweiten Punktes machte er darauf aufmerksam, dass von jedem Zugführer sowohl wie auch von den Anwärtern auf eine solche Stelle (Packmeister, zugführenden Schaffner) mit Recht verlangt werde, dass er im Gebrauch des ihm anvertrauten kleinen Rettungskastens die nöthige Sicherheit besitze, um erforderlichenfalls zweckmässige Hilfe leisten zu können. Der Nachweis hierüber sollte aber der Wichtigkeit der Sache gemäss vor dem sachverständigen Bahnarzte zu führen sein. Was den dritten Vorschlag betrifft, so führte der Vortragende aus, dass bei den meisten Eisenbahnbediensteten aus naheliegenden Gründen eine grosse Ueberwindung dazu gehöre, um selbständig vor Ankunft des Arztes die erste Hilfe zu leisten. Wenn jede derartige Hilfeleistung z. B. nach der Taxe für Heilgehilfen belohnt würde, und nicht, wie bisher, die Belohnung sich nur auf einige Wenige in oft mehr wie ausreichendem Maasse erstreckte, so würde zweifellos allmählich die Bereitwilligkeit zur ersten Hilfeleistung eine allgemeinere werden.

— **Bau- und Sparverein des bayerischen Eisenbahnerverbandes.** Ueber den gegenwärtigen Stand der von diesem Verbande ins Leben gerufenen Baugenossenschaft München-Laim bringt der „Eisenbahner" einen eingehenden Bericht, dem wir entnehmen, dass die Genossenschaft gegenwärtig rund 400 Mitglieder zählt, die an Geschäftsantheilen die Summe von 21 000 ℳ eingezahlt haben. Die Genossenschaft hat vom Staate ein dreiprozentiges Darlehen von 2 150 400 ℳ erhalten, ausserdem von der Spatenbrauerei ein solches von 200 000 ℳ, verzinslich zu 4 %, welche Beträge als Hypotheken auf das von ihr in Laim bei München erworbene Grundstück eingetragen sind. Durch Verkauf entbehrlicher Grundstückstheile hat sie bislang 40 000 ℳ gelöst und ein gleich hoher Einnahmebetrag steht noch in Aussicht. Mit diesen Mitteln hat sie bislang 29 Häuser mit 198 Wohnungen gebaut, die fertig und bereits bezogen sind; 14 andere Häuser mit 143 Wohnungen sind nahezu fertig, 82 fernere Wohnungen sind in der Ausführung begriffen, so dass bis Ende April 1902 die Fertigstellung der ganzen Kolonie mit 423 Wohnungen in sicherer Aussicht steht. Der Kaufpreis des Grundstückes in München-Laim hat 228 970 ℳ betragen. Die Baukosten der Häuser beanspruchen einen Betrag von 2 290 300 ℳ, für Herstellung der Strassen mussten aufgewendet und an die Stadt München eingezahlt werden 77 580 ℳ: im ganzen werden sich die Anlagekosten nach Fertigstellung berechnen auf 2 688 000 ℳ. Dem Bauunternehmer, welcher die Bauten ausführt, wird voraussichtlich eine Baurestforderung von 267 600 ℳ verbleiben, welche mit 3 % zu verzinsen ist. An Mietherträgen steht vom Ende April 1902 an eine jährliche Einnahme von 127 766 ℳ zu erwarten, wogegen die Verzinsung der Hypotheken und der Baurestforderung rund 80 500 ℳ beansprucht wird. Von dem verbleibenden Reste sollen jährlich

20 000 *M.* zur Abtragung der Baurestforderung verwendet werden. Es würden danach rund 27 000 *M.* zur Deckung der Unterhaltungs- und Verwaltungskosten verfügbar bleiben.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: der Regierungsrath Heiling, bisher in Kattowitz, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr., ferner der Eisenbahndirektor Brecht, bisher in Königsberg i/Pr., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Kattowitz und der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Sommer, bisher in Bromberg, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Cassel. – Die Regierungsbaumeister Busse in Potsdam und Sittard in Danzig sind zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Beschränkung der Wagenzahl der Personenzüge auf den österreichischen Staatsbahnen.** Der Eisenbahnminister hat an sämmtliche Staatsbahndirektionen einen Erlass gerichtet, in welchem dagegen Stellung genommen wird, dass bei den Personenzügen zu viel Wagen und zu viel Zugbegleitungspersonal verwendet werde. Es heisst in dem Erlasse: „Bei den in letzter Zeit vorgenommenen Streckenbereisungen wurde festgestellt, dass bei den meisten Personenzügen und einzelnen Güterzügen die Anzahl der verwendeten Zugbegleiter weder der Stärke der Züge noch der beförderten Personenzahl entspreche, dass ferner trotz unbedeutenden Gepäckverkehrs Gepäckkonduktöre beigestellt und auch bei anderen als Manipulationsgüterzügen Manipulanten mitgeführt werden. Desgleichen wurde die Wahrnehmung gemacht, dass trotz wiederholter Weisungen in die Personenzüge zu viel Wagen, insbesondere solche der I. und II. Klasse, eingestellt und nicht entsprechende Vorkehrungen getroffen werden, um die Zugstärke den wirklichen Bedürfnissen anzupassen und dadurch an Personal und Betriebsmitteln zu sparen. Da in dieser unwirthschaftlichen Gebahrung ein wesentlicher Grund für die ungünstigen Betriebsergebnisse erblickt werden muss, sehe ich mich veranlasst, die Staatsbahndirektionen aufzufordern, auch in dieser Richtung ihre pflichtgemässe Obsorge nicht ausser Acht zu lassen und die berufenen Organe zur grösseren Aufmerksamkeit zu verhalten.“ Der Erlass schliesst mit der Ankündigung, dass in der nächsten Zeit Organe des Eisenbahnministeriums in die Direktionsbezirke entsendet würden, um sich von der bei den einzelnen Zügen in Verwendung stehenden Zahl von Wagen und Bediensteten zu überzeugen.

— **Wiener Stadtbahn.** Ein vor kurzem in der „Neuen freien Presse“ erschienener Artikel über die Wiener Stadtbahn bespricht in überaus anerkennender Weise die vor einiger Zeit auf der Stadtbahn durchgeführten Tarifmaassnahmen, vor allem den Einheitstarif an Sonntagen, die Verbilligung des Fernverkehrs und der Zeitkarten. Der Verfasser schreibt: Gerade was den Tarif anbelangt, hat die Wiener Stadtbahn kürzlich in Bahnen eingelenkt, die zeigen, dass bei ihrer Leitung ein Verständniss für ihre soziale Aufgabe besteht. Es ist nur natürlich, dass dies nur langsam und mit Rücksicht auf die bestehenden Verhältnisse geschehen kann, aber man muss sich vor Augen halten, dass der bestehende Tarif noch weitgehende Herabsetzungen verträgt, mit denen eine richtige Verkehrspolitik nicht bei den nahen Zonen, wie dies bei der Strassenbahn geschehen ist, einsetzen soll, sondern deren Ziel ein billiger Fernverkehr ist. Eigenthümlicherweise deckt sich hier in weitgehender Weise das Bedürfniss der Allgemeinheit nach niedrigen Tarifen mit dem Bestreben jeder Verwaltung nach hohen Einnahmen. Die Grundlage des Stadtbahnverkehrs ist nicht der Luxus, sondern das Bedürfniss, und zwar jenes Verkehrsbedürfniss, das ohne Mehrbelastung in das tägliche Ausgabebudget der Einwohner eingestellt werden kann. In diesem Sinne sind der Einheitstarif durch seine hohe Gebühr bei nahen Entfernungen und die erhöhten Tarife an Sonntagen vollkommen gerechtfertigt, da sie den Charakter einer Luxussteuer tragen, während die Ermässigung für weite Entfernungen, ferner die Zeitkarten und Arbeiterkarten vom Standpunkt der Bahnunternehmung wie von dem der Allgemeinheit zu billigen sind. Wie die Einnahmequellen anderer Stadtbahnen beweisen, sind diese täglichen Fahrgäste, welche die weiten Entfernungen durchfahren, der Grundstock ihrer Entwickelung, und nur dort zu erwarten, wo die Kosten klein genug sind, um viele Familien zu veranlassen, sich ausserhalb der Stadt anzusiedeln, wo sie dann trotz dieser täglichen Verkehrssteuer immer noch billiger und besser wohnen als im inneren Stadtgebiete.

— **Stand der Eisenbahnbauten.** Am Schlusse des Monats Mai d. J. standen 15,7 km Hauptbahnen und 498,1 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau. Im Laufe des Monats Juni sind durch den Beginn der Legung des zweiten Gleises in der Strecke Gossensass-Sterzing der Südbahn 5,3 km zugewachsen, so dass Ende Juni 21 km Hauptbahnen im Bau verblieben.

Was die Lokal- und Kleinbahnen betrifft, so sind durch den Baubeginn der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub, der Lokalbahn Gmünd-Weitra-Gross-Gerungs sowie der elektrischen Kleinbahn Triest-Scorcola-Opcina und der elektrischen Kleinbahnlinien in Laibach 62,0 km Lokal- und Kleinbahnlinien zugewachsen, dagegen durch die Eröffnung der Lokalbahn Neuhof-Weseritz und durch die Eröffnung einer Strecke der elektrischen Kleinbahnlinien in Graz und Umgebung 26,6 km Lokal- und Kleinbahnlinien abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monats Juni d. J. an Hauptbahnen 21,0 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 533,5 km in Bauausführung.

— **Diensttelegrammverkehr.** Behufs einheitlicher Durchführung des Diensttelegrammverkehres auf den Telegraphenlinien sämmtlicher Staats- und Privatbahnverwaltungen der österreichisch-ungarischen Monarchie im Verkehre untereinander sowie mit jenen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind die österreichischen und ungarischen Bahnverwaltungen mit Zustimmung ihrer vorgesetzten Staatsbehörden dem „Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ beigetreten.

— **Tarifherabsetzungen bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Verhandlungen zwischen dem Eisenbahnministerium und der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betreffs Herabsetzung der Tarife dürften in der nächsten Zeit ihren Anfang nehmen. Man glaubt in unterrichteten Kreisen, dass diese Verhandlungen bald zu einem befriedigenden Abschlusse gebracht werden.

— **Vereinfachung des Dienstes.** In den Nr. 65 und 66 d. Ztg. werden unter dem Stichworte „Allerlei Anregungen“ zahlreiche Vorschläge im Interesse der Vereinfachung des Dienstes gemacht. Es verdient nun bemerkt zu werden, dass einzelne dieser Vorschläge auf Anregung österreichischer Bahnverwaltungen bereits in Durchführung begriffen sind. Unter anderem wurde vom Eisenbahnministerium vor längerer Zeit eine Vereinheitlichung der Zusatzbestimmungen zum Berner Uebereinkommen in allen demselben unterworfenen Verkehren in Vorschlag gebracht. Die Anregung fiel auf fruchtbaren Boden. Es wurde ein Komitee, welchem Bahnen aus allen an dem Berner Uebereinkommen beigetretenen Staaten angehören, mit der Aufgabe betraut, den Entwurf einheitlicher Zusatzbestimmungen für alle unter das genannte Uebereinkommen fallenden internationalen Gütertarifverbände auszuarbeiten. Nach jahrelangen Verhandlungen ist es gelungen, sich über einen endgültigen Entwurf einheitlicher Zusatzbestimmungen zu einigen. Diesem Entwurf wurde bisher seitens der österreichischen und ungarischen, deutschen, belgischen, niederländischen, schweizerischen und italienischen Bahnen zugestimmt. Es ist zu hoffen, dass der in Rede stehende Entwurf auch von den übrigen in Betracht kommenden Bahnen angenommen werden und baldigst in Kraft treten wird. Dasselbe Komitee hat den Entwurf der Geschäftsordnung für ein zu bildendes „Internationales Transportkomitee“ festgestellt, welchem die Aufgabe zufallen wird, für die Fortbildung der einheitlichen Zusatzbestimmungen im Bereiche des Berner Uebereinkommens vorzusorgen. Eine weitere, vom Eisenbahnministerium ausgegangene Anregung, welche sich mit den vom Verfasser des Artikels „Allerlei Anregungen“ zum Ausdrucke gebrachten Wünschen nach Vereinfachung des Dienstes deckt, bezieht sich auf das Verfahren der einzelnen Verbände bei Vertheilung der Entschädigungsbeträge wegen Verlust, Minderung, Beschädigung von Gütern, wegen Lieferfristversäumniss u. dergl. Bisher wird in jedem einzelnen Falle — von geringfügigen Beträgen abgesehen — die Schuldfrage zwischen den Bahnen eingehendst erörtert, und nur wenn diese Erörterung erfolglos geblieben ist, also das Verschulden einer bestimmten Verwaltung nicht festgestellt werden kann, die Vertheilung der der Partei gezahlten Entschädigung unter den an der Beförderung betheiligten Bahnen nach Verhältniss der Kilometer vorgenommen. Nach dem vom Eisenbahnminister vor einiger Zeit beim Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angemeldeten Antrage, über welchen in der letzten Sitzung des Vereinsausschusses für Güterangelegenheiten verhandelt wurde, soll künftighin versuchsweise im Vereinsverkehr von der Erörterung der Schuldfrage abgesehen werden und die Vertheilung aller Entschädigungsbeträge aus dem Frachtverkehr ohne Rücksicht auf den Grund der Entschädigung und auf die Schuldfrage in der Weise erfolgen, dass Beträge bis zu 20 *M.* von der regelnden Bahn, darüber hinaus aber ausnahmslos von den an der Beförderung betheiligten Verwaltungen nach Verhältniss der Kilometer getragen werden. Ein ähnliches Verfahren ist schon seit Jahren im Verkehre zwischen den franzö-

sischen, belgischen, niederländischen und anderen Bahnen mit Erfolg in Anwendung und ist zu hoffen, dass im Falle der Annahme der Anträge des Eisenbahnministeriums seitens des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in nicht zu ferner Zeit ein einheitliches Verfahren bei Vertheilung der Entschädigungen aus dem Frachtverkehr im ganzen Bereiche des Berner Uebereinkommens platzgreifen wird.

— **Konventionalstrafe gegen die Betriebsgesellschaft der Wiener Strassenbahnen.** Der Wiener Stadtrath hat die Verhängung einer Konventionalstrafe in der Höhe von 50 000 Kr. über die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen beschlossen. Der Beschluss gründet sich auf den Bau- und Betriebsvertrag vom 28. Oktober 1899, demzufolge die Gemeinde berechtigt erscheint, in dem Falle, dass trotz zweimaliger, mit 14 tägigem Zwischenraum erfolgter Aufforderung der Gemeinde mit dem Um- oder Neubau einer Linie nicht rechtzeitig begonnen oder innerhalb der festgesetzten Baufrist der Bau nicht vollendet oder die vollendete Linie nicht dem Betrieb übergeben würde, eine Vertragsstrafe bis zur Höhe von 50 000 Kr. zu verhängen. Der Stadtrath ist demgemäss mit der Verhängung der Höchststrafe vorgegangen. Es handelt sich um den Umbau der Strassenbahnlinie über die Ringstrasse, die nach dem Vertrage schon im Jahre 1900 hätte vollendet werden sollen. Die Gesellschaft stellte sich gegenüber der zweimaligen Aufforderung der Gemeinde auf den Standpunkt, dass die Verzögerung durch technische Schwierigkeiten gerechtfertigt erscheine.

— **Getreideverkehr.** Die Betriebsdirektion der Südbahngesellschaft gibt bekannt, dass auf ihren Linien mit Genehmigung des ungarischen Handelsministeriums vom 1. September d. J. angefangen bis Ende dieses Jahres im Bedarfsfalle, insbesondere bei starkem Güterandrange, die nach Fiume und nach dem Zollauslande bestimmten Getreidesendungen und Mahlprodukte — abweichend von den Bestimmungen des Betriebsreglements — ausser der Reihenfolge befördert werden können und dass hinsichtlich der innerungarischen sowie der im österreichisch-ungarischen Verkehr zur Aufgabe gelangenden Wagenladungsgüter (lebende und leicht verderbliche Güter ausgenommen) die Bestimmungen des § 55 Abs. 3 des Betriebsreglements (Annahme der Wagenladungsgüter, deren sofortige Beförderung nicht möglich ist, gegen Berechnung der Lieferfrist vom Tage der wirklichen Absendung) angewendet werden können.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im Juni d. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im Juni 1901 Kr.	im Juni gegen 1900 Kr.
ungarische Staatsbahnen	15 983 100	16 418 455
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	1 173 135	1 227 510
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	136 652	130 149
Kaschau-Oderberger Eisenb. (ung. Linie)	948 803	1 139 719
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	123 508	106 508
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	73 900	85 552
Hauptbahnen zusammen	18 439 098	19 107 892
Lokalbahnen „	2 837 655	2 812 139
insgesammt	21 276 753	21 920 031

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Juni d. J. 9 376,9 (+ 25,0) km und jene der Lokalbahnen 8 187,9 (+ 106,1) km, zusammen somit 17 564,8 (+ 131,1) km. — Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 123 528 079 (+ 1 024 133) Kr. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 684 612 Kr. und auf die Lokalbahnen 339 521 Kr.

— **Ein Anschlag gegen einen Eisenbahnzug.** Dieser Tage wurde die Tapolczaer Gendarmerie verständigt, dass gegen den von Sümeg kommenden Eisenbahnzug ein Anschlag geplant sei. Die Gendarmen und das Betriebspersonal der Bahnlinie trafen alle nöthigen Vorsichtsmaassnahmen. Als der Abends von Sümeg abgegangene Zug in die Nähe der Station Tapolcza kam, ertönte das Nothsignal. Alles eilte von der Station auf den Bahndamm in der Richtung des erwarteten Zuges, den man auf offener Strecke haltend traf. Verbrecherische Hände hatten auf die Schienen mächtige Steine gewälzt, die aber noch rechtzeitig vom Maschinenführer bemerkt wurden. Als der Zug zum Stehen gebracht war, wurde auf ihn ein Schuss abgefeuert, der glücklicherweise niemanden traf.

— **Die Wasserstrassenfrage in Ungarn.** In einer Reihe von Artikeln, welche im „Pester Lloyd" erschienen sind, wird von fachkundiger Seite die Frage des Baues von Kanälen in Ungarn mit Rücksicht auf die in Oesterreich beschlossenen Wasserstrassenbauten erörtert. Der Verfasser fasst das Ergebniss seiner Ausführungen wie folgt zusammen:

„Die wichtigste Frage für unser Vaterland ist, ob wir gegenüber den in Oesterreich bereits beschlossenen Kanalbauten unthätig bleiben dürfen, oder ob und was für Verfügungen wir treffen sollen.

Untersuchen wir zuerst, was das Ergebniss sein wird, wenn wir unthätig bleiben. Die Gegenden an der Donau und theilweise auch an der unteren Theiss werden auch in diesem Falle den ganzen Vortheil der österreichischen Kanalbauten geniessen, denn sie erhalten einen unmittelbaren Schiffsweg nach Böhmen. Einen geringeren Vortheil werden auch die Gegenden des Alföld haben, denn das ausgeführte Getreide, welches zur Zeit von der Aufgabestation bis zum Bestimmungsorte den Bahnweg benutzt, wird nach Fertigstellung der österreichischen Kanäle zum Theil nach Budapest befördert werden, um von hier auf der Donau und den österreichischen Kanälen nach Böhmen zu gelangen.

Die Schiffsfracht Budapest-Wien ist zur Zeit um 32 Heller billiger als die Bahnfracht, es lohnt sich nun nicht, von den tiefländischen Stationen des Landes den Weizen mittelst Bahn nach Budapest zu bringen, hier auf das Schiff zu laden, um die Waare in Wien wieder vom Schiff auf die Bahn umzuladen, denn man müsste für die Ersparniss dieser 32 Heller den Weizen zweimal, und zwar in Budapest und in Wien, umladen.

Es ist nun fraglich, ob das von den tiefländischen Stationen auf dem Bahnwege beförderte Getreide nach der Fertigstellung der österreichischen Kanalbauten nach Budapest gebracht und hier auf Schiffe umgeladen werden wird, ob es nicht vielmehr vortheilhafter erscheinen wird, das Getreide bis Wien mit der Bahn zu befördern und von dort auf dem Kanal weiter zu verfrachten. Der Vortheil der Versendung mittelst Bahn bis Wien wird in Ersparniss an Zeit liegen, denn die Sendung trifft früher in Böhmen ein, wenn sie bis Wien die Bahn benutzt, als wenn sie in Budapest auf das Schiff geladen wird. Dieser Zeitersparniss werden aber nur 32 Heller Mehrkosten gegenüberstehen, um welchen Betrag die Bahnfracht auf der Linie Budapest-Wien theuerer ist, als die Schiffsfracht. Wir werden daher der Gefahr ausgesetzt sein, dass Wien die Umladestation wenigstens für einen Theil des ungarischen Getreides sein wird und damit auch ein Theil des Getreidehandels nach Wien verlegt wird. Diesem Uebel kann weder durch Hafenbauten, noch durch andere Verfügungen vorgebeugt werden, wir können es nur dadurch vermeiden, dass wir die Kanäle in Alföld erbauen und auf diesem Wege einen ununterbrochenen Schiffsweg für die Bodenerzeugnisse des Alföld schaffen.

Ein weiterer Nachtheil unserer Unthätigkeit wird es ferner sein, dass Oesterreich, welches schon heute unter günstigeren Bedingungen arbeitet als Ungarn, diesen Vortheil noch dadurch vergrössern wird, dass es durch die Kanalbauten in den Besitz eines viel billigeren Transportmittels gelangen wird, als es die Bahnen sind. Die Vortheile, welche Oesterreich heute besitzt, liegen darin, dass dort infolge des Kapitalreichthums der Zinsfuss ein niedrigerer ist; infolge seiner alten geschulten Industrie verfügt es über bessere Arbeiter, es besitzt billigere Kohle, seine Verwaltung ist eine bessere, seine Wege sind ausgebaut, und wenn Oesterreich noch zu alledem in den Besitz eines billigeren Transportmittels gelangt, als es die Bahnen sind, so wird seine wirthschaftliche Ueberlegenheit uns gegenüber sich steigern, was bei der Einrichtung eines gemeinsamen Zollgebietes schwer in die Waagschale fällt. Insolange wir ein gemeinsames Zollgebiet mit Oesterreich haben, erschwert jeder Vortheil, welchen die österreichische Landwirthschaft erhält, den Wettbewerb unserer schwachen und noch zurückgebliebenen Industrie. Unsere wirthschaftliche Kraftquelle liegt derzeit noch in der Landwirthschaft; wir müssen daher alle Kräfte anspannen, wir dürfen kein Opfer scheuen, um die landwirthschaftliche Thätigkeit möglichst gut zu verwerthen. Wir können derzeit der Landwirthschaft keine grössere, wirkungsvollere Hilfe bieten, als die Verbilligung der Beförderung ihrer Erzeugnisse auf die Märkte. Deshalb schlage ich vor, den Mittelpunkt unserer Landwirthschaft, das ungarische Alföld, mit Kanälen zu versehen, deren Nutzbarmachung uns eben die österreichischen Kanalbauten ermöglichen werden.

Wir stehen vor der Wahl, nach der Fertigstellung der österreichischen Kanalbauten für den Fall unserer Unthätigkeit einen geringen Nutzen dieser Kanäle zu geniessen, aber auch die nachtheiligen Folgen zu ertragen, oder aber durch den Bau von Kanälen in Ungarn den für uns aus den österreichischen Kanälen überhaupt erreichbaren Nutzen in seiner Gesammtheit uns zuzuwenden. Meine Ueberzeugung ist, dass die Wahl gegeben sei; denn die Verhältnisse schreiben uns gebieterisch vor, was wir zu thun haben. Ich würde es für

das grösste Unglück halten, wenn wir aus Kleinmuth das bequemere Nichtsthun wählen würden, anstatt die sich darbietende Gelegenheit zum Schutze und zur Förderung unserer wirthschaftlichen Interessen zu ergreifen."

– **Elektrischer Betrieb System Ganz & Cie.** In dem Kampfe, den die beiden Londoner Untergrundbahnen, welche zusammen den Innenring bilden, über das System, nach welchem der beschlossene elektrische Betrieb eingerichtet werden soll, führen und wobei von der „Metropolitan Co." das System Ganz & Cie. befürwortet wird, ist eine Entscheidung des Parlaments dahin erfolgt, dass der Ring nach einem einheitlichen System umgestaltet werden muss. Das Parlament gab den beiden Gesellschaften einen Zeitraum von vier Wochen, um sich über das System zu einigen; gelingt dies nicht, so wird ein aus je einem Sachverständigen der beiden Gesellschaften und einem vom Handelsamt bestimmten Mitglied als Vorsitzenden bestehendes Schiedsgericht hierüber entscheiden. Da die Entscheidung dieses Schiedsgerichtes noch die Genehmigung des Handelsamts zu erhalten hat, entsendete dieses Vertreter nach Budapest, um sich über das Ganz'sche System eingehend zu unterrichten. Dieselben nahmen vor allem die Sicherheitseinrichtungen in Augenschein, die bei dem hochgespannten Drehstrom vorgesehen sind, ferner besichtigten sie die für die Valtellinalinie der italienischen Südbahn bestimmten, nahezu fertigen letzten Salonmotorwagen und die elektrischen Lokomotiven, über die sie sich, wie verlautet, in anerkennendster Weise geäussert haben.

Uebrige europäische Länder.

– **Neuregelung der Eisenbahnpolizei in Frankreich.** Ein wichtiger Erlass betreffs der Eisenbahnpolizei ändert die Titel 1—4 und 6—8 der „Ordonnanz" von 1846 ab. Dieser Erlass ersetzt den am 4. März d. J. im „Journal officiel" veröffentlichten, welcher, wie der offiziöse „Temps" sagt, mehrere Irrthümer enthielt. Wir geben nach dem genannten Blatt die wichtigeren Bestimmungen wieder: Gegen Rauch und Kohlenfunken bestimmt Artikel 11: „Die Lokomotiven müssen, abgesehen von durch den Minister der öffentlichen Arbeiten zugelassenen Ausnahmen, mit Vorrichtungen versehen sein, welche die durch den Rost fallenden Brennstoffrückstände aufhalten und das Ausfliegen von Funken aus dem Schornstein hemmen sowie die für die Reisenden und die Umgebung unbequeme Rauchbildung vermindern." Durch den folgendermaassen gefassten Artikel 12 scheint der Minister dem Publikum mehr Bequemlichkeit versprechen zu wollen: „Die zur Beförderung von Reisenden bestimmten Wagen sollen bequemer sein und die Einrichtungen bieten, welche der Minister der öffentlichen Arbeiten für nöthig hält, um die Sicherheit der Reisenden zu wahren. Der Minister wird, nach Anhörung der Eisenbahngesellschaft, bestimmen, welches das Mindestausmaass des jedem Reisenden angewiesenen Platzes sein muss. Jeder Personenwagen soll im Innern die Angabe der Platzzahl in leicht sichtbaren Ziffern enthalten." Betreffs der Zugverspätungen bestimmt Artikel 42: „Auf den vom Minister der öffentlichen Arbeiten zu bezeichnenden Bahnhöfen sind Verzeichnisse zu halten, in denen die Zugverspätungen, welche die vom Minister gesetzten Grenzen überschreiten, eingetragen werden. Diese Verzeichnisse sollen die Art und die Zusammenstellung der Züge, die äussersten Punkte ihrer durchlaufenen Strecke, die Nummern der sie ziehenden Lokomotiven, die Abfahrts- und Ankunftszeiten, die Ursachen und die Dauer der Verspätungen enthalten. Diese Verzeichnisse sind auf Verlangen stets den Aufsichtsbeamten vorzulegen." Die allgemeine Polizei für die Züge wird wie folgt geregelt: Artikel 58. Es ist verboten: 1. in die Wagen einzutreten, ohne eine Fahrkarte gelöst zu haben, sich in einen Wagen höherer Klasse, als die Fahrkarte anzeigt, zu setzen, und einen schon regelrecht von einem anderen Reisenden belegten Platz einzunehmen; 2. in die Wagen einzutreten oder herauszugehen anders als durch die auf der Seite befindliche Thür, wo der Zugdienst sich abwickelt; 3. von einem Wagen in einen anderen überzugehen anders als durch die zu diesem Zweck hergestellten Uebergänge, sich herauszuneigen, einen nicht für die Reisenden bestimmten Platz einzunehmen oder sich unerlaubt in zu besonderen Zwecken bestimmte Abtheile zu setzen; 4. sich ohne gehörigen Grund des Alarmsignals zu bedienen, das zur Verfügung der Reisenden gestellt ist, um die Bediensteten der Eisenbahngesellschaft anzurufen. Die Reisenden dürfen nur auf den Bahnhöfen in den Wagen ein- und aussteigen, und nur, wenn der Zug vollständig stillsteht. Es ist verboten, in den Wartesälen und in den Wagen zu rauchen, mit Ausnahme der Abtheile, welche die Aufschrift „Raucher" tragen. Es ist verboten, anderswohin zu spucken, als in die zu diesem Zweck aufgestellten Spucknäpfe. Die Reisenden sind gehalten, den Anordnungen der Bediensteten der Gesellschaft zur Beachtung der in vorstehenden Paragraphen aufgestellten Bestimmungen zu folgen. Artikel 59: Es ist verboten, in die Wagen mehr Reisende einzulassen, als gemäss Artikel 12 die Zahl der angegebenen Plätze erlaubt. Artikel 60: Der Eintritt in die Wagen ist untersagt: 1. jeder Person im Zustande der Trunkenheit; 2. allen Personen, die geladene Feuerwaffen oder andere Gegenstände mit sich führen, welche durch ihre Natur, ihren Umfang oder ihren Geruch die Reisenden geniren oder sie belästigen könnten. Jede Person, die eine Feuerwaffe bei sich führt, muss vor ihrer Zulassung zu den Fahrsteigen feststellen lassen, dass ihre Waffe nicht geladen ist. Es können von den dem Publikum zugängigen Wagen Personen ausgeschlossen werden, welche ersichtlich oder notorisch mit Krankheiten behaftet sind, deren Uebertragung auf die Reisenden zu befürchten wäre. Die Abtheile, in welchen sie Platz genommen haben, müssen sofort nach der Ankunft der Desinfektion unterworfen werden. Artikel 62: Kein Thier soll in die zur Beförderung von Reisenden dienenden Wagen zugelassen werden. Indessen kann die Gesellschaft diejenigen Reisenden, die sich von ihren Hunden nicht trennen wollen, in besonderen Abtheilen unterbringen, vorausgesetzt, dass diese Thiere mit Maulkörben versehen sind, zu welcher Jahreszeit es auch sei. Ausserdem können Ausnahmen bewilligt werden für kleine, gebührend eingeschlossene Thiere.

— **Die Betriebseinnahmen der schweizerischen Eisenbahnen**, welche schon vor Beginn des laufenden Jahres eine rückläufige Bewegung zeigten, bleiben ungünstig. In den ersten sieben Monaten Januar-Juli hatte die Gotthardbahn mit 11 681 596 Franken rund 400 000 Fr. weniger vereinnahmt als in der gleichen Vorjahrszeit, die Nordostbahn mit 15 434 075 Fr. um rund 850 000 Franken weniger, die Centralbahn mit 10 472 247 Fr. um rund 500 000 Fr. weniger, die Vereinigten Schweizerbahnen mit 6 125 318 Franken um rund 350 000 Fr. weniger. Die Jura-Simplonbahn mit 20 287 967 Fr. schneidet mit einer geringen Mindereinnahme von 84 000 Fr. verhältnissmässig am günstigsten ab. Die Menge der beförderten Güter betrug in diesen sieben Monaten auf den genannten fünf Hauptbahnen 5 804 187 t gegen 6 313 908 t in der gleichen Vorjahrszeit, die Zahl der Reisenden 26 189 897 gegen 26 262 536.

— **Jungfraubahn.** Vom Bahntunnel sind bis jetzt 1 800 m gebohrt und ist der Tunnelbau auf 2 800 m Höhe angelangt. Bis zu der 3 200 m hochgelegenen Station Eismeer sind noch 1 800 m zu durchstechen. Der bauleitende Ingeniör Gobat bezeichnet es unter allen Umständen als nothwendig, die Jungfraubahn bis „Jungfraujoch", 2,5 km von der Station „Eismeer" entfernt, zu führen; dann würde ein Turistenverkehr von dort mittelst Schlitten über den sanftgeneigten und ungefährlichen Aletschgletscher nach dem Rhonethal möglich sein. Der Aletschgletscher ist von Brig nur 10 km entfernt. Gobat bezeichnet das letzte Stück der Jungfraubahn als das schwierigste; aber mit dem nöthigen Gelde lasse sich auch das herstellen. Immerhin betrachtet er es als einen Luxus, da es nach seiner Ansicht nicht rentiren wird, während die Bahn bis zum „Jungfraujoch" sich als rentabel erweisen werde. Unter diesen Umständen dürfte die Strecke vom Jungfraujoch bis zum Gipfel schwerlich erstellt werden, denn das Kapital zeigt sich gegenüber der Jungfraubahn sehr zurückhaltend.

— **Schweizerische Bergbahnen.** Von dem Lieferungswerk „Die industrielle und kommerzielle Schweiz", welches das polygraphische Institut in Zürich herausgibt, ist das jetzt erschienene Doppelheft 3 und 4 den schweizerischen Bergbahnen gewidmet. In der schweizerischen Presse findet das mit 329 Abbildungen versehene Werk (190 Seiten, Preis geh. 8 Fr., geb. 10 Fr.) grosse Anerkennung. An allgemeine Darlegungen schliessen sich genaue Schilderungen von 23 schweizerischen Bergbahnen an.

— **Fütterung und Tränkung von Pferden und Rindvieh während der Beförderung in zweistöckigen Wagen auf russischen Bahnen.** Eigenartige Wagen scheinen bereits auf den russischen Bahnen für die Beförderung von Vieh im Betriebe zu sein. Wir finden nämlich in der „Petersburger Zeitung" die folgende Notiz: „Der Transport von Pferden auf den Eisenbahnen hat von jeher den Unwillen der Besitzer namentlich werthvoller Thiere hervorgerufen. Ein Kreis von Gestütsbesitzern macht daher den Vorschlag, die neuen zweistöckigen Viehwagen, System Rykowski, für den Transport von Pferden herzurichten, und zwar in der Weise, dass in der unteren Abtheilung die Pferde untergebracht werden, während die obere als Aufenthalt für die Begleitung und als Futterkammer dient." Diese Wagen müssen also entweder sehr hoch sein, oder der obere Raum, der den Begleitern als Aufenthalt dienen soll, wird niedrig und daher unbequem sein. Ausserdem scheint man der vorbezeichneten Nachricht zufolge in Russland dazu überzugehen, Pferde und offenbar auch Rindvieh während des Transports im Wagen selbst zu füttern. Es darf mit Interesse dem Erfolge,

der damit gemacht werden wird, entgegengesehen werden, denn im allgemeinen ist bisher beobachtet worden, dass die Fütterung und Tränkung während des Transportes nicht ungefährlich ist und mit Erfolg sich nur ausführen lässt, nachdem das Vieh sich eine Zeit lang auf einer Station von den Anstrengungen des Transports erholt hat.

Für Russland kommen ja allerdings die weiten Strecken und die lange Transportdauer besonders schwerwiegend in Rechnung, so dass hier mehr Vorsorge als sonst in anderen Ländern für die Ernährung des Viehes und der Pferde während der Beförderungsdauer getroffen werden muss. Umsomehr wird es lehrreich sein, die Erfahrungen, die man dort macht, kennen zu lernen.

Fremde Welttheile.

— **Von der Eisenbahn in der englisch-afrikanischen Lagoskolonie.** Es ist — so schreibt die „Kreuzzeitung" — bisher in Deutschland wenig beachtet worden, welche Fortschritte der Eisenbahnbau im Hinterlande der Lagoskolonie in den letzten Jahren gemacht hat. Die beiden grossen Negerhauptstädte im Jorubalande Abeokuta und Ibadan, die zusammen 500000 Einwohner zählen, sind jetzt durch eine Schienenstrasse mit Ebute-Meta, der Vorstadt von Lagos, dem bekannten westafrikanischen Handelsplatze, verbunden, und an Stelle der beschwerlichen Reise im Boot den Ogunfluss hinauf und dann in der Hängematte oder zu Pferd nach Ibadan, zu der der europäische Reisende früher eine Woche benöthigte, ist eine 12stündige Fahrt im bequemen Eisenbahnwagen getreten. Abeokuta wird bereits in vierstündiger Fahrt erreicht. Trotz der hohen Kosten, die der Bau verursachte, sind die Fahrpreise sehr mässig. Eine Rückfahrkarte II. Klasse von Lagos nach Ibadan kostet nur 11,25 ℳ. Bei der schwarzen Bevölkerung hat das schnaubende Dampfross natürlich grosses Erstaunen erregt, und die eingeborenen Arbeiter längs der Strecke, die es für ihre Pflicht hielten, jeden vorübersausenden Zug militärisch zu begrüssen, sind ganz stolz auf das moderne Beförderungsmittel. Sehr erheiternd ist das Verhalten der schwarzen Fahrgäste, besonders der Frauen, die zum ersten Male die Eisenbahn benutzen. Unter lauten Ausrufen des Erstaunens halten sie sich krampfhaft an den Bänken fest, wenn der Zug sich in Bewegung setzt; aber bald schütteln sie alle Angst ab und freuen sich über die schnelle Fahrt. Nur mit den Fahrkarten haben die Negerfrauen ihre liebe Noth, da sie in Ermangelung von Taschen nicht recht wissen, wo sie diese während der Fahrt verwahren sollen; manche stecken die Karten in ihre Traglasten und können sie dann nicht wiederfinden, wenn der schwarze Schaffner kupiren will. Am geplagtesten sind die weissen Maschinisten, die zugleich den Zugführerposten bekleiden und nicht nur das schwarze Zugpersonal, sondern auch die geringsten Kleinigkeiten im Betriebe beaufsichtigen müssen. Da kann es z. B. vorkommen, dass sich eine Jorubafrau, die ihre Fahrkarte verloren hat, mit allen ihren Habseligkeiten, Küchengeschirr, Kalabassen u. dergl. mitten zwischen den Schienen vor der Lokomotive niederlässt und jeder Aufforderung gegenüber, Platz zu machen oder ihr Anliegen vorzubringen, sich völlig stumm und passiv verhält. Dem Zugführer bleibt dann nichts anderes übrig, als eine Art Palaver zu veranstalten, an dem der betreffende Stationsvorsteher, die Schaffner und Bremser theilnehmen, und nach Abwägung ihrer Zeugenaussagen einen salomonischen Entscheid zu fällen. Inzwischen gerathen die übrigen Reisenden in gelinde Wuth über die Verzögerung der Abfahrt, und die vernachlässigte Maschine zischt, als ob der Kessel platzen wollte. Von grosser Bedeutung ist diese Jorubabahn, die von Ibadan über Illorin bis nach Djebba am Niger weiter geführt werden soll, nicht nur für den Handel, sondern auch für die Förderung der evangelischen Mission, die seit Jahren in fast allen grossen Städten des Jorubalandes festen Fuss gefasst und zur Zeit etwa 20000 Negerchristen gesammelt hat. Der Guvernör von Lagos, Sir William Macgregor, weiss die Verdienste der evangelischen Mission um die Hebung der eingeborenen Bevölkerung sehr zu schätzen. Als im vorigen Jahre in einem Stadttheile Abeokutas vom Bischof Oluwole eine neue Kirche eingeweiht wurde, wohnte er der Feier zusammen mit den Spitzen der Behörden nicht nur selbst bei, sondern stellte der Festversammlung für die Fahrt nach Abeokuta und zurück sogar einen Sonderzug zur Verfügung. Unter den 2000 Gästen, welche der Feier beiwohnten, war auch der Oberkönig von Abeokuta mit seinen Unterkönigen und Häuptlingen; es war das erste Mal, dass jener schwarze Monarch an einem christlichen Gottesdienste theilnahm.

— **Die Einführung durchgehender Bremsen an den Güterwagen in Amerika** macht stetige Fortschritte. Einer Zählung der American Railway Association vom 1. Januar d. J. zufolge waren mit Luftdruckbremsen 989127 Wagen der zu dieser Gesellschaft gehörigen Bahnen ausgerüstet, während nur noch an 375000 Güterwagen eine solche Einrichtuug fehlte. Seit dem Jahre 1897 sind bei sämmtlichen neuerbauten Wagen Luftdruckbremsen angeordnet worden. Die Zahl der in Auftrag gegebenen neuen Wagen betrug nach der vorgenannten Statistik am 1. Januar d. J. 54118 Stück.

Allgemeines.

— **Eine eigenartige Personenbeförderung mit Pferden vor 60 Jahren.** Der Alt-Wiener Chronist Viola (L. Scheyrer) gibt im „Wiener Zuschauer" vom 3 August 1842 die Beschreibung einer Erfindung, welche es möglich macht, die Leistungsfähigkeit von Pferden bei Personenbeförderung auf gewöhnlichen Strassen erheblich zu steigern. Der Chronist schreibt:

„Seitdem bei allen Maschinen vorzugsweise dahin gewirkt wird, dass Dampf, Elektromagnetismus oder Luftdruck denselben die Kraft von vierzig und mehr Pferden geben, wurden die gewöhnlichen Fahrgelegenheiten ohne Zweifel sehr fahrlässig betrieben. Mitten in den Plänen von Lufteisenbahnen, über Mittel, die Lokomotive bergauf und -ab laufen zu lassen, schien es fast, als ob die Pferde und die Fuhrwerke der Landstrassen nach und nach entbehrlich werden sollten; denn ausser einigen Veränderungen in dem Bau der Promenadenwagen beschäftigen sich die Mechaniker in diesem Zweige kaum mehr. Man ärgerte sich, dass ein Pferd nicht imstande sei, so grosse Lasten zu ziehen als irgend eine Maschine der kleinsten Art; aber es geschah nichts, dem Pferde durch zweckmässige Neuerungen und mechanische Hilfsmittel die Möglichkeit zu verschaffen, mehr zu leisten als bisher geschehen. Eine neue Bahn. als Retter des guten Leumunds der edlen Rosse, hat Herr Marschall, der Eigenthümer des Wiener Lusttrains, eingeschlagen, indem er bei der am 23. Juli stattgefundenen Probefahrt bewiesen hat, dass zwei Pferde mit Leichtigkeit 26 Personen auf der gewöhnlichen beschotterten Heerstrasse dahinführen können. Es ist nämlich durch einen Mechanismus erzielt worden, dass die Fahrenden selbst zur Bewegung des Wagens mithelfen, ohne dass sie es wissen oder fühlen. Dabei sitzen sie bequem in ihren Sitzen und das Fuhrwerk eilt mit wunderbarer Schnelligkeit dahin, die Insassen verspüren kein Rütteln noch die Erschütterung horizontaler Stösse, wie es auf Eisenbahnen zu geschehen pflegt, und die im Wege liegenden Steine, über welche die Räder rollen, verursachen höchstens ein leichtes Schaukeln. Es hat jeder Wagensitz die Eigenschaft, dass durch das Gewicht der in dem Fuhrwerk befindlichen Personen ein Druck auf die unter demselben angebrachten Federn ausgeübt wird, welche mit den Rädern in so wohlberechneter Wechselwirkung stehen, dass sie auf das Räderwerk einen fortschiebenden Druck ausüben. (!)

Welch grosse Umänderung in den Strassenzügen durch diesen neuen Mechanismus geschehen kann, ist ziemlich klar, wenn derselbe für Eilfahrten, Frachtwagen u. dergl. angewendet wird. Vorderhand will der Erfinder seine neue Wagenbauart nur für die Umgebungen Wiens zu Gesellschafttrains benutzen, weshalb er auch die Benennung ‚Wiener Lusttrain' wählte. Der Anblick eines solchen Wagenzuges ist freundlich und überraschend. Er besteht aus einem vierrädrigen und vier zweirädrigen elegant gebauten Kabriolets mit breiten Sitzen zu vier Personen; die einzelnen Kabriolets sind auf sinnreiche Weise eng aneinander gehängt, dass keines das andere stösst und dennoch jedes für die leiseste Wendung der Deichselstange am ersten Wagen empfindlich ist.

Die Probefahrt geschah in zwei Trains von Fünfhaus bis nach Weidlingau (10 km) in weniger als drei Viertelstunden. . . . Ueberall sprach sich nächst der Verwunderung und Neugier auch die Freude über den schönen Anblick der Wagenreihe und das gute Gelingen der Unternehmung aus. . . . Am Abend flog der Train mit Sicherheit und ruhiger Schnellbewegung nach Wien zurück, und es schienen selbst die angespannten Pferde eine Freude darüber zu haben, dass sie eine Last von 60 Centnern (dies mochte beiläufig ein Train von 26 Männern mit Einrechnung des Gewichtes der einzelnen Kabriolets betragen) mit leichter Mühe zogen.

Nach dieser Darstellung dürfte es überflüssig sein, hinzuzufügen, dass jedermann höchlich befriedigt bei der Zurückkunft von dem Train stieg und dem Erfinder das günstigste Prognostikon für die Zukunft stellte."

Rechtsprechung.

— **Ueber die Haftung der Eisenbahn bei Beförderung in offenem Wagen und bei Beförderung leicht zerbrechlicher**

Güter hat das Landgericht München I in jüngster Zeit zwei Urtheile gefällt, denen man nur voll beipflichten kann und die namentlich wegen ihrer den praktischen Bedürfnissen des Eisenbahnbetriebes Rechnung tragenden Begründung von besonderem Interesse sind. In dem einen Falle handelte es sich um eine Ladung Seegras, die während des Transportes auf einem offenen Wagen in Brand gerathen war; in dem die Klage des Absenders abweisenden Urtheile vom 12. Juni d. J. ist folgendes ausgeführt: „Dass Seegras in vollkommen trockenem Zustande bei der gewählten Transportart — offener Wagen — der besonderen Gefahr des Inbrandgerathens ausgesetzt ist, bedarf keiner weiteren Auseinandersetzung. Es wird diese Gefahr des Inbrandgerathens auch dadurch nicht beseitigt, dass die Ladung mit einer leinenen Decke überspannt ist; es müsste denn erwiesen werden, dass die Decke in der Art gegen Feuer imprägnirt ist, dass selbst glühende Kohlenstückchen, mit deren Auswurf durch die Lokomotive man beim Eisenbahnbetrieb nun einmal zu rechnen hat, eine Gefährdung der Ladung nicht hervorrufen können, und dass die Decke so angebracht ist, dass eine direkte Einwirkung von Funken oder glimmenden Kohlenstückchen auf die Waare selbst ausgeschlossen ist. Beides ist im vorwürfigen Falle aber nicht erwiesen. Im Gegentheil hat der Kläger selbst den Brand der Ladung auf die Einwirkung von Lokomotivfunken zurückgeführt. Diese unvermeidlichen Lokomotivfunken bilden aber gerade den Grund dafür, dass die Eisenbahnen von der nach Artikel 424 (neu § 459) H.-G.-B. ihnen zustehenden Befugniss Gebrauch gemacht und ihre Haftung dementsprechend ausgeschlossen haben. Ein Verschulden hat der Kläger nicht erwiesen; sein Einwand, der betreffende Wagen hätte nicht in unmittelbarer Nähe von Rangirgleisen postirt werden sollen, bedarf schon um deswillen keiner weiteren Beachtung, als ja nicht erwiesen ist, wie, wann und wo der Brand entstanden ist.“

In dem anderen Falle stand eine Ladung Eier in Frage, von der ein grosser Theil bei der Oeffnung der Kisten, in welche die Eier verpackt waren, zerbrochen vorgefunden wurde. Das die Klage abweisende Urtheil vom 22. Juni d. J. führt nachstehendes aus: „Dass Eier eine von Natur leicht brüchige Waare sind, liegt auf der Hand und bedarf keines Beweises; diese Eigenschaft wird ihnen auch durch eine möglichst sorgfältige Verpackung nicht genommen. Denn nach dem Gesetze ist für die Bestimmung derjenigen Güter, bezüglich deren eine Haftung der Eisenbahn ausgeschlossen ist, lediglich die natürliche Beschaffenheit entscheidend. Unter den gegebenen Umständen kann auch darüber kaum ein Zweifel bestehen, dass vorliegendenfalls die Beschädigung eine Folge der leichten Zerbrechlichkeit der Eier gewesen sein kann. Eine andere, weniger zerbrechliche Waare wäre bei dem gleichen Transport wohl nicht beschädigt worden; dies ergibt sich daraus, dass die Kisten, in denen die Eier verpackt waren, bei der Ablieferung keine besondere Anzeichen von Beschädigungen trugen. Konnte aber der Schaden aus der gefährlichen Beschaffenheit der Waare entstanden sein, so wird bis zum Nachweis des Gegentheils vermuthet, dass der Schaden aus dieser Beschaffenheit auch wirklich entstanden ist. Die Klägerin hat daher gemäss Artikel 31 des Internationalen Uebereinkommens nachzuweisen, dass der Schaden auf eine andere Ursache, nämlich auf ein schuldhaftes Verhalten der Eisenbahn oder ihrer Bediensteten zurückzuführen sei. Ein solcher Gegenbeweis kann aber nicht schon durch die Behauptung geliefert werden, dass die Beschädigung der Eier nur infolge eines äusserst heftigen Rangirstosses erfolgt sein könne. Denn auch die Thatsache eines auch äusserst heftigen Rangirstosses lässt an und für sich noch keineswegs auf ein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute schliessen. Heftige Rangirstösse können durch Umstände wie Ereignisse elementarer Natur hervorgerufen werden, welche die Eisenbahn nicht zu vertreten hat. Der von der Klägerin angetretene Beweis ist demnach nach keiner Richtung hin schlüssig. Die Klägerin hätte nur dann Aussicht, ein obsiegendes Urtheil zu erwirken, wenn sie ein bestimmtes Ereigniss, welches den Rangirstoss verursacht hat und welches durch ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Bediensteten herbeigeführt worden ist, behaupten und beweisen könnte.“

Bücherschau.

— **Bergbahnen der Schweiz bis 1900.** 1. Drahtseilbahnen. Von E. Strub, Ingeniör in Clarens-Montreux. Mit allen Längenprofilen, Tabellen über die Hauptverhältnisse, 61 Textabbildungen und 8 Tafeln in Autotypie. Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann. 1900. Preis 6 ℳ.

Erst in den letzten Jahren hat man sich damit befasst, über das wichtige Gebiet der Bergbahnen zusammenhängend zu berichten, so sehr man auch bei der immer wachsenden Bedeutung und Ausdehnung solcher Bahnen, in so grosser Zahl sie auch ins Leben gerufen und so unentbehrlich sie nicht allein für den Turistenverkehr, sondern auch für die Bedürfnisse des allgemeinen Verkehrs geworden sind, den Mangel einer systematischen Behandlung derselben empfunden hat. Wer sich über die Bergbahnen einigermaassen unterrichten wollte, war gezwungen, sich mühsam durch eine umfangreiche Zeitschriftenlitteratur durchzuarbeiten — wenn solche überhaupt zur Verfügung stand. Erst kürzlich hat Walloth auf Veranlassung des kaiserlichen Ministeriums für Elsass-Lothringen in sehr dankenswerther Weise über die Drahtseilbahnen der Schweiz einen zusammenhängenden Bericht geliefert, der auch in dieser Zeitung Besprechung gefunden hat.

Strub, einer unserer früheren sehr geschätzten Mitarbeiter, legt nun den ersten Theil einer weiter greifenden Arbeit vor, die die Bergbahnen der Schweiz im allgemeinen behandelt. Auch er weist auf die Unzulänglichkeit der bisherigen Auskunftsmittel hin, die eine Orientirung auf dem Gesammtgebiete unmöglich machen. Er will in übersichtlicher, geordneter Darstellung über die Gesammtheit der Anlagen Auskunft geben — allerdings in gedrängter Kürze. Als mit der weiten Verzweigung des Bahnnetzes die Aufgabe herantrat, mit Zweiglinien „in windungsreiche Nebenthäler emporzusteigen, Höhen zu erklettern, Wasserscheiden zu überschreiten oder Bergwälle zu durchbohren“, da entstanden Seilbahnen, wo die zu überwindenden Höhenunterschiede klein, Zahnradbahnen, wo sie grösser waren, während „steile und unregelmässige Gebirgsthäler, Bergwälle und Wasserscheiden, im Auslande ausserdem die durch Küsten und Landstriche getrennten Gebirgszüge mit dem kombinirten, kurzweg gemischten System bezwungen wurden“. Diese Eintheilung dient dem Verfasser in seiner Darstellung zur Richtschnur.

Das vorliegende Heft verbreitet sich über die Drahtseilbahnen zunächst nach ihrer geschichtlichen Entwickelung, ihren Betriebssystemen, den Hauptverhältnissen und den baulichen Verhältnissen, und hier machen übersichtliche und erschöpfende zeichnerische und tabellarische Zusammenstellungen den Gebrauch des Werkes leicht und besonders werthvoll. Den Drahtseilen und selbst deren Zubehör ist begreiflicherweise ein breiter Raum gewidmet, und sehr eingehend ist auf die Sicherheitsverhältnisse derselben und die darüber erlassenen Vorschriften eingegangen. Von grösster Wichtigkeit für die Sicherheit des Betriebes sind ferner die Bremsen, denen ebenso der gebührende Raum gewidmet ist. Am Schlusse sind die Betriebsergebnisse zusammengestellt — eine besonders angenehme Beigabe, da die meisten Mittheilungen über derartige Anlagen sich über das wirthschaftliche Ergebniss ausschweigen.

Wir dürfen dem Verfasser für die treffliche Arbeit in besonderem Maasse dankbar sein und sehen dem Erscheinen der Fortsetzung mit grossem Interesse entgegen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 23,727 km lange Strecke Münsingen-Schelklingen der königlich württembergischen Staatseisenbahnen, welche am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, sowie die am 18. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 51,462 km lange Neubaustrecke Bossány-Trencsén der im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Lokalbahn Nagy-Tapolcsány-Bossány-Trencsén sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. (Die Anschlussstrecke Nagy-Tapolcsány-Bossány der königlich ungarischen Staatseisenbahnen gehört den Vereinsbahnstrecken bereits an.)

Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement.

Der Nachtrag I zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement ist allseitig eingeführt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I/130 vom 20. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Aenderung der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (Ziffer 14 Absatz 1) (abgesandt am 23. August d. J.).

Nr. I/166 vom 27. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 29. August d. J.).

Nr. I/171 vom 24. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des Artikel 19 (neu) des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 29. August d. J.).

Nr. III/186 vom 24. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 29. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Süddeutschland.
Theil II, Heft 2.

Vor Gebrauchnahme des vom 1. September 1901 gültigen Tarifheftes sind die auf den Seiten 43 und 55 für Meiningen, Station der königl. bayerischen Staatseisenbahnen, vorgesehenen Theilfrachtsätze für Getreide etc. und Mais zu streichen.

Wien, am 27. August 1901. (2236)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Staatsbahn-Personenverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird der auf der Hauptbahnstrecke Brieg-Neisse zwischen Falkenau und Boesdorf gelegene Haltepunkt Friedewalde für den Personenverkehr eröffnet.

In Friedewalde halten alle auf der Strecke verkehrenden Personenzüge.

Breslau, den 26. August 1901. (2237)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird die Verkehrsstelle Holzhausen (Linie Leipzig-Geithain), die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, unter der Bezeichnung Holzhausen=Zuckelhausen auch für vollen Güterverkehr (ausgenommen Sprengstoffe) eröffnet. Die Entfernungen für die Frachtberechnung sind im Nachtrag XII zum Kilometerzeiger für den Binnen-Güter- usw. Verkehr, der ab 1. Oktober d. J. durch alle Stationen bezogen werden kann, enthalten.

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen
zu Dresden. (2238)

4. Güterverkehr.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Am 5. September d. J. gelangt für Giessereiroheisen im Verkehr von Kratzwiek nach Nieder=Salzbrunn ein Ausnahmesatz in Höhe von 0,82 *M.* für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 27. August 1901. (2239)
Königliche Eisenbahndirektion.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt, sowie der süddeutschen Donau-Dampfschifffahrt nach Bayern (A.-T. Nr. I vom 1. April bezw. 1. Mai 1898).

In den Nachträgen vom 1. September 1900 ist der Stationsname „Markt Kirchenlamitz" abzuändern in „Kirchenlamitz Stadt".

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1901 ermässigen sich die Anstossbeträge für die Lokalbahnstationen Burglengenfeld, Ebersberg, Kirchenlamitz Stadt, Kleinschloppen, Lechbruck, Markt Grafing, Rieder, Rosshaupten, Sameister Ladestelle, Steinbach im Allgäu, Stötten am Auerberg, Teublitz und Weissenstadt durchwegs um je 6 *ℌ* für 100 kg.

Ferner kürzen sich gleichfalls mit Wirksamkeit vom 1. August 1901 auf Seite 44 und 45 des Tarifs die sämmtlichen Sätze für Spalt um 6 *ℌ*, mit Ausnahme der Theilbeträge a.

München, den 26. August 1901. (2239a)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr.
(Gr. IV/VI.)

Vom 1. September d. J. ab kommen bei Abfertigung von Wagenladungen im Verkehr mit Mannheim Neckarvorstadt ermässigte Tarifentfernungen zur Anwendung, während für den Stückgutverkehr die bisherigen Entfernungen bezw. Frachtsätze ihre Gültigkeit behalten.

Weitere Auskunft ertheilen auf Wunsch die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 24. August 1901. (2240)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Vom 1. September d. J. ab erhält im Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. August 1900 der Absatz „Einstreupulver usw." des Abschnitts I, 1. A für den Bereich der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen sowie für deren Verkehr mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn folgende Fassung:

„Einstreupulver für Stalldünger aus Superphosphat, rohem Kalisalz und Gips oder nur aus zweien dieser Stoffe zusammengesetzt."

Zu gleicher Zeit und für die gleichen Verkehrsbeziehungen wird in den Abschnitt I, 1. A des Ausnahmetarifs der Artikel „Kartoffeldünger (Gemisch von Superphosphat, schwefelsaurem Ammoniak, Chilesalpeter und Horn- oder Blutmehl)" aufgenommen.

Berlin, den 27. August 1901. (2241)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr (I, II/IV).
Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr (II/III).

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die Station Kunigundeweiche in die in den oben bezeichneten Güterverkehren bestehenden Seehafen-Ausnahmetarife E (Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehäfen) und E 1 (Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung und zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen) als Versandstation einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie unser Verkehrsbüreau.

Kattowitz, den 26. August 1901. (2242)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. September l. J. gelangt für die Beförderung von Sand von Vilseck nach Bürmoos ein direkter Frachtsatz zur Einführung.

München, den 26. August 1901. (2243)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit am 1. September 1901 werden die Stationen Bonikowo, Gross=Sepno, Plastowo und Ujazd des Bezirks Posen in den ostdeutschen Gütertarif (I/II) einbezogen. Gleichzeitig

treten Entfernungsabkürzungen (für die Posener Stationen Czempin, Grabianowo, Kosten, Maniezki, Schrimm und Szoldry mit einigen Bromberger Stationen sowie für die Danziger Stationen Bernsdorf, Sonnenwalde, Lippusch, Lubianen, Berent und Klinsch mit Stationen der Gruppe II in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungs- und Auskunftsstellen.

Bromberg, den 23. August 1901. (2244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif für die Tarifgruppe VIII (Cöln und St. Johann-Saarbrücken) vom 1. Januar 1900.

Am 1. September d. J. erscheint der 4. Nachtrag. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Nalbach und Schoden sowie anderweite, theils ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, Aenderung des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien, der Ausnahmetarife 14 und 14 a für Zucker und Rohzucker sowie Aufnahme des Ausnahmetarifs für den Uebergangsverkehr mit der vollspurigen Cöln-Frechener Kleinbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Cöln, den 27. August 1901. (2245)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.
Kohlenverkehr.

Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag X zum Heft 2 des Steinkohlen-Ausnahmetarifs in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Niederbruck und Sierenz der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Preis des Nachtrags 10 ₰.

Essen, 25. August 1901. (2246)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. September d. J. ab werden die Stationen:

Borgo S. Giovanni,
Castegnato,
Iseo,
Montorotondo,
Passirano und
Provaglio d'Iseo

der adriatischen Bahnen infolge Aenderung der Betriebsverhältnisse auf der Linie Brescia-Iseo von der direkten Abfertigung im deutsch-italienischen Verkehre ausgeschlossen. Die genannten Stationen sind daher aus dem Verzeichniss der italienischen Stationen im Theil II, Abtheilung B des deutsch-italienischen Gütertarifs gestrichen worden.

Strassburg, den 25. August 1901. (2247)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum 1. Oktober 1901 gelangt ein Nachtrag IX zu unserem Kilometerzeiger zur Ausgabe. Derselbe enthält anderweite (erhöhte) Entfernungen für Basel (Reichsbahn) sowie Entfernungen für die neu zu eröffnenden Stationen Basel-St. Johann und Deutsch-Oth Haltepunkt.

Der Nachtrag ist bei unserer Drucksachenkontrole zum Preise von 0,10 ℳ erhältlich.

Strassburg, den 21. August 1901. (2248)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. August l. J. sind die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für zum Hochofen- oder Bleihüttenbetriebe bestimmte Hammerschlacken etc. von Tuttlingen und Wasseralfingen nach oberschlesischen Hüttenstationen — Seite 80 des Tarifs — aufgehoben worden.

An deren Stelle sind vom gleichen Zeitpunkte ab durch Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahndirektionsbezirkes Kattowitz vom 1. Juni 1901 ermässigte Frachtsätze eingeführt worden.

München, den 22. August 1901. (2249)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. September d. J. treten die Nachträge IV zum Tarifheft Theil II, IX zu den Heften 1—4 und X zum Heft 5 der Abtheilung A (Baden), VI zu den Heften 1, 3 und 5, VII zum Heft 2 und V zum Heft 4 der Abtheilung B (Elsass-Lothringen), III zu den Heften 1—4 der Abtheilung C (pfälzische Eisenbahnen), III zu den Heften 1—4 der Abtheilung D (Main-Neckarbahn), IV zu den Heften 1—5 der Abtheilung E (Württemberg), III zu den Heften der Abtheilungen F (süddeutsche Eisenbahngesellschaft) und G (Basel) in Kraft.

Die Nachträge enthalten ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife:

a) Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Remscheid-Güldenwerth des Bezirks Elberfeld, Mussum, Stoppenberg und Werth des Bezirks Essen, Emden-Aussenhafen und Petkum des Bezirks Münster und Wimmenau der Reichsbahn;
b) anderweitige, ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Düsseldorf Hafen des Bezirks Elberfeld und Warendorf des Bezirks Münster;
c) Ergänzungen der Ausnahmetarife 2, 3, 8 a, 9, 9 a, 9 S und der Seehafen-Ausnahmetarife E und E 2 sowie neue Seehafen-Ausnahmetarife C (Getreide), D (Kartoffelstärke-Fabrikate), E 1 (Schiffsbaueisen), P (Palmöl usw.) und T (Holzstoff usw.) im Verkehre mit den Emshafen-Stationen Emden, Emden-Aussenhafen, Leer und Papenburg.

Die Frachtsätze der Seehafen-Ausnahmetarife C, D, E, E 1, E 2, P und T für Mannheim (badische Bahn) haben vom gleichen Tage ab auch Gültigkeit für die Station Mannheim des Direktionsbezirks Mainz im nordwestdeutsch-hessischen Verkehre. Die Anmerkungen auf den Titelblättern der Nachträge zu den Heften 3 A, 3 B, 3 C, 3 D und 3 E, betreffend die Gültigkeit der Frachtsätze für die Stationen Mussum, Stoppenberg und Werth des Bezirks Essen, sind zu streichen, ebenso entfallen diese Stationen in den Anmerkungen auf den Titelblättern der Nachträge zu den Heften F und G, nachdem die genannten Stationen inzwischen für den Güterverkehr eröffnet sind. Die im Nachtrag III F vorgesehene Erhöhung der Tarifentfernung Jechtingen-Lübbecke wird erst vom 15. Oktober d. J. an gültig.

Ferner werden am 1. September d. J. die Stationen Bachheim, Bleibach, Döggingen, Elzach, Gutach i. Br., Hausen o. Wald, Hüfingen, Kappel b. Lenzkirch, Kollnau, Löffingen, Oberwinden, Röthenbach in Baden und Unadingen der badischen Staatsbahn in die Hefte 1—5 der Abtheilung A und die Station Dortmund Rangirbahnhof in die Hefte 3 der Abtheilungen A, B, C, D, E und in die Hefte der Abtheilungen F und G aufgenommen. Gleichzeitig treten die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Hüfingen der Bregthalbahn im Tarifheft der Abtheilung F ausser Kraft.

Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Cöln, den 26. August 1901. (2250)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif IV (Direktionsbezirk Altona, Hannover, Münster), Gruppenwechseltarife III/IV (mit Direktionsbezirk Berlin, Stettin), IV/V (mit Direktionsbezirk Erfurt, Halle, Magdeburg), Gütertarif für den niederdeutschen Verband.

Im Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Pritzwalk-Putlitz (Ostprignitzer Kleinbahn) werden vom 1. September d. J. ab für die Artikel:

a) Kartoffeln,
Rüben, wie im Rohstofftarif genannt,
Holz der Spezialtarife II und III

beim Uebergang von der Kleinbahn;

b) Düngemittel,
Wegebaumaterialien,
Brennstoffe des Rohstofftarifs, einschliesslich Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts

beim Uebergang nach der Kleinbahn, wenn diese Güter in Wagenladungen mit direkten Frachtbriefen von bezw. nach den Stationen der Kleinbahn Pritzwalk-Putlitz auf der Uebergangsstation Pritzwalk zur Umkartirung gelangen, die in den obengenannten Gütertarifen für die Uebergangsstation Pritzwalk der preussischen Staatsbahn oder der Prignitzer Eisenbahn bestehenden Frachtsätze der jeweils zur Anwendung kommenden Spezial- oder Ausnahmetarife — unter Beachtung der für letztere bestehenden besonderen Anwendungsbedingungen — um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt.

Hannover, den 24. August 1901. (2251)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der Gruppe II (Breslau, Kattowitz und Posen).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Myslowitz als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 5 a für Steine etc. des Gütertarifs der Gruppe II für die Strecke Neisse-Myslowitz einbezogen.

Der Frachtsatz beträgt von Neisse nach Myslowitz 0,39 ℳ für 100 kg.

Kattowitz, den 28. August 1901. (2252)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juli 1901 für Futtermittel, Streumittel, sowie Saatgut.

Dem Tarife ist die ostpreussische Südbahn beigetreten für den Versand von ihren Stationen Königsberg, Lyck und Prostken nach den Nothstandsbezirken, soweit direkte Frachtsätze dahin bestehen.

Berlin, den 24. August 1901. (2253)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September werden die Stationen der Theilstrecke Unislaw-Althausen der Nebenbahn Culm-Unislaw, mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. die Haltestelle Lunau — zwischen Swaroschin und Dirschau — des Direktionsbezirks Danzig in obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 28. August 1901. (2254)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. September 1901 tritt ein neues Tarifheft Nr. 2 für den norddeutsch-sächs. Verbandsgüterverkehr in Kraft. Dieses Heft tritt an Stelle des norddeutsch-sächsischen Tarifheftes Nr. 2 vom 1. August 1896 sowie der dazu erschienenen Nachträge I—VIII und umfasst wieder, wie seither, den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Altona (mit Einschluss der Kreis oldenburger Eisenbahn), der grossherzogl. mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Eutin-Lübecker, der Kiel-Eckernförde-Flensburger, der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker, der Lübeck-Büchener, der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn, der Neubrandenburg-Friedländer, der Paulinenaue-Neu-Ruppiner, der Prignitzer und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn einerseits und Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen sowie der Station Reichenberg der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn andererseits. Gegenüber der seitherigen Frachtberechnung treten durch den neuen Tarif mancherlei Frachtermässigungen, zugleich aber auch Frachterhöhungen ein. Letztere sind jedoch nur geringfügig und gelten erst vom 1. November d. J. an. Abdrücke des Tarifes können von den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittelung der Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 28. August 1901. (2255)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen usw.

Mit dem 1. September d. J. tritt zu dem Tarif für den oben genannten Verkehr der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen der Neubaulinie Kosten-Grätz und ermässigte Frachtsätze für die Stationen Buk, Eichenhorst, Grätz und Opalenitza des Direktionsbezirks Posen.

Diese Sätze gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Kosten-Posen an.

Ausserdem sind in den Nachtrag aufgenommen die bereits früher durch Bekanntmachung für mehrere Stationen eingeführten Frachtsätze.

Abdrücke des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen zum Preise von 5 ₰ für 1 Stück bezogen werden.

Breslau, den 19. August 1901. (2256)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 10. Oktober d. J. ab findet ausser der schon bestehenden direkten Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern eine direkte Beförderung von Wagenladungsgütern und Kleinvieh in einzelnen Stücken nach und von der Güternebenstelle Westerland a/Sylt statt. Von dem gleichen Tage ab werden Gegenstände von mehr als 15 m Länge nicht mehr zur Beförderung angenommen.

Ferner wird mit diesem Zeitpunkte die in Westerland a/S. bestehende bahnamtliche An- und Abfuhr der Eil- und Frachtstückgüter aufgehoben.

Für den Verkehr mit der Güternebenstelle wird vom 10. Oktober ab die volle tarifmässige Fracht der Station Hoyer zuzüglich der sich auf Grund der nachstehenden Sätze für die Strecke Hoyer-Westerland a/Sylt ergebenden vollen Fracht erhoben.

Zwischen Hoyer und	für 100 kg in Mark				für Kleinvieh in einzelnen Stücken in Mark				
	Eilgut	Allgem. Stückgutklasse	Sp.-Tarif für bestimmte Stückgüter	Wagenladungsgüter*)	Kalb (im Alter bis zu 6 Monaten)	Schaf, Ziege	Lamm (nicht über 35 kg schwer)	Schwein	Ferkel (nicht über 35 kg schwer)
Westerland auf der Insel Sylt	1,25	1,10	1,10	0,60	2,30	1,90	1,20	2,80	0,55

*) Für die Ueberführung der Wagen von Hoyer nach Hoyer Schleuse wird ausserdem für jeden Wagen ein Zuschlag von 0,70 ℳ erhoben.

Als Mindestzuschläge für die Strecke Hoyer-Westerland werden jedoch für jede Sendung erhoben:

für Eilstückgüter . . . 0,50 ℳ,
„ Frachtstückgüter . . 0,30 „

Die vorstehenden Beträge sind auch der Berechnung der Frachten für solche Sendungen zu Grunde zu legen, die in Hoyer umkartirt werden.

Gegenüber den bisherigen Sätzen tritt für Eil- und Frachtstückgüter in einzelnen Fällen eine Erhöhung ein.

Für die Beförderung nach und von der Güternebenstelle sind endlich folgende von der Landesaufsichtsbehörde genehmigten Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen der Station Hoyer festgesetzt worden:

a) für Eilstückgüter, Güter der allg. Stückgutklasse und Güter des Spez.-Tarifs f. best. Stückgüter . . . . 1½ Tage,
b) für Wagenladungsgüter . . . . 3 „
c) für Kleinvieh in einzelnen Stücken . . . . 1½ „

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und die Güternebenstelle.

Altona, den 25. August 1901. (2257)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für Eisenerz usw. aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. September d. J. der Nachtrag XVI in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Eisenerzversand ab Station Ernsthausen a. d. Weil des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Der Nachtrag ist für 10 ₰ bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Essen, den 26. August 1901. (2258)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. September 1901 wird im Magdeburg-Halle-sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen der Haltestelle Leuthen des Direktionsbezirks Halle und unserer Station Dresden-Neustadt ein Frachtsatz der allgemeinen Stückgutklasse von 1,30 ℳ für 100 kg eingeführt.

Dresden, den 27. August 1901. (2259)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. tritt für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 3 in Kraft.

Derselbe enthält neben verschiedenen bereits veröffentlichten Aenderungen, wie z. B. anderweite Fassung der Ausnahmetarife für Wegebaumaterialien und Zucker (14, 14 a und O), Aufnahme der Stationen Güsen in den Ausnahmetarif für gebrannte Steine, Güsten in den Ausnahmetarif für Pflastersteine, Kratzwieck in den Ausnahmetarif für Giessereiroheisen, Einführung eines Ausnahmetarifs für den Uebergangsverkehr nach der Franzburger Südbahn (Kleinbahn), Entfernungen für die neueinbezogenen Stationen Hölle, Lichtenberg Oberfr., Marxgrün, Sonnefeld-Weidhausen, Herzogth. Coburg, des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und Station Domnitz des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 27. August 1901. (2260)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Felsö-Galla in den Tarif, Theil IV, Heft 2 vom 1. Juni 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1901 wird die Station Felsö-Galla der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in den obengenannten Tarif einbezogen.

Die direkten Frachtsätze für Holz der Serien I und II im Verkehre von dieser Station ergeben sich durch Anstoss von 10 Centimes an die Taxen für die Station Komárom.

Die Station Felsö-Galla rangirt in die Reexpeditionsgruppe E.

Wien, am 23. August 1901. (2261)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und rumänischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen

Eisenbahnen andererseits, ferner für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen andererseits.
(Einführung eines neuen Tarifes Theil I, Abtheilung A und eines Nachtrages I zum Tarif Theil I, Abtheilung B.)
Mit 10. Oktober l. J. tritt ein neuer Tarif Theil I, Abtheilung A für den in der Ueberschrift bezeichneten Verkehr in Wirksamkeit, durch welchen der Tarif Theil I, Abtheilung A für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. März 1896 sammt den Nachträgen I und II und der Tarif Theil I, Abtheilung A für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits vom 1. März 1894 aufgehoben wird. Durch diesen Tarif treten theils Erleichterungen, theils Erschwerungen gegenüber den früheren Bestimmungen ein.
Am gleichen Tage gelangt auch zum Tarife Theil I, Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 15. August 1901 ein Nachtrag I zur Einführung, welcher die infolge der Einführung des vorbezeichneten Tarifes Theil I, Abtheilung A nothwendigen Abänderungen bezw. Ergänzungen des Titelblattes, der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation und des Nebengebührentarifes enthält.
Weiter wird durch diesen Tarifnachtrag ein „Vorwort" zum Tarife Theil I, Abtheilung B zur Einführung gebracht und der Nebengebührentarif für Belgien theilweise abgeändert.
Wien, am 23. August 1901. (2262)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
auch namens der Verbandsverwaltungen.

Rhein.-westf.-österr.-ungar. Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Einführung von Frachtsätzen für Kleesaaten.
Mit Gültigkeit vom 15. September 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1901 gelangen für Kleesaaten die nachstehenden Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach							
	Cöln-Gereon K. E.-D. C.		Münster K. E.-D. Mü.		Osnabrück (Brem. Bhf.) K. E.-D. Mü.		Osnabrück (Hannov. Bhf.) K. E.-D. Mü.	
	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens							
	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t
	für den Wagen und Frachtbrief							
	in Mark für 100 kg							
Nimburg (Oe. N. W. B.)	4,41	4,06	4,02	3,71	3,77	3,49	3,77	3,48

Wien, am 26. August 1901. (2263)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäckverkehr mit der Prinz Heinrichbahn.
Die nach unserer Veröffentlichung vom 17. Juni 1901 für den 1. September 1901 bekannt gegebene Ausgabe des neuen Personen- und Gepäcktarifs für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen und solchen der Eisenbahndirektionsbezirke Cöln und St. Johann-Saarbrücken einerseits, sowie Stationen der Prinz Heinrichbahn andererseits wird erst zum 1. November d. J. stattfinden. Mit diesem Zeitpunkt treten auch die in der Bekanntmachung vom 17. Juni d. J. mitgetheilten geringfügigen Erhöhungen der Fahrpreise, sowie die Verkehrseinschränkungen in Kraft.
Strassburg, den 27. August 1901. (2264)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

6. Verdingungen.

Die Lieferung von Apparat- und Kleisterpinseln, Leibgurten, Wagenwasch-, Wagenpolster-, Weichen- und Abortbürsten und Theerquasten soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ bezogen werden.
Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am Montag, den 9. n. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 21. September.
Magdeburg, den 22. August 1901. (2265)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. württembergische Staatseisenbahnen.
Werkholzlieferung.
Der Bedarf der k. Eisenbahnwerkstätten an Werkhölzern für das Jahr 1902 soll vergeben werden.
Die Lieferungsbedingungen und die Verzeichnisse über die Grösse des Bedarfs und die Masse der Hölzer werden auf Verlangen von der unterzeichneten Stelle kostenfrei abgegeben.
Die angebotenen Mengen und die Einzelpreise sind in diese Verzeichnisse bei den betreffenden Sorten einzusetzen.
Die Angebote wollen spätestens bis
20. September 1901, Abends 6 Uhr,
verschlossen und mit der Aufschrift „Werkholzlieferung" versehen bei unterzeichneter Stelle eingereicht werden.
Cannstatt, den 27. August 1901. (2266)
K. Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

Oeffentliche Ausschreibung, betreffend Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen für 1902, und zwar: 1 980 cbm Eichen-, 11 000 cbm Kiefer- und 170 cbm sonstige Nutzhölzer.
Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum 28. September 1901, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.
Die Lieferungsbedingungen können im Zimmer Nr. 2 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen oder auch gegen Einsendung von 1 ℳ in baar portopflichtig von unserem Rechnungsbüreau B bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 26. Oktober 1901.
Kattowitz, den 26. August 1901. (2267)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen.
Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 39 Loosen. Zur Besichtigung vom 26. August bis zum 17. September von 10 bis 3 Uhr Zwolle, Utrecht und Tilburg. Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges., IV. Abth., Centraldienst Utrecht, oder von Magazinverwaltern Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis zum 17. September portofrei an die I. Abth. Centraldienst Utrecht. Submittenten sind bis zum 1. Oktober an ihre Offerten gebunden.
Utrecht, August 1901. (2268)
Der Generaldirektor.

Verkauf alter Oberbau- und Baumaterialien.
Die im diesseitigen Bezirke angesammelten abgängigen Schienen, Schwellen, sowie Eisen- und Stahlschrott etc. sollen öffentlich verkauft werden.
Der Termin dafür ist auf den
12. September 1901, Vormittags 11 Uhr,
festgesetzt und sind mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote bis zu diesem Zeitpunkte versiegelt und portofrei an uns einzureichen.
Zuschlagsfrist 15 Tage.
Die Verkaufsunterlagen liegen im Zimmer 1 unseres Verwaltungsgebäudes II zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar, nicht in Briefmarken) von dem diesseitigen Rechnungsbüreau abgegeben.
Bestellgeld ist nicht erforderlich. (2269)
St. Johann-Saarbrücken, im Aug. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 69. 4. September 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Die „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften" des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in ihrer Beziehung zum materiellen Frachtrecht.

Von Dr. **Max Reindl** in **München**.

Die endliche Ratifizirung des bereits am 16. Juni 1898 zu Paris abgeschlossenen Zusatzübereinkommens zum internationalen Frachtübereinkommen ist bekanntlich nunmehr erfolgt.

Mit dem gleichen Zeitpunkte wie das Zusatzübereinkommen werden auch die auf der Strassburger Generalversammlung (11.—13. September 1900) vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen beschlossenen, als Anlage I zum Vereinsübereinkommen zu veröffentlichenden „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften" in Kraft treten.[1])

Dass durch die Schaffung dieser Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften auf dem Wege der Vereinfachung und Vereinheitlichung des Personen- und Güterverkehres im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ein neuer und bedeutender Schritt vorwärts gemacht wurde, steht für jeden Kundigen ausser Zweifel, und es bleibt nur zu wünschen, dass die hierdurch erzielte Einheitlichkeit in der Personen- und Güterabfertigung nicht etwa wieder für engere Verbände durch allzu zahlreiche abweichende Bestimmungen gestört wird. Die grosse Bedeutung dieser Vorschriften rechtfertigt es, an dieser Stelle auf einzelne ihrer Bestimmungen näher einzugehen und in Sonderheit diejenigen näher ins Auge zu fassen, welche zum materiellen Frachtrecht Stellung nehmen.

Von diesen Bestimmungen sind nun vor allem folgende zu erwähnen: 1. Die Vorschrift in § 45 Ziffer 7 in Verbindung mit jener in § 49 Ziffer 5 Abs. 1—3.

Hier ist vorgeschrieben, dass, wenn infolge von Verkehrsstörungen die Güter unterwegs angehalten und dem Absender zur Verfügung gestellt werden, für die Abgabe und Ausführung der nachträglichen Verfügung des Absenders das in § 7 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 15 des Int. Ueb. vorgeschriebene Formular und die in Art. 15 Abs. 6 Int. Ueb. weiter vorgeschriebene Form auch dann nicht erforderlich seien, wenn durch die Verfügung die Person des Empfängers oder die Bestimmungsstation abgeändert wird, die Vorzeigung des Frachtbriefduplikates also nach Art. 18 Abs. 4 des Int. Ueb. erforderlich ist. Es ist demnach für zulässig und genügend erklärt, wenn beispielsweise der Absender in einem Briefe, dem er das Frachtbriefduplikat beilegt, ohne weitere Form der Versandstation die Weisung ertheilt, dass das infolge eines Transporthindernisses unterwegs aufgehaltene Gut auf der Anhaltestation an ihn selbst oder an einen vom Adressaten verschiedenen Dritten ausgehändigt werde. Diese Auffassung weicht jedoch von der herrschenden Meinung ab und erscheint auch kaum zutreffend; man wird vielmehr mit Gerstner[2]) davon auszugehen haben, dass in allen Fällen, in denen bei Transporthindernissen eine Verfügung der im Art. 15 Abs. 1 Int. Ueb. bezeichneten Art ertheilt wird, also die Vorzeigung des Frachtbriefduplikates erforderlich ist, bei Meidung der Nichtigkeit auch die im Abs. 6 des Art. 15 vorgeschriebenen Formen zu beachten sind.

2. Die Vorschrift in § 47 Ziffer 1 Lit. b und c. Danach kann der Absender auch die nachträgliche Verfügung ertheilen, dass das Gut von der Bestimmungs- oder einer Unter-

[1]) Protokoll der Strassb. Ver.-Vers. S. XXIV.

[2]) Kommentar S. 277, 278; ebenso auch Eger, Verk.-Odg. 2. Aufl. S. 389 bis zum Schluss.

wegsstation nach der Versandstation zurückbefördert und ihm auf der letzteren Station ausgehändigt werde. Ueber die Zulässigkeit einer derartigen Verfügung besteht jedoch Meinungsverschiedenheit; die Vereinsverwaltungen haben sich nunmehr, entgegen der herrschenden Auffassung[3]), in dem gleichen und, wie ich nicht in Abrede stellen will, den Bedürfnissen der Praxis mehr entgegenkommenden Sinn entschieden wie die Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes (§ 46 Ziffer 2b und d der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften des Verkehrsverbandes). Mit dieser Entscheidung hat der Verein auch seine eigene bisherige Ansicht geändert, da nach der derzeit noch in Geltung stehenden — mit der Einführung des Pariser Zusatzübereinkommens aber verschwindenden — Zusatzbestimmung 4 zu § 53 des Vereinsbetriebsreglements (Nachtrag IX) eine derartige Zurückbeförderung nur in der Weise ermöglicht werden kann, dass der Absender zunächst nach Art. 15 Abs. 1 Int. Ueb. die Verfügung trifft, das Gut solle von der Bestimmungs- oder Unterwegsstation in seinem Namen in Empfang genommen werden, und dass er gleichzeitig mit dieser Verfügung den weiteren besonderen Antrag stellt, die das Gut in Empfang nehmende Station solle es mit einem von ihm beigebrachten oder von ihr in seinem Namen auszustellenden neuen Frachtbrief nach der Unterwegs- oder der Versandstation zurücksenden. Der Grund dieser Meinungsänderung ist jedenfalls in praktischen Erwägungen zu suchen; in der durch das Pariser Zusatzübereinkommen erfolgten Erweiterung des Verfügungsrechtes des Absenders kann und darf sie jedenfalls nicht gesucht werden, da die für die Auslegung maassgebenden Worte in Art. 15 Int. Ueb.: „auf der Versandstation zurückgegeben" keine Aenderung erfahren haben und von den neu dem Art. 15 zugefügten Worten sich für die Zulässigkeit der Rücksendung des Gutes nichts entnehmen lässt.

Da infolge einer nach § 47 der Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften ertheilten nachträglichen Verfügung der Fall eintreten kann, dass das Gut nicht über die Grenzen des Aufgabestaates hinaus befördert wird, so erhebt sich die Frage, ob in diesem Falle für den Transport die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens oder die des Binnenfrachtrechts zur Anwendung zu kommen haben. Die Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften geben hierüber — ebenso wie die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes — keinen Aufschluss; die Stellung der Vereinsverwaltungen zu dieser Frage ist aber aus den Materialien zu den Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften zu entnehmen und geht dahin, dass zwar nicht ein im Binnenverkehre aufgegebener Transport durch nachträgliche Verfügung des Absenders zu einem internationalen Transporte ausgestaltet werden könne, da die Aufgabe mit internationalem Frachtbriefe als Vorbedingung für solchen Transport anzusehen sei, dass es aber umgekehrt wohl zulässig sei, dass aus einem ursprünglich mit internationalem Frachtbriefe aufgegebenen Transporte infolge anderweitiger nachträglicher Verfügung des Absenders ein innerstaatlicher werden könne, welcher den Vorschriften des internen Betriebsreglements (Verkehrsordnung) unterliege.[4]) Die Frage ist praktisch von erheblicher Bedeutung, da die Fälle, in denen durch nachträgliche Verfügung die Anweisung ertheilt wird, ein im inneren Verkehre aufgegebenes Gut solle über die Grenzen des Aufgabestaates hinaus befördert oder eine im internationalen Verkehre aufgegebene Sendung solle aufgehalten und noch innerhalb des Aufgabestaates abgeliefert werden, durchaus nicht selten sind. Ich glaube nun, dass die von den Vereinsverwaltungen über die rechtliche Beurtheilung dieser Fälle zum Ausdrucke gebrachte Anschauung nur zum Theile zutreffend ist. Ohne Zweifel ist es richtig, dass eine mit gewöhnlichem Frachtbriefe aufgegebene Sendung durch Ausübung des nachträglichen Verfügungsrechtes nicht zu einer internationalen Sendung umgewandelt werden könne, weil es eben an dem für den internationalen Transport unerlässlichen Merkmal, der Aufgabe des Gutes mit internationalem Frachtbrief, fehlt. Ebenso richtig muss es andererseits aber auch sein, dass eine mit internationalem Frachtbriefe aufgegebene Sendung nicht durch Ausübung des nachträglichen Verfügungsrechtes zu einer nach den binnenrechtlichen Bestimmungen abgefertigten Sendung werde, welche nur den Vorschriften des Binnenrechts (Betriebsreglements, Verkehrsordnung) unterliegt.[5]) Denn die Anwendung der binnenstaatlichen Vorschriften — wenigstens der bedeutenderen hier in Frage kommenden, nämlich der deutschen Verkehrsordnung (§ 54) und des österreichischen Betriebsreglements (§ 54) — hängt ebenso wie die Anwendung des Internationalen Uebereinkommens von der Ausstellung des in diesen binnenstaatlichen Vorschriften festgesetzten Frachtbriefs ab in der Weise, dass ohne ihn ein nach diesen Normen zu beurtheilender Frachtvertrag nicht vorliegt.[6]) Es erübrigt daher nur, auch einen mit internationalem Frachtbrief aufgegebenen, aber auf Grund einer nachträglichen Verfügung des Absenders innerhalb des Aufgabestaats verbleibenden Transport nach den Regeln des Internationalen Uebereinkommens zu behandeln. Irgend eine Vorschrift desselben steht m. E. dieser Anwendung nicht entgegen. Denn der Frachtvertrag ist in solchem Falle rite auf Grund der Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens abgeschlossen worden, und dass die Sendung nicht, wie ursprünglich im Vertrage vereinbart war, bis zum ursprünglichen Bestimmungsorte befördert wurde, hat seinen Grund lediglich eben in den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens (Art. 15 Abs. 1) selbst; gestatten diese, dass die Sendungen, auch noch bevor sie den ursprünglich im Vertrage festgesetzten Bestimmungsort erreichen, unter gewissen Voraussetzungen zur Ablieferung gelangen, so wird hierdurch an ihrer Anwendbarkeit noch nichts geändert. Es wäre auch kein stichhaltiger Grund einzusehen, warum die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens zwar dann zur Anwendung kommen müssten, wenn das Gut zufolge einer nachträglichen Verfügung unterwegs angehalten wird, die Anhaltestation aber erst jenseits der Grenze des Aufgabestaates liegt, nicht aber auch dann, wenn sie noch innerhalb dieser Grenzen liegt, warum also beispielsweise eine von Berlin nach Bozen aufgegebene Sendung dann, wenn sie zufolge nachträglicher Verfügung in Kufstein aufgehalten und einem Dritten ausgeliefert wird, dem Internationalen Uebereinkommen, jedoch dann, wenn dies in Rosenheim geschieht, der deutschen Verkehrsordnung unterliegen soll. In beiden Fällen ist doch der Vertrag auf Grund desselben Rechts ordnungsmässig abgeschlossen und in beiden ist er auch auf Grund desselben Rechts abgeändert worden! Warum also in dem einen Falle das Recht, nach dem der Vertrag abgeschlossen und abgeändert wurde, zur Anwendung kommen soll, in dem anderen aber nicht, ist schwer einzusehen. Man kann für diese verschiedenartige Behandlung auch nicht etwa als Grund anführen, dass in dem einen Falle eben das Gut über die Grenzen des Aufgabestaats hinaus befördert wurde, dies aber nach Art. 1 des Int. Ueb. Voraussetzung für die Anwendbarkeit des letzteren sei. Denn die Worte „befördert werden" im Art. 1 des Int. Ueb. sind gleichbedeutend mit den Worten: „auf Grund des ursprünglich abgeschlossenen Frachtvertrages befördert werden sollen"; würde man zur Anwendung des Internationalen

[3]) Eger, Komm. z. Int. Ueb. S. 275 u. Verk.-Odg. 2. Aufl. S. 373; Rosenthal S. 129; Reindl, Das Int. Ueb. auf Grund der Pariser Rev.-Konf. S. 13.

[4]) Anlage I zum Ausschussbericht zu Nr. XIV der Tagesordnung der Strassburger Vereinsversammlung, Protokoll S. 109; ebenso Schwab, Internationales Uebereinkommen S. 413.

[5]) Man denke z. B. an den Fall, dass bei einer von Berlin nach Bozen von A aufgegebenen Sendung der Absender verfügt, die Sendung solle in München angehalten und an B ausgeliefert werden, oder an den Fall, dass bei einer von Bozen nach München aufgegebenen Sendung der Absender die nachträgliche Anweisung ertheilt, dass die Sendung in Kufstein an einen Dritten abgeliefert werde.

[6]) Eger, Verk.-Odg. 2. Aufl. S. 275; Budapester Tafel v. 22. XI. 1897 bei Röll, Entsch. Bd. XI S. 122.

Uebereinkommens immer verlangen, dass das Gut stets auch thatsächlich über die Grenzen des Aufgabestaates hinaus befördert worden ist, so müsste man folgerichtig die Anwendbarkeit der Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens auch dann ausschliessen, wenn beispielsweise ein mit internationalem Frachtbriefe aufgegebenes Gut noch innerhalb der Grenzen des Aufgabestaats verloren geht; denn es kann doch mangels einer entgegenstehenden ausdrücklichen Bestimmung für die Frage, ob ein bestimmtes Recht auf einen Vertrag zur Anwendung zu kommen habe, keinen Unterschied bilden, ob der auf Grund dieses Rechts abgeschlossene Vertrag durch Zufall oder durch Verschulden des einen Theils (der Eisenbahn) oder ob er durch eine rechtlich zulässige Anweisung des anderen Theils (des Absenders) nicht zur vollständigen Ausführung gelangt ist. Selbst wenn aber in Art. 1 des Int. Ueb. unter den Worten „befördert werden" eine thatsächliche Beförderung über die Grenzen des Aufgabestaats hinaus gemeint wäre, so wäre eben Art. 1 durch den späteren Art. 15 für die Fälle der vorliegenden Art eingeschränkt, da eben Art. 15 die Möglichkeit gewährt, dass infolge nachträglicher Anweisung des Absenders das Gut innerhalb der Grenzen des Aufgabestaats verbleibt. Dass die Annahme der hier bekämpften Auffassung auch praktisch zu unannehmbaren Ergebnissen und zu Schwierigkeiten führen würde, bedarf keiner weiteren Erörterung, da die Eisenbahn in gewissen Richtungen, z. B. wegen Ausführung der ohne Vorzeigung des Frachtbriefduplikates erfolgten Verfügung, nach internationalem, in anderer Hinsicht aber wieder nach Binnenrecht haften würde.[7]

3. Die Bestimmungen in § 49 Ziffer 1 Abs. 1, Ziffer 11 und Ziffer 14 Abs. 2. Aus der in Ziffer 1 Abs. 1 enthaltenen Aufzählung der Ablieferungshindernisse in Verbindung mit den Bestimmungen in Ziffer 11 und 14 Abs. 2 geht hervor, dass eine Verständigung des Absenders von dem Ablieferungshindernisse und dem bevorstehenden Verkaufe dann nicht erforderlich sein soll, wenn der Empfänger den Frachtbrief bereits ausgelöst hat, mit der Abnahme des Gutes aber in Verzug bleibt. Die gleiche Ansicht ist auch in den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes (§ 53 Ziffer 19) zum Ausdruck gebracht und zwar mit der Begründung, dass das Verfügungsrecht des Absenders durch die vom Empfänger bethätigte Einlösung des Frachtbriefs erloschen sei. Diese Ansicht scheint mir aber mit dem Wortlaute des Art. 24 Int. Ueb. (§ 70 Verk.-Odg.) nicht im Einklange zu stehen, da Art. 24 a. a. O. ganz allgemein von „Ablieferungshindernissen" spricht, hierzu aber auch die Nichtabnahme einer Sendung durch den Empfänger, der den Frachtbrief ausgelöst hat, gehört.[8] Der Umstand, dass der Absender durch die seitens des Empfängers bethätigte Einlösung des Frachtbriefs das Verfügungsrecht über das Gut verloren hat, kann nicht ausschlaggebend sein, da der Absender trotzdem ein Interesse an der Benachrichtigung hat, um im Benehmen mit dem Empfänger und der Eisenbahn das Hinderniss beseitigen zu helfen und namentlich um seine Rechte gegenüber dem Empfänger rechtzeitig und entsprechend wahren zu können.[9]

4. Die Bestimmung in § 49 Ziffer 5. Hier ist ausgesprochen, dass im Falle eines Ablieferungshindernisses vom Absender bei der Ertheilung einer anderweitigen Verfügung zwar das Frachtbriefduplikat vorzuzeigen und von der Station mit einem Vermerk über die vom Absender ertheilte Verfügung zu versehen sei, dass es aber im übrigen für die Ertheilung der Verfügung der Einhaltung der in Art. 15 Abs. 6 des Int. Ueb. vorgesehenen Form nicht bedürfe. Hierdurch ist, im Gegensatz zu der überwiegenden Ansicht in der Litteratur[10], für die Fälle von Ablieferungshindernissen eine freiere Auslegung des Art. 15 des Int. Ueb. angenommen, wenn auch nicht soweit gegangen wird wie in § 53 Abs. 1 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften des Verkehrsverbandes, wo nicht einmal die Vorzeigung des Frachtbriefduplikates oder des Aufnahmescheines verlangt wird. Wenn man nun auch zweifeln kann, ob die von den Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften gewählte Auffassung mit dem Wortlaute und der Absicht des Art. 15 des Int. Ueb. in Einklang zu bringen ist, so wird man ihr jedenfalls vor der in den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften erfolgten Regelung der Frage den Vorzug geben müssen, da sich die Eisenbahn auch beim Vorliegen eines Ablieferungshindernisses durch die Ausführung einer vom Absender ohne Vorzeigung des Frachtbriefduplikates ertheilten, unter § 15 Abs. 1 des Int. Ueb. fallenden Verfügung, z. B. der Verfügung, dass das als unanbringlich gemeldete Gut am Bestimmungsorte an einen Dritten ausgeliefert werden solle, dem Empfänger gegenüber, dem der Absender das Frachtbriefduplikat übergeben hatte, jedenfalls dann haftbar macht, wenn der Empfänger nicht ausdrücklich oder stillschweigend — durch Verweigerung der Annahme des Frachtbriefes und des Gutes — auf seine Rechte aus dem Frachtbriefduplikate verzichtet hat.[11]

5. Die Vorschrift in § 49 Ziffer 10. Durch die in § 49 Ziffer 10 enthaltene Vorschrift, wonach eine Sendung, deren Abnahme verweigert worden oder unterblieben ist, dem sich nachträglich zum Bezuge meldenden Empfänger solange ausgefolgt werden dürfe, als nicht eine gegentheilige Verfügung des Absenders in der Empfangsstation eingetroffen ist, ist zu einer in der Praxis bestehenden Streitfrage in einem nach meiner Ansicht zutreffenden Sinne Stellung genommen. Die Unterscheidung, die in dieser Frage die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften des Verkehrsverbandes (§ 53 Ziffer 8) machen, indem sie nämlich zwar dann die Auslieferung des unanbringlich gemeldeten Gutes ohne weiteres zulassen, wenn sich der Empfänger über die Annahme nicht erklärt hatte, dagegen in den Fällen der ausdrücklich erfolgten Annahmeverweigerung das ausdrückliche Einverständniss des Absenders zu der nachträglichen Auslieferung fordern, erscheint in rechtlicher Hinsicht ohne genügende Begründung.[12]

6. Die Vorschrift im Anhang A § 1 Ziffer 1a. Hier ist ausgesprochen, dass bei unrichtiger oder ungenauer Deklaration der vom Transporte ausgeschlossenen oder hierzu nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände behufs Berechnung des Frachtzuschlages das gesammte Gewicht des betreffenden Frachtstückes und zwar auch dann zu Grunde zu legen ist, wenn die Gegenstände der bezeichneten Art mit anderen, unbeschränkt zum Transporte zugelassenen Gegenständen in einem Frachtstück zusammengepackt sind. Diese Bestim-

---

[7]) Uebereinstimmend mit der hier vertretenen Anschauung Gerstner, Komm. 56; v. d. Leyen im „Archiv f. Eisenbahnwesen" 1891 S. 394; Eger, Komm. z. Int. Ueb. S. 24 u. 25.

[8]) § 70 Abs. 1 Verk.-Odg. spricht ausdrücklich von Verweigerung oder Verzögerung der Annahme oder der Abnahme durch den Empfänger; die Abnahme kann der Empfänger aber nur verweigern, wenn er den Frachtbrief ausgelöst hat.

[9]) Ebenso Gerstner, Komm. S. 298 u. 300; Wiener Bez.-Gericht in der „Int. Zeitschrift" IX S. 54 und bei Eger, Entsch. Bd. 17 S. 277.

[10]) Gerstner S. 300; Rosenthal S. 163; Eger, Int. Ueb. S. 434 und Verk.-Odg. 2. Aufl. S. 442; anderer Meinung nur Schwab S. 220, 221.

[11]) Ja selbst für die Fälle einer ausdrücklichen Annahmeverweigerung ist es fraglich, ob von der Vorweisung des Frachtbriefduplikates abgesehen werden kann, da auch die Zustimmung des Empfängers — welche hier durch die Annahme eines in der Annahmeverweigerung liegenden Verzichtes konstruirt werden könnte — nach Ansicht mehrerer Schriftsteller die Vorweisung des Frachtbriefduplikates nicht ersetzen kann (Gerstner S. 258; Eger, Komm. z. Int. Ueb. S. 435, 436, 280, 281; dagegen: Rosenthal S. 135; Schwab S. 175 und v. Rutz in Bl. f. R. A., Bd. 58 S. 43).

[12]) Siehe über die ganze Frage ausführlich meine Abhandlung im Jahrgang 1897 S. 491 d. Ztg.; ferner Zus.-Best. 4 zu § 62 Ver.-Betr.-Reglts. (Nachtr. IX).

mung entspricht der durch das Pariser Zusatzübereinkommen dem Abs. 1 des § 3 der Ausführungsbestimmungen durch Hinzufügung der Worte: „des ganzen Versandstücks“ gegebenen Fassung und stimmt mit der Zusatzbestimmung VI zu § 53 der deutschen Verkehrsordnung und der Zusatzbestimmung 9 zu § 45 des Vereins-Betriebsreglements (Nachtr. IX) überein. Denn eine etwaige Einschränkung der Worte: „des ganzen Versandstücks“ durch den Zusatz: „soweit der Inhalt des Stückes ein reglementwidriger ist“, wie dies beispielsweise von Eger (Komm. z. Verk.-Ordg., 2. Aufl. S. 270) geschieht, wäre m. E. mit dem klaren Wortlaute und der Absicht des Gesetzgebers nicht vereinbar; durch die Hinzufügung der Worte: „des ganzen Versandstücks“ wollte man gerade die nach der früheren Fassung des § 3 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen bestandene Streitfrage, ob nur das Bruttogewicht des reglementwidrigen Theils des Versandstückes oder das Gewicht des ganzen Versandstückes, also einschliesslich des Gewichtes des nicht reglementwidrigen Theils, der Berechnung des Frachtzuschlages zu Grunde zu legen sei, ausdrücklich in dem strengeren Sinne entscheiden.[13])

7. Die Bestimmung im Anhang A § 1 Ziffer 1c und Ziffer 3 Abs. 2. Hiernach soll als Frachtzuschlag für die Ueberlastung eines Wagens das Sechsfache der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das die zulässige Belastung übersteigende Gewicht, d. h. für dasjenige Gewicht, welches bei Wagen mit nur einer Anschrift (Ladegewicht) über das um 5 % erhöhte angeschriebene Gewicht (Ladegewicht) und bei Wagen mit zwei Anschriften über das am Wagen angeschriebene Tragfähigkeitsgewicht hinausgeht, erhoben werden. Die Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften haben sich demnach der milderen und für den Absender günstigeren Anschauung angeschlossen, dass als „zulässige Belastung“ im Sinne des Abs. 4 des § 3 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen nicht das Ladegewicht, sondern das um 5 % erhöhte Ladegewicht (= Tragfähigkeitsgewicht bei zwei Anschriften) zu verstehen sei. Nach dem Wortlaute des § 3 Abs. 4 und 5 der Ausführungsbestimmungen und den Verhandlungen hierzu kann es aber m. E. keinem Zweifel unterliegen, dass unter „zulässiger Belastung“ bei nur einer Anschrift das angeschriebene (als „Ladegewicht“ oder als „Tragfähigkeit“ bezeichnete) Gewicht und bei Wagen mit zwei Anschriften das „Ladegewicht“ (Normalbelastung) zu verstehen ist und der Frachtzuschlag demnach zwar erst fällig wird, wenn bei Wagen der ersteren Art das angeschriebene Gewicht um mehr als 5 % und bei Wagen der letzteren Art das angeschriebene Tragfähigkeitsgewicht überschritten wird, dass aber, wenn diese Voraussetzung einmal vorliegt, als Frachtzuschlag nicht blos das Sechsfache der Fracht für das die höchste Belastungsgrenze, sondern das Sechsfache der Fracht für das die normale Belastungsgrenze (bei Wagen mit einer Anschrift: das angeschriebene Gewicht, bei Wagen mit zwei Anschriften: das Ladegewicht) übersteigende Gewicht erhoben werden kann.[14])

8. Die Vorschrift im Anhang A § 1 Ziffer 3a und § 2 Ziffer 2. Hier ist bestimmt, dass in den Fällen, in welchen nachweisbar die Ueberlastung erst unterwegs durch Witterungseinflüsse entstanden ist, ein Frachtzuschlag wegen Ueberlastung dann nicht erhoben werden soll, wenn der Absender bei der Beladung des Wagens die zulässige Belastung eingehalten, demnach bei Wagen mit nur einer Anschrift das um 5 % erhöhte Ladegewicht und bei Wagen mit zwei Anschriften das angeschriebene Tragfähigkeitsgewicht nicht überschritten hat. Danach soll also der Absender vor den Folgen der durch Witterungseinflüsse entstandenen Ueberlastungen in weiterem Maasse geschützt werden, als dies beispielsweise nach der Verkehrsordnung der Fall ist, nach welcher (§ 53 Abs. 13 Lit. b) der Absender die durch Witterungseinflüsse entstandene Ueberlastung nur dann nicht zu vertreten hat, wenn er bei der Beladung das am Wagen angeschriebene Ladegewicht nicht überschritten hat. Da nun nach Art. 7 Abs. 5 c des Int. Ueb. für die Frage, ob der Absender eine durch Witterungseinflüsse verursachte Ueberlastung zu vertreten habe, die für die Versandstation bezüglich der Belastung der Wagen in dieser Richtung geltenden Bestimmungen maassgebend sein sollen, demnach für die aus Deutschland stammenden Sendungen die Bestimmung in § 53 Abs. 13 b der Verkehrsordnung[15]), so scheint die in Rede stehende Bestimmung der Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften mit den diesbezüglichen Vorschriften des Internationalen Uebereinkommens (Art. 7 Abs. 5 c und Art. 4) nicht ganz im Einklang stehen.

9. Die Bestimmung im Anhang A § 2 Abs. 1. Danach soll der Frachtzuschlag in allen Fällen erst fällig sein mit dem Abschluss des Frachtvertrages.

Durch diese Bestimmung ist einmal gegen die Anschauung Stellung genommen, dass wenigstens bezüglich der vom Transporte ausgeschlossenen oder hierzu nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe bereits mit der Aufgabe des Gutes, nicht erst mit dem formellen Abschlusse des Frachtvertrages, verwirkt sei[16]), dann aber auch gegen die Meinung, dass der Frachtzuschlag immer erst verwirkt sei, wenn die Verfrachtung thatsächlich begonnen habe.[17]) Soweit sich nun die Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften gegen die letztere Anschauung erklären, wird man ihnen ohne weiteres zuzustimmen haben; dagegen erscheint es mit dem Wortlaute und der Absicht des § 3 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen kaum übereinzustimmen, dass auch in den dort bezeichneten Fällen (Aufgabe der vom Transporte ausgeschlossenen oder hierzu nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände) der Frachtzuschlag erst mit dem förmlichen Abschlusse des Frachtvertrages fällig sein solle.[18]) Die Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften haben übrigens ihre Ansicht in dieser letzteren Richtung auch selbst gar nicht festgehalten, indem sie in § 18 Abs. 1 aussprechen, dass, wenn Gegenstände, die von der Beförderung als Gepäck ausgeschlossen sind, gleichwohl als solches aufgegeben werden, die Erhebung des Frachtzuschlages schon mit der Aufgabe, nicht erst nach der durch die Aushändigung des Gepäckscheines erfolgten Annahme zur Beförderung, also nicht erst nach dem Abschlusse des Frachtvertrages, einzutreten habe.

10. Die Vorschrift im Anhang A § 2 Abs. 2. Hier ist, als Folgerung aus der Vorschrift in § 28 Lit. B Abs. 5 der Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften und in der Zusatzbestimmung 4 zu § 45 des Vereins-Betriebsreglements, ausgesprochen, dass ein Frachtzuschlag für unrichtige Gewichtsangabe und für Wagenüberlastung nicht zu erheben sei, wenn der Absender im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben hat, weil eben diese Unterlassung einem ausdrücklichen Antrage auf bahnseitige Gewichtsfeststellung gleichzuachten sei.

Dass nun in diesen Fällen der Unterlassung einer Gewichtsangabe kein Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe erhoben werden könne, ist eigentlich selbstverständ-

[13]) Reindl, Das Int. Ueb. usw. S. 7; Protokolle der Pariser Konferenz S. 19.

[14]) Reindl, Das Int. Ueb. usw. S. 10; Pariser Protokolle S. 142.

[15]) Siehe auch Reindl, Int. Ueb. S. 8 Anm. 4.

[16]) So: § 2 Ziffer 1 der Kundmachung 12 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes; Gerstner, Int. Ueb. S. 142, und ausführlich meine Abhandlung im Jahrg. 1899 S. 1226 d. Ztg.; ebenso auch Muschweck S. 310 des lfd. Jahrg. d. Ztg.

[17]) So: Entsch. der ung. Kurie v. 20. April 1899 im Jahrg. 1899 S. 851 d. Ztg. und bei Eger, Entsch. Bd. XVI S. 67.

[18]) Das nähere s. in meiner in Anm. 16 angeführten Abhandlung, wo insbesondere der für die Bestimmung in den Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften nach den Materialien hierzu (Strassb. Prot. S. 111) offenbar ausschlaggebend gewesene Grund, dass man frachtrechtliche Strafen nicht verhängen könne, ehe der Frachtvertrag überhaupt abgeschlossen, als nicht durchschlagend nachgewiesen wurde.

lich, denn wenn der Absender kein Gewicht angegeben hat, kann von einer zu niedrigen Gewichtsangabe ohnehin keine Rede sein. Dagegen ist es eine begrüssenswerthe Ausfüllung einer im Art. 7 Abs. 5 des Int. Ueb. bestehenden kleinen Lücke, wenn in § 2 Abs. 2 des Anhangs A ausdrücklich angeordnet wurde, dass im Falle der Unterlassung einer Gewichtsangabe auch kein Frachtzuschlag wegen Ueberlastung erhoben werden dürfe. Art. 7 Abs. 5 Lit. b des Int. Ueb. schliesst nämlich die Erhebung eines Frachtzuschlages für Ueberlastung nur dann aus, wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung verlangt hat; es ist aber kein stichhaltiger Grund einzusehen, warum die Erhebung des Frachtzuschlages zwar dann, wenn ein ausdrücklicher Antrag vorliegt, nicht aber auch dann entfallen soll, wenn die Eisenbahn auf Grund einer allgemeinen Vorschrift (Zusatzbestimmung 4 zu § 45 des Vereins-Betriebsreglements) zur Nachwiegung verpflichtet ist, da doch der gesetzgeberische Grund, warum man einem vom Absender gestellten Verwiegungsantrage eine von der Zahlung des Frachtzuschlages befreiende Wirkung beigelegt hat, auch in gleicher Weise auf die Fälle zutrifft, in denen eine Verwiegung auf Grund einer allgemeinen Vorschrift vorzunehmen ist.[19])

11. Die Bestimmung im Anhang A § 4 Abs. 2. Hier ist angeordnet, dass, wenn die bahnamtliche Nachwiegung von Wagenladungen gegenüber dem im Frachtbriefe angegebenen Gewichte keine grössere Abweichung ergibt als sie nach der Bestimmung des einschlägigen Tarifes zulässig ist, das angegebene Gewicht als richtig anzusehen sei, sofern keine Wagenüberlastung vorliegt, dass dagegen, wenn eine Wagenüberlastung vorliegt, auch trotz dieser nach dem Tarife zulässigen Gewichtsabweichung sowohl die Fracht für das volle Mehrgewicht nachzuzahlen als auch „der Frachtzuschlag“ zu entrichten sei.[20]) Welcher Frachtzuschlag nun hierunter gemeint ist, ob nur der Frachtzuschlag für die Ueberlastung oder auch der für zu niedrige Gewichtsangabe, ist nicht gesagt; es ist aber daraus, dass auch die Mehrfracht nachzuzahlen ist, mit Sicherheit zu schliessen, dass auch der Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe erhoben werden müsse.

[19]) S. auch Reindl, Das Int. Ueb. usw. S. 8 und 9.
[20]) Ebenso auch § 5 Ziffer 2 der Kundmachung 12 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes.

Diese Bestimmung hat ihren Grund offenbar in der Erwägung, dass Wagenüberlastungen wegen ihrer Gefährdung der Betriebssicherheit unter allen Umständen verboten seien und dass ihnen daher durch strenge Handhabung der Vorschriften über die Erhebung von Frachtzuschlägen zu begegnen sei. Indess scheint mir doch, dass durch diese Bestimmung in die Auslegung der einschlägigen Tarifvorschriften in nicht ganz bedenkenfreier Weise eingegriffen wird. Denn wenn in den Tarifen festgesetzt ist, dass bei einer zwischen der amtlichen Verwiegung und der Gewichtsangabe im Frachtbriefe bestehenden Abweichung bis zu einer bestimmten Grenze das angegebene Gewicht als das richtige anzunehmen sei, so darf diese Bestimmung des Tarifes m. E. nicht ohne weiteres durch die Abfertigungsvorschriften der Eisenbahnen auf die Fälle eingeschränkt werden, in denen nach dem Ergebniss der amtlichen Gewichtsermittelung keine Ueberlastung vorliegt. Eine solche Einschränkung könnte vielmehr, um verbindliche Kraft für beide Parteien zu erhalten, nur durch die Tarife selbst festgesetzt werden. So lange das letztere aber nicht geschehen ist, wird der Absender einen vertragsmässigen Anspruch darauf haben, dass, sofern sich die Gewichtsabweichung innerhalb der tarifmässig festgesetzten Grenzen bewegt, seine Gewichtsangabe unter allen Umständen als die richtige anzusehen sei und die Erhebung von Mehrfracht und von Frachtzuschlägen für zu niedrige Gewichtsangabe und für Wagenüberlastung daher zu entfallen habe, da eben thatsächlich nach seiner (als richtig anzunehmenden) Gewichtsangabe weder eine Unrichtigkeit in der Angabe des Gewichtes, noch eine Ueberlastung des Wagen vorliege.[21])

[21]) S. hierüber näher meine Abhandlung im Jahrg. 1896 S. 29 d. Ztg. Aus dem dort angeführten Beispiele geht auch hervor, dass es vom Standpunkte des praktischen Ergebnisses aus schwer einzusehen ist, warum der Absender bei derartigen tarifmässig zugelassenen Gewichtsabweichungen Mehrfracht und Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe zwar dann zahlen soll, wenn das amtlich ermittelte Gewicht die Tragfähigkeit des Wagens übersteigt, nicht aber auch dann, wenn es sich noch innerhalb der Grenzen der Tragfähigkeit des Wagens bewegt. Die letztere hat doch für die Frage, welches Gewicht der Berechnung der Fracht zu Grunde zu legen ist und ob das Gewicht richtig oder unrichtig angegeben ist, keine Bedeutung!

Der Verkehr auf den sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1900.

Die Zahl der beförderten Personen betrug 67 244 472 gegen 65 236 840 im Vorjahre, mithin rund 2 000 000 oder 3 % mehr. Hiervon sind befördert worden: 521 933 = 0,78 % auf einfache Schnellzugfahrkarten, 17 563 871 = 26,12 % auf einfache Personenzugfahrkarten, 927 894 = 1,38 % auf Militärfahrkarten, 33 079 902 = 49,19 % auf gewöhnliche Rückfahrkarten, 39 874 = 0,06 % auf Arbeiterrückfahrkarten, 4 487 508 = 6,67 % auf Arbeiterwochenkarten, 219 428 = 0,33 % auf Arbeitermonatskarten, 109 598 = 0,16 % auf Rückfahrkarten zu Sonderzügen, 45 108 = 0,07 % auf Sonntagskarten, 7 822 = 0,01 % auf Sommerkarten, 844 710 = 1,26 % auf Fahrscheinbücher, 5 497 320 = 8,17 % auf Monatskarten, 2 062 020 = 3,07 % auf Monatsnebenkarten, 553 980 = 0,82 % auf Beamtenzeitkarten, 627 976 = 0,93 % auf Schülerkarten, 576 470 = 0,86 % auf Rundreisefahrscheine und 73 018 = 0,11 % auf Rundreisekarten. Die einfachen normalen Fahrtaxen sind hiernach nur von 26,90 % aller Reisenden bezahlt worden, während über 73 % mehr oder weniger grosse Ermässigung — in der Mehrzahl um $33^1/_3$ % — genossen haben.

Von den beförderten Personen wurden im ganzen 1 406 Millionen Kilometer mit einer Zunahme von 6 % gegen das Vorjahr zurückgelegt, die Personengeldeinnahme von 39 114 713 *M.* war dagegen nur um 2,83 % höher. Es ist daraus zu schliessen, dass die Zunahme des Verkehres in der unteren Wagenklasse und zu den billigeren Tarifen viel stärker vor sich gegangen ist, als in den oberen. Nach der Anzahl der beförderten Personen betrug der Antheil am Gesammtverkehr:

	1900	1899
in I. Wagenklasse . . .	0,25 %	0,21 %
„ II. „ . . .	7,45 „	7,78 „
„ III. „ . . .	65,63 „	69,56 „
„ IV. „ . . .	25,29 „	21,11 „
Militärpersonen	1,38 „	1,34 „

Nach den Personenkilometern dagegen betrug der Antheil am Verkehr:

	1900	1899
in I. Wagenklasse . . .	0,84 %	0,78 %
„ II. „ . . .	11,54 „	11,94 „
„ III. „ . . .	63,07 „	66,15 „
„ IV. „ . . .	21,49 „	18,11 „
Militärpersonen	3,06 „	3,02 „

und nach der Personengeldeinnahme:

	1900	1899
in I. Wagenklasse . . .	2,13 %	2,09 %
„ II. „ . . .	18,81 „	19,22 „
„ III. „ . . .	63,04 „	65,14 „
„ IV. „ . . .	14,53 „	12,09 „
Militärpersonen	1,49 „	1,46 „

Aus den absoluten Zahlen ergibt sich, dass gegen das Vorjahr die II. Wagenklasse über 60 000, die III. über 1 200 000

Personen eingebüsst, die IV. aber einen Zuwachs von über 3200000 Personen erfahren hat. Das Antheilsverhältniss hat sich danach ganz beträchtlich zu Gunsten der IV. Wagenklasse verschoben, die einen Zuwachs von beinahe 25 % zu verzeichnen hat. Die Zunahme des Verkehres in der I. Wagenklasse um rund 25000 Personen dürfte eine scheinbare und darauf zurückzuführen sein, dass eine Vermehrung der Fahrkartensorten in I. Klasse stattgefunden hat, für die in früheren Jahren je zwei Karten III. Klasse ausgegeben wurden. Für eine Person und ein Kilometer wurden durchschnittlich vereinnahmt: in I. Wagenklasse 7,07 ₰, in II. 4,53 ₰, in III. 2,78 ₰, in IV. 1,88 ₰ und überhaupt 2,78 ₰. Dieses Ergebniss ist in mehr als einer Beziehung interessant. Es widerlegt die Annahme, als ob in der Hauptsache zu den „theueren“ normalen Taxen gefahren würde und beweist, dass im Durchschnitt (aller Verkehr in D- und Schnellzügen, I. und II. Klasse usw. eingerechnet) doch nur 40 % über der normalen Taxe der IV. Klasse gefahren wird. Nimmt man die normalen Personenzugtarife zum Anhalt, so ergibt sich, dass im Durchschnitt in der I. Klasse um 11,6 %, in der II. um 32,5 %, in der III. um 43,9 % und in der IV. um 6,4 % unter diesem Normaltarife befördert worden ist. Dass die 44 Millionen der III. Wagenklasse das beste Geschäft hierbei machen, beruht auf der Benutzung der Rückfahrkarten, die in dieser Wagenklasse absolut und relativ am stärksten ist. Im Monatsverkehr hatte der Juni mit 6875980 Personen den stärksten, der Februar mit 4198654 Personen den schwächsten Verkehr. Das gleiche Verhältniss ergibt sich auch im Tagesverkehr.

Der Güterverkehr umfasste 26665245 t Gütergewicht mit einer Zunahme von rund 1500000 t = 5,82 % gegen das Vorjahr. Dagegen haben die Tonnenkilometer von der gesammten Güterbeförderung sich um 6,39 % und die Güterfrachteinnahme von 75207958 ℳ. um 3,62 % erhöht. Die Hauptmenge der Güterzunahme ist also in den geringer tarifirten Gütern zu suchen. In der That ist der prozentuale Antheil an der Güterfrachteinnahme nur beim Eilgut und beim Wagenladungsgut der Ausnahmetarife — bei letzterem von 17,74 auf 20,49 % — gestiegen, bei allen anderen Tarifklassen dagegen gefallen. Von der Güterfrachteinnahme kam durchschnittlich auf eine Tonne Güterfracht 2,92 ℳ. gegen 2,98 ℳ. im Vorjahre und auf ein Tonnenkilometer 4,28 ₰ gegen 4,40 ₰ im Vorjahre. Im Monatsverkehr hatte der Oktober mit 2360176 t den stärksten und mit 1780082 t der Februar den schwächsten Güterverkehr. Im Tagesverkehr war jedoch der Januar der schwächste Verkehrsmonat. Die Gesammteinnahme für alle Transporte betrug 115496447 ℳ. oder durchschnittlich an einem Tage 316429 ℳ.

Der Abschnitt „Aussergewöhnliche Ereignisse“ zeigt einen erfreulichen Rückgang fast aller Unfallziffern. Es wurden gezählt 55 Entgleisungen (gegen 57 im Vorjahre), 14 Zusammenstösse (gegen 28 im Vorjahre), wobei hervorzuheben ist, dass von den Zusammenstössen sich kein einziger auf freier Strecke ereignete. Von Entgleisungen und Zusammenstössen kamen auf 1000000 Lokomotivkm 1,90 (gegen 2,38 im Vorjahre), auf 1000000 Wagenachskm 0,06 (gegen 0,07 im Vorjahre). Ebenso ist die Zahl der sonstigen Unfälle von 267 auf 243 gefallen. Die Gesammtzahl der beim Eisenbahnbetriebe ohne oder durch eigenes Verschulden getödteten oder verletzten Personen (mit Ausschluss der Selbstmörder) betrug 256 gegen 303 im Vorjahre. Hiervon wurden Reisende betroffen: 4 unverschuldet verletzt (gegen 33 im Vorjahre), 1 getödtet und 4 verletzt infolge eigener Unvorsichtigkeit (gegen 2 bezw. 1 im Vorjahre). Von 67000000 Reisenden sind also im ganzen nur 1 getödtet und 8 (auf 8500000 je einer!) verletzt worden. Wenn man erwägt, dass in Sachsen auf je 1000 Personen der Bevölkerung jährlich etwa 3 tödtliche Verunglückungen entfallen, so kann man ruhig behaupten, dass die Sicherheit vor Unfällen nirgends so gross ist, als auf der Eisenbahn. Auch die Verunglückung von Bahnbediensteten, von denen alljährlich der harte Eisenbahndienst zahlreiche Opfer fordert, hat erfreulicherweise abgenommen. Es wurden getödtet 38 (gegen 40 im Vorjahre) und verletzt 170 (gegen 193 im Vorjahre). Bei der starken Verkehrszunahme gegenüber dem Vorjahre fällt diese Abnahme besonders ins Gewicht. Dagegen hat sich die Zahl der Selbstmörder von 21 auf 36 vermehrt, wozu noch 2 (gegen 3 im Vorjahre) Selbstmordversuche kommen. Zahlungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes wurden im Gesammtbetrag von 84219 ℳ. als einmalige Abfindungen (gegen 101223 ℳ. im Vorjahre) und 136585 ℳ. (gegen 126879 ℳ. im Vorjahre) als fortlaufende Entschädigungen geleistet.

Ueber das finanzielle Ergebniss des Betriebes der sächsischen Staatseisenbahnen ist in Nr. 44 d. Ztg. bereits berichtet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Tarifvorschriften für Kesselwagen.** In die allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Gütertarifs (Theil I) soll nach einem von der ständigen Tarifkommission unter dem 14. Februar d. J. gefassten Beschlusse (s. Nr. 16 S. 250 d. Ztg.) ein Verzeichniss derjenigen Flüssigkeiten aufgenommen werden, die zur Beförderung in Kessel- oder anderen Gefässwagen zugelassen werden dürfen, und es soll der § 35 der gedachten Vorschriften eine entsprechende Ergänzung erhalten. Bei Annahme der vorgeschlagenen Bestimmungen würde die Einstellung von Privatkesselwagen in den Wagenpark einer deutschen Eisenbahn auf die in dem Verzeichnisse aufgeführten Güter beschränkt sein, im übrigen aber die Entscheidung über die Zulassung derartiger Wagen nach wie vor dem Ermessen der Eisenbahnverwaltungen überlassen bleiben. An Stelle des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes würde künftig die ständige Tarifkommission lediglich über das wirthschaftliche Bedürfniss zur Beförderung von Flüssigkeiten in Kesselwagen zu entscheiden haben. In den betreffenden Verhandlungen ist die Ansicht vertreten worden, dass diese Bestimmungen unter Umständen zu einer Benachtheiligung deutscher Erwerbsinteressen gegenüber dem Auslande führen könnten, da im Verkehr von fremden Bahnen nach den Bestimmungen des Vereinswagenübereinkommens auch Wagen mit solchen Gütern übernommen werden müssten, die in dem Verzeichnisse nicht aufgeführt, also im innerdeutschen Verkehr zur Beförderung in Kesselwagen nicht zugelassen sind. Infolge dessen hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten durch einen Erlass vom 18. August d. J. die königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, zu prüfen, ob und in welchem Umfange etwa inländische Interessen durch die neuen Bestimmungen geschädigt werden würden, inwieweit dies nach Lage der zur Zeit geltenden Vorschriften etwa schon bisher der Fall gewesen und in welcher Weise einem solchen Missverhältnisse abzuhelfen ist.

— **Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn.** Die Steigerung des Verkehrsbedürfnisses sowie die Bevölkerungszunahme Berlins in den letzten Jahren haben dazu geführt, dass der Betriebsplan für die Hoch- und Untergrundbahn einer erneuten Prüfung unterzogen worden ist. Die elektrische Stadtbahn wird bei ihrer Anfang 1902 erfolgenden Eröffnung weit günstigere Verkehrsverhältnisse vorfinden, als dies vor fünf Jahren, bei Genehmigung der Baupläne, erwartet werden durfte. Ursprünglich war für den Betrieb der elektrischen Stadtbahn eine Zugfolge von 5 Minuten in Aussicht genommen. Wie früher bereits berichtet, sollten hierzu 21 Züge zu je drei Wagen mit einem Fassungsvermögen von 200 Personen vorgesehen werden; bei einem 19stündigen Betriebe könnten dann im Jahre über 20000000 Fahrgäste befördert werden. Da aber voraussichtlich ein stärkerer Betrieb wird bewältigt werden müssen, so hat die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in einer kürzlich abgehaltenen Aufsichtsrathssitzung schon jetzt eine Vergrösserung des Wagenparks ins Auge gefasst, um die Zugfolge, wenn nöthig, für die den Bahnhof am Potsdamer Platz berührenden Züge bis zu einem Drei-Minutenverkehr verdichten zu können. Nach dieser Richtung soll besonders für die verkehrsreichste Strecke (Potsdamer Platz - Zoologischer Garten) Sorge getragen werden. Die Vermehrung des Wagenparks bedingt auch eine Erweiterung der zu dessen Unterbringung erforderlichen Schuppen und Werkstätten sowie auch des elektrischen Kraftwerks.

— **Königsberg-Cranzer Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht wurden im Betriebsjahre 1900/1901 426090 Personen (i. V. 402674) befördert und dafür 239732 ℳ. (248407 ℳ.) eingenommen. Die Menge der beförderten Güter betrug 40379 t bei einer Einnahme von 53086 ℳ. Die Betriebseinnahmen stellen sich auf 348530 ℳ., die Ausgaben auf 191960 ℳ.; es verbleiben daher 156570 ℳ. und nach Abzug der konzessions- und statutenmässigen Rücklagen noch 149639 ℳ. als verfügbarer Ueberschuss, aus dem u. a. 6,4 % Dividende an die Aktionäre gezahlt werden sollen.

— **Prignitzer Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht hat sich in 1900/1901 die Zahl der beförderten Personen von 123218

auf 136 079 erhöht. Die Einnahme ist dadurch von 114 131 auf 121 590 ℳ gestiegen. Im Güterverkehr zeigte sich eine Zunahme von 179 583 auf 197 045 t und der Einnahme von 255 632 auf 256 970 ℳ. Die Gesammteinnahmen stellten sich auf 443 214 ℳ, die Ausgaben auf 247 516 ℳ, der Ueberschuss einschliesslich Vortrag auf 203 708 ℳ. Davon soll eine Dividende von 4,5 % auf die Prioritäts-Stammaktien und von 4 % auf die Stammaktien vertheilt und 10 061 ℳ vorgetragen werden.

— **Zahnradbahn auf den Wendelstein.** Wie aus Ulm berichtet wird, ist dem Civilingeniör Heinrich Huber vom bayerischen Ministerium die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für eine Zahnradbahn auf den Wendelstein ertheilt worden.

— **Eisenbahnunfall bei Aue.** Der am 26. August Abends 11 Uhr fällige Personenzug Chemnitz-Adorf (sächsische Staatsbahnen) stiess auf der Station Aue infolge Versagens der Luftdruckbremse auf eine zur Abfahrt bereitstehende Vorspannmaschine. Einer Meldung der „Voss. Ztg." zufolge sollen dabei 19 Personen verletzt worden sein, darunter eine Dame sehr schwer. Auch der Materialschaden ist nach jener Quelle bedeutend.

— **Luxuszug Berlin-Neapel.** Mit Inkrafttreten des Winterfahrplans gelangt dieser mehrfach geplante Luxuszug zur Ausführung. Er wird drei Mal wöchentlich nach beiden Richtungen verkehren und lediglich aus zusammenhängenden Salonwagen I. Klasse bestehen. Ausserdem befinden sich im Zuge ein Speisewagen, die betreffenden Schlafabtheilungen und zwei Gepäckwagen. Zollabfertigung findet während der Fahrt statt. Für letztere ist der „B. B.-Ztg." zufolge die Durchschnittsgeschwindigkeit auf 64 km in der Stunde bemessen. Der Zug verlässt 9 Uhr 45 Minuten Vormittags Berlin und trifft in Bologna am nächsten Morgen 8 Uhr 20 Minuten ein. Nach zehn Minuten Aufenthalt setzt er die Reise fort, erreicht Mittags Florenz, um 5 Uhr 37 Minuten Rom, das er nach einer viertel Stunde wieder verlässt, um Abends 11 Uhr 30 Minuten an seinem Endziel Neapel anzukommen. Die Abfahrt von Neapel in umgekehrter Richtung findet um 8 Uhr 5 Minuten Vormittags statt, die Ankunft in Berlin auf demselben Wege Abends 9 Uhr des nächstfolgenden Tages.

— **Feldbahnübung der Eisenbahntruppen.** Ein schwieriges Werk haben dieser Tage die preussischen Militäreisenbahner im Verein mit den bayerischen in der Nähe von Neuendorf, südlich von Trebbin, ausgeführt. Es ist ein Brückenbau, der eine Feldbahn hoch über die Berlin-Anhalter Eisenbahn hinwegführt. Die Feldbahn ist 93 km lang und erstreckt sich von Mellen an der Berlin-Zossener Militärbahn über Treuenbrietzen, Zahna bis Jessen. Bei der Herstellung der Brücke galt es, die mancherlei im Kriege eintretenden Schwierigkeiten in der Herbeischaffung des Baumaterials und bei dessen Bearbeitung zu überwinden. In drei Tagen wurde dieser schwierige, ganz in Holz ausgeführte Brückenbau, der mit dem anschliessenden Viadukt eine Länge von etwa 100 m hat, von einer kriegsstarken bayerischen Baukompagnie betriebsfertig hergestellt. Von den Zimmereibesitzern in der ganzen Umgebung sowie von den Oberförstereien wurde alles verfügbare Bauholz für diesen Brückenbau angekauft.

— **Sommerfest des Eisenbahnvereins zu Halle a/S.** Der im März d. J. gegründete Verein, welchem z. Zt. 2 300 Beamte und ständige Bedienstete der Eisenbahndirektion Halle als Mitglieder angehören, feierte am 18. und 25. August sein Sommerfest durch gemeinsame Ausflüge nach Bad Kösen zum Besuche der herrlich gelegenen Rudelsburg. Die Eisenbahndirektionen Halle und Erfurt hatten zu diesen Ausflügen an den beiden Sonntagen je zwei Sonderzüge gütigst bewilligt. Von dem herrlichsten Wetter begünstigt, gestalteten sich diese Ausflüge zu Festen, die allen Theilnehmern lange in freudiger Erinnerung bleiben werden. An beiden Sonntagen betrug die Theilnehmerzahl der Mitglieder aller Grade und ihrer Angehörigen über 2 500. Die mit Fahnen und Laub geschmückten Sonderzüge trafen jedesmal pünktlich am Festorte ein, nachdem schon einige Hundert Theilnehmer in Naumburg die Sonderzüge verlassen hatten, um die Tur von Naumburg nach Kösen an dem an Naturschönheiten reichen Ufer der Saale entlang zu Fuss zu machen. Die Besichtigung der Rudelsburg fand in einzelnen Gruppen statt, theils vom Bahnhofe Kösen, theils von der Gastwirthschaft „Zur Katze" aus (über die Saale mit der Fähre). Als Sammelort war die Wirthschaft „Zur Katze" bestimmt, wo die aus Halle mitgenommene Kapelle des Artillerieregiments Nr. 75 bis zum Abend spielte. Von Nachmittags 3 Uhr ab wurden für die Kinder mannigfache Spiele auf der Schützenwiese veranstaltet, welche bei Vertheilung von süssen Gaben überall freudige Gesichter und Jubel, besonders beim Aufsteigen von Ballons, hervorriefen. Nebenher fand im Saale der Wirthschaft auch ein Tänzchen statt. Mit einer kurzen Ansprache durch das Vorstandsmitglied, Rechnungsrevisor Radunsky, wurden am 25. August die nach jeder Richtung gelungenen Festlichkeiten beendet. Die Ansprache gipfelte in dem Dank an die Eisenbahndirektionen Halle und Erfurt und den Herrn Minister und klang in einem begeistert aufgenommenen Kaiserhoch aus. Nach 8 Uhr Abends führten die Sonderzüge die Festtheilnehmer in frohester Feststimmung wohlbehalten der Heimath wieder zu.

— **Der Spar- und Bauverein von Eisenbahnbediensteten, e. G. m. b. H. zu Frankfurt a/M.,** welcher — im Jahre 1893 gegründet — bereits in 1895/96 8 Wohnhäuser mit 44 Wohnungen zu 3 Zimmer und 8 Wohnungen zu 2 Zimmer in Bockenheim zur Vermiethung an Beamte und Arbeiter gegen mässige Miethen erbaut hat, wird nunmehr seine Bauthätigkeit auch auf das nahe gelegene Rödelheim ausdehnen. Der Verein hat zu diesem Zweck ein 8 525 qm haltendes Grundstück an der Sossenheimer Chaussee, ganz in der Nähe des Bahnhofs Rödelheim, von der gräflich Solms-Rödelheim'schen Verwaltung käuflich erworben und beabsichtigt in Kürze mit Herstellung von drei Doppelwohnhäusern mit 24 Wohnungen zu je 3 Zimmer zu beginnen.

— **Personalnachrichten.** Die Regierungs- und Bauräthe z. D. Bauer, früher Direktor des Eisenbahnbetriebsamts zu Oppeln, und Schröder, früher Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts zu Ratibor, sind in den Ruhestand getreten.

Oesterreich-Ungarn.

— **Tarifherabsetzungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Bilanz der Nordbahn weist für das Jahr 1900 ein Erträgniss des Hauptbahnnetzes aus, welches 200 Kr. für die Aktie überschreitet. Es trifft sonach die Voraussetzung zu, unter welcher die Regierung auf Grund der Konzessionsbestimmungen berechtigt ist, Tarifherabsetzungen zu verlangen. Die Regierung hat, wie bereits gemeldet, die Gesellschaft verständigt, dass sie gewillt sei, von dem Tarifherabsetzungsrechte Gebrauch zu machen, und die Gesellschaft zu mündlichen Verhandlungen über das Ausmaass der Tarifherabsetzungen eingeladen. Die erste Besprechung in dieser Angelegenheit hat am 28. August d. J. im Eisenbahnministerium stattgefunden. Hierbei kam es nach Bekanntgabe der Tarifermässigungen, welche die Regierung in Aussicht nehme, mit den Vertretern der Gesellschaft lediglich nur zu einer allgemeinen Erörterung der ganzen Frage, und dürften die Verhandlungen erst fortgesetzt werden, wenn die Gesellschaft die nöthigen Unterlagen zur Beurtheilung der diesjährigen Betriebsergebnisse geliefert haben wird. Das diesjährige Ergebniss ist für die Entscheidung über die Tarifherabsetzungen deshalb von Wichtigkeit, weil in dem Falle, dass es nicht ausreichen sollte, um einen Betrag von 200 Kr. an die Aktionäre auszubezahlen, die Gesellschaft berechtigt wäre, die Aufhebung der auf Grund des vorjährigen günstigeren Erträgnisses etwa zu verfügenden Tarifherabsetzungen in Anspruch zu nehmen.

Was nun die bisherigen Einnahmen der Nordbahn betrifft, so sind sie ebenso wie bei fast allen anderen österreichischen Eisenbahnen im Rückgang begriffen. Nach dem Stande vom Ende Juli ergibt sich gegen das Vorjahr eine Mindereinnahme von insgesammt 1 241 800 Kr. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre sind wohl um 154 600 Kr. gestiegen, dagegen sind die Einnahmen im Güterverkehre um 1 396 400 Kr. zurückgeblieben. Der Personenverkehr dürfte auch in den folgenden Monaten zunehmen, und nach einem erfahrungsmässigen Schlüssel kann diese Steigerung der Einnahmen im Personenverkehre bis zum Schlusse des Jahres mit etwa 300 000 Kr. geschätzt werden. Im Güterverkehr hat sich vom Januar bis einschliesslich März eine Mehreinnahme von 1 196 400 Kr. ergeben, während die Monate April bis Juli für sich betrachtet einen Rückgang von 2 592 800 Kr. aufweisen. Die Steigerung in den ersten drei Monaten ist darauf zurückzuführen, dass sich der Kohlenverkehr in dieser Zeit im normalen Umfange bewegte, während er in dem gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres infolge des Kohlenarbeiterausstandes sehr vermindert war. Der April brachte eine Wendung in dieser Richtung, indem sowohl im Kohlenverkehr als auch im übrigen Güterverkehr ein erheblicher Rückgang eintrat. Im vorigen Jahre war der Kohlenverkehr nach dem Ausstand, also im zweiten Vierteljahr, ungewöhnlich stark und hielt auch in der zweiten Jahreshälfte in grosser Lebhaftigkeit an, da die Industriellen und auch andere Abnehmer sich mit aussergewöhnlich grossen Kohlenvorräthen versorgten. In diesem Jahre entfiel diese für die Einnahmen der Nordbahn sehr bedeutungsvolle Erscheinung. Der Rückgang des sonstigen Güterverkehres hängt mit der ungünstigeren Lage der Industrie zusammen. Dass der Güterverkehr in den nächsten Monaten dieses Jahres eine entscheidende Besserung erfahren dürfte, ist kaum anzunehmen. Wenn man den Durchschnitt der letzten vier

ungünstigen Monate auch auf die kommenden Monate anwendet, würde sich im Güterverkehr, vom April angefangen, zusammen eine Mindereinnahme von mehr als 5 000 000 Kr. ergeben. Zieht man von derselben die Mehreinnahme der ersten drei Monate ab, so würden die gesammten Transporteinnahmen eine Abnahme von 3 700 000 Kr. ergeben. Dazu kommt, dass den geringeren Einnahmen bedeutend erhöhte Ausgaben gegenüberstehen werden. Auch bei der Nordbahn wachsen die Ausgaben in den letzten Jahren unverhältnissmässig stärker als die Einnahmen. Die höchsten Ausgaben entfallen auf das Personal. Während einerseits einzelne Auslagen, die mit dem geringeren Verkehre zusammenhängen, in nicht erheblichem Maasse zurückgegangen sind, haben die Personalausgaben zum grossen Theile im Zusammenhang mit der allmählichen Einführung der Dienst- und Ruhezeiten sowie des Fahrens in Raumabstand usw. eine sehr bedeutende Steigerung erfahren. Auch die erhöhten Materialpreise haben grössere Kosten beansprucht. Endlich ist auch das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals gestiegen. Die restlichen Prioritäten, von denen Ende Dezember noch 10 386 800 Kr. unbegeben waren, sind nach und nach bis Ende Juni in den Verkehr gebracht worden, woraus sich eine Steigerung der Belastung aus diesem Titel um 680 000 Kr. ergeben wird. Einschliesslich der Ausgaben für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals kann die Steigerung sämmtlicher Ausgaben für das Jahr 1901 mit etwa 2 000 000 Kronen beziffert werden. Wenn der Ausfall der Einnahmen bis zum Schlusse des Jahres mit 3 700 000 Kr., die Steigerung der Ausgaben mit 2 000 000 Kr. geschätzt wird, würde sich eine Verminderung des Betriebsüberschusses um 5 700 000 Kr. ergeben.

— **Betriebseröffnungen.** Ausser den in den letzten Monaten gemeldeten Bahnlinien sind — soweit hier bekannt geworden — noch die folgenden dem öffentlichen Verkehre übergeben worden, und zwar:

1. am 9. Mai d. J. die 13,66 km lange vollspurige Lokalbahnstrecke Chlumetz-Königstadtl mit den für Personen- und Güterverkehr eingerichteten Stationen Lovcic und Beronic sowie der nur für den Wagenladungsverkehr bestimmten Verladestelle Lisic. Den Betrieb führt die Staatsbahndirektion in Prag;

2. am 6. August d. J. die 5,7 bezw. 1,8 km langen vollspurigen Theilstrecken Heiligenstadt-Hauptzollamt (Donaukanallinie) und Brigittabrücke-Nussdorfer Strasse der Wiener Stadtbahn; beide Strecken unterstehen der Staatsbahndirektion in Wien und dienen nur dem Personenverkehr. An der Donaukanallinie liegen die Stationen Brigittabrücke, Rossauerlände, Schottenring, Ferdinandsbrücke und Hauptzollamt;

3. am 30. August d. J. die 26,56 km lange vollspurige Lokalbahn Hinter-Treban-Lochowitz mit den Stationen Hostomic, Wossow, Liten, Hinter-Treban Lokalbahn (neue Anschlussstation an die Staatsbahnlinie Prag-Furth i/W. zwischen den Stationen Rewnitz und Karlstein) und der Haltestelle Wscheradic für den Gesammtverkehr, ferner die Halte- und Verladestellen Neumetel-Radausch, Skuhrow und Belc für den Personen-, beschränkten Gepäck- und Güterverkehr in Wagenladungen. Den Betrieb dieser einem Konsortium konzessionirten Bahn führen die österreichischen Staatsbahnen auf Rechnung der Konzessionäre und ist die Bahn besonders der Staatsbahndirektion in Wien unterstellt. In den Stationen Lochowitz und Hinter Treban schliesst die Linie an das Netz der österreichischen Staatsbahnen an.

— **Bau der Tauernbahn.** Durch diese Bahn wird in nicht zu ferner Zeit das Bad Gastein in den Weltverkehr einbezogen werden. Von Schwarzach im Pongau (Station Schwarzach-St. Veit der Staatsbahnen) abzweigend, führt die Linie gegen die Gasteiner Klamm aufwärts, übersetzt die reissenden Wildbäche, die den Abhang vielfach zerklüften, und gelangt, die Gasteiner Klamm überquerend, nach Klammstein, Dorf Gastein, Hof-Gastein, Angerthal und Bad Gastein. Die Theilstrecke bis hierher soll mit möglichster Beschleunigung fertiggestellt werden und wird die erste sein, auf welcher der Betrieb aufgenommen wird. Wohl regten sich mancherlei Bedenken gegen die Führung der Bahn über Gastein. Man wies auf die wohlthuende Abgeschiedenheit des schönen Hochthales hin, man stiess sich daran, dass der ganze Lastverkehr aus Süddeutschland und Oberitalien dieses Thal „beleben" soll, man sprach die Befürchtung aus, dass pustende, lärmende Lokomotiven mit ihrem Rauche die klare Alpenluft verschlechtern werden. Aber es ist wohl zu berücksichtigen, dass es in der vom Reichsrathe angenommenen Gesetzesvorlage ausdrücklich heisst: „Die Station Gastein ist in einer den Bedürfnissen des Badeortes thunlichst Rechnung tragenden Weise vorgesehen." Die Station Bad Gastein ist so geplant, dass sie höher liegt als das Weltbad, so dass Lärm und Rauch die Gäste möglichst wenig belästigen werden. Die Lokomotiven werden mit den besten rauchverzehrenden Vorrichtungen versehen sein, und überdies ist für diese Theilstrecke, wie verlautet, die Einführung des elektrischen Betriebes in Erwägung genommen. Sind die Schwierigkeiten für den Bau der Strecke bis Gastein schon ganz bedeutende, so wachsen sie noch beträchtlich in der Fortsetzung der Linie über Böckstein nach Mallnitz, Groppenstein, Ober-Vellach, Benk, Kolbnitz bis Möllbrücken, wo der Anschluss an die Südbahnlinie Marburg-Franzensfeste stattfindet. Gleich hinter Böckstein muss die Gamskarlspitz in einem Tunnel von 8 470 m Länge unterfahren werden. Neben dem um nicht ganz 2 km längeren Arlbergtunnel wird dies der längste Tunnel in Oesterreich sein. Er wird ausser vom Arlbergtunnel nur noch vom Gotthardtunnel (14,990 m) und dem Mont-Cenistunnel (12,220 m) sowie von dem noch im Bau begriffenen Simplontunnel an Länge übertroffen werden. In der wenig mehr als 6 km langen Strecke von Ober-Vellach nach Benk müssen noch weitere 8 Tunnel, 11 Viadukte und zahlreiche Stützmauern gebaut werden. Mit dem Baue des Tunnels von Böckstein nach Mallnitz ist auf der Nordseite, bei Böckstein, bereits begonnen worden, und der Richtstollen reicht schon fast 80 m tief in den Berg hinein. Auf der Südseite wird demnächst schon der erste Spatenstich für den Bau des Tunnels gemacht werden.

— **Sprachenstreit.** Ein Reisender, welcher bei der Kasse der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Prag eine Fahrkarte in czechischer Sprache verlangte und diese aus dem Grunde nicht erhalten hatte, weil der Kassenbeamte der czechischen Sprache nicht mächtig war, stieg ohne Fahrkarte in den Zug ein und wurde deshalb zur Zahlung eines Strafzuschlages verhalten. Er verklagte darauf die Bahn auf Rückerstattung des letzteren. Das Gericht wies die Klage ab, weil die für öffentliche Behörden und für die Staatsbahnen geltenden Sprachvorschriften im Verkehr mit den Parteien auf Privatbahnen keine Anwendung finden, daher in der Anstellung von der czechischen Sprache nicht mächtigen Beamten ein Verschulden der Bahn nicht erblickt werden könne.

— **Einschränkung des Civilgüterverkehres während der Herbstmanöver.** Aus Anlass der in diesem Monat in Horn und Umgebung stattfindenden Militärmanöver und der hiermit verbundenen umfangreichen Truppenbeförderungen ergab sich die Nothwendigkeit, in den betroffenen Strecken den Güterzugverkehr vom 6. bis 9. d. Mts. wesentlich einzuschränken.

In der Zeit vom 6. bis einschliesslich 8. d. Mts. werden demnach in sämmtlichen Stationen der in Betracht kommenden Strecken Civilfrachtgüter — mit Ausnahme von lebenden Thieren, leicht verderblichen Gütern und Lebensmitteln —, insofern deren Verladung und Beförderung nicht sofort erfolgen kann, nur in einstweilige Verwahrung nach Maassgabe der vorhandenen Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung übernommen. In einzelnen Stationen wird die Aufnahme und Auslieferung von Civilfrachtgütern, mit Ausnahme von lebenden Thieren, leicht verderblichen Gütern und Lebensmitteln, vom 7. September, 12 Uhr Mittags, angefangen bis zum 9. September, 7 Uhr Morgens, gänzlich eingestellt. Ausserdem wurde mit Gültigkeit vom 5. bis einschliesslich 9. September eine Zuschlagsfrist von vier Tagen zur reglementarischen Lieferfrist für Frachtgüter, mit Ausnahme von lebenden Thieren, leicht verderblichen Gütern und Nahrungsmitteln, festgesetzt. Diese Zuschlagsfrist findet auf alle Civilsendungen Anwendung, deren Beförderung auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen oder auf fremden Bahnen aus Anlass der verfügten Einschränkung des Güterzugverkehrs behindert wird.

— **Aenderung der Personentarife der ungarischen Staatsbahnen.** Wie verlautet, ist es nicht unwahrscheinlich, dass die von den ungarischen Staatsbahnen vor länger als Jahresfrist vorbereitete Reform der Personentarife neuerlich in Erörterung gezogen wird. Diese Reform, welche bekanntlich auf eine Verbilligung des Verkehrs in den mittleren Zonen und Fortsetzung der Zoneneintheilung über die bisherige letzte Zone (beginnend mit 225 km) hinaus abzielte, scheiterte an dem Widerstande des Finanzministers. Dieser befürchtete, dass die in Aussicht genommenen Tarifänderungen einen empfindlichen Einnahmeausfall zur Folge haben könnten. Sollte sich die Nachricht bewahrheiten, dass man neuerlich eine Reform der Personentarife plane, so dürften jedenfalls an dem seinerzeitigen Tarifentwurfe Aenderungen vorgenommen werden, welche geeignet erscheinen, die Bedenken des Finanzministers zu zerstören.

— **Bestellung von Fahrbetriebsmitteln für die ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass behufs Hebung der Leistungsfähigkeit der ungarischen Staatsbahnen bei den ungarischen Wagenfabriken insgesammt 2 000 neue Güterwagen verschiedener Bauart in Bestellung gebracht werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Güterbeförderung auf den belgischen Eisenbahnen.** Für den inneren belgischen Verkehr sind in Bezug auf die Beförderungsbedingungen und -Preise insofern Veränderungen am 1. d. Mts. eingetreten, als die Verwaltung die „Frankirung" der Stückgüter ausgedehnt hat, indem Marken für solche auf Tarif 1 und 2 beförderte, höchstens 60 kg wiegende Stücke geschaffen sind. Die Beförderungspreise sind für diese Stücke auf alle Entfernungen gleichmässig. Die neuen Marken lauten auf 30, 40, 70, 90 Cts. und 3 Fr.

— **Der Zarenbesuch in Frankreich und die französischen Eisenbahnen.** Wie aus dem Besuch des Zarenpaares in Frankreich überhaupt ein grosses Wesen gemacht wird, so sind die Pariser Blätter auch voll von all' den Vorkehrungen, welche für die Eisenbahnfahrt getroffen werden. Ganz natürlich ist, dass man gegen die Möglichkeit anarchistischer Anschläge u. dergl. alle denkbare Sicherheit schaffen will. Der Zar wird — falls nicht in letzter Stunde der Plan noch eine Abänderung erfährt — von Dünkirchen mit der Nordbahn nach Compiègne reisen, und zwar soll die Abfahrt erst spät Abends oder in der Nacht erfolgen und die 275 km lange Strecke so langsam durchfahren werden, dass die Ankunft in Compiègne erst bei Tagesanbruch erfolgt. Die Fahrt geht von Dünkirchen über Hazebrouck, Armentières, La Madeleine, wo der Zug abzweigt, ohne in den Bahnhof von Lille einzufahren, Douai, Somain, Combrai, Busigny, Tergnier, Compiègne. Ein einziger Halt wird auf einem noch nicht bestimmten Bahnhof gemacht, damit die Maschine Wasser einnehmen kann. Eine Probemaschine fährt, wie beim Zarenbesuch 1896, dem Zuge voran. Mit einem Sonderzuge haben Beamte der Nordbahn, der Chefingeniör an der Spitze, die Strecke ganz genau untersucht. Ausser den vom Militär zur Ueberwachung der Strecke zu stellenden Kräften sollen 300 Spezialkommissare und Polizeiinspektoren mit mehr als 1000 Mann Personal über die Sicherheit der kaiserlichen Gäste wachen. Posten werden längs der Strecke aufgestellt. Zum Empfang des Zaren in Dünkirchen werden von Paris eine Reihe von Sonderzügen abgelassen. Als Präsident Faure von seiner Pariser Reise zurückkam, hatte die Nordbahn 20000 Reisende mehr als gewöhnlich zu befördern. Jetzt rechnet man auf eine noch viel grössere Zahl. Von Paris sollen am Tage der Landung des Zaren alle 5 Minuten (?) Züge auf der seit einigen Jahren durch Blocksystem gesicherten Strecke abgehen, so dass bei 800 Personen in jedem Zuge in der Stunde 9600 Reisende von Paris nach Dünkirchen — 305 km — befördert werden können. Ausserdem hat die Nordbahn das Angebot der internationalen Schlafwagengesellschaft, Sonderluxuszüge zwischen Paris und Dünkirchen verkehren zu lassen, angenommen. Nach Compiègne lässt die Nordbahn gleichfalls viele Sonderzüge ab. Zudem hat sie für das Manöver in drei Tagen 50000 Mann Truppen zu befördern.

— **Sommerfahrplan der schweizerischen Bahnen.** Der schweizerische Bundesrath hat die vom Eisenbahndepartement versuchsweise getroffene Anordnung gutgeheissen, wonach die Sommerfahrplanordnung theilweise mit 1. Mai beginnt. (Vergl. Nr. 66 S. 1027 d. Ztg.)

— **Jungfraubahn.** Ende August ist in der Höhe von 2950 m über dem Meere ein neuer Seitenstollen durch die Eigerwand geschlagen worden. Zur Entleerung des Ausbruchmaterials des grossen Tunnels bis zur Station „Eigerwand" oder „Grindelwaldblick" ist nur noch ein einziger Seitenstollen nöthig, so dass die Eröffnung dieser Station für nächsten Sommer in sicherer Aussicht stehen soll.

— **Direkte Bahn Bern-Neuenburg.** Auf Vorstellungen der Verwaltung dieser Bahn und der betreffenden Kantone hat der schweizerische Bundesrath in Abänderung der Verfügung des Eisenbahndepartements gestattet, dass im kommenden Winter ein Fahrplan mit 7 Zügen einschliesslich Pariser Züge (statt 5) in beiden Richtungen eingeführt werde, mit dem Vorbehalt, dass die Gesammtzahl der Fahrten auf der Strecke Bern-Ausser-Holligen 20 im Tag nicht überschreiten soll.

— **Simplontunnel.** Aus Turin wird berichtet, dass es unter Anwendung der Brandt'schen Bohrmaschinen gelungen ist, den Tunnel bis auf 10300 m vorzutreiben. 6000 Arbeiter, nahezu sämmtlich Italiener, sind bei diesen Arbeiten beschäftigt, 3700 auf der Brieger Seite und 2300 auf der Seite von Iselle. Die Bauunternehmung, Brandt, Brandau & Cie., versichert, dass, wenn keine unvorhergesehenen Fälle eintreten, die Riesenarbeit im Mai 1904 beendet sein wird. Demnächst schon wird der Bau des internationalen Bahnhofes in Domodossola auf italienischer Seite in Angriff genommen werden. Der Bau der Zufahrtlinie zum Simplon zwischen Domodossola und Iselle wird von Italien eifrigst betrieben. Es sind dabei über 2000 Arbeiter beschäftigt, damit die ganze Bahn im Jahre 1904 vollendet sei. Italien und die Schweiz werden die Eröffnung der Simplonbahn mit grosser Feierlichkeit vornehmen.

— **Zum Betriebe italienischer Nebenbahnen** wird der „B. B.-Ztg." aus Mailand folgendes geschrieben: Trotz der befriedigenden Verkehrsentwickelung und der fortgesetzt steigenden Einnahmen ist die Höhe der von den italienischen Eisenbahngesellschaften in den letzten Jahren zur Ausschüttung gelangten Dividenden gleich geblieben. Liegt dies auch zum Theil an der Ungewissheit, ob die am 30. Juni 1904 ablaufenden Betriebsverträge erneuert werden und die Leitungen aus diesem Grunde bestrebt sind, so weit möglich stille Rücklagen zu stellen, so ist doch andererseits nicht zu verkennen, dass die stets wachsenden Ausgaben den erzielten Mehrgewinn fast regelmässig wieder verschlangen. Der Hauptfehler des ganzen Systems in Italien ist darin zu suchen, dass auch die Nebenlinien, von denen die meisten, trotz des Kilometerzuschusses des Staates, nicht einmal die Betriebskosten aufbringen, nutzlos, aber äusserst kostspielig als Hauptbahnen betrieben werden. Vor einigen Monaten nun hat die italienische Südbahn den ersten Schritt gethan, um diesem Uebelstande abzuhelfen und mit Zustimmung der Regierung zunächst probeweise auf einigen Nebenlinien den Vollbahn- in Nebenbahnbetrieb umgewandelt. Der finanzielle Erfolg ist ein geradezu glänzender; denn auf der Linie Foggia-Lucera ist die Monatseinnahme aus der Personenbeförderung von 3300 L. auf 5000 L., auf der Linie Foggia-Manfredoni von 6000 L. auf 16000 L. gestiegen und auf der 43 km langen, elektrisch betriebenen Strecke Bologna-S. Felice haben sich die Einnahmen verfünffacht. Mit Erlaubniss des Ministers der öffentlichen Arbeiten ist seit 1. d. Mts. der Betrieb auf zwei anderen Linien in derselben Weise vereinfacht und für acht weitere hat die Direktion die Bewilligung der vorgesetzten Behörde hierfür bereits nachgesucht. Auch die Mittelmeerbahn beabsichtigt, dem gegebenen Beispiele demnächst zu folgen.

— **Einnahmen der russischen Eisenbahnen im I. Vierteljahr 1901.** Nach den amtlichen Veröffentlichungen haben die russischen Eisenbahnen im ersten Vierteljahr des laufenden Betriebsjahres im allgemeinen eine Zunahme der Einnahmen zu verzeichnen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf den Staatsbahnen sind zwar von 12227559 auf 12145186 R. zurückgegangen, dagegen ist die beförderte Gütermenge auf 1251171000 Pud gegen 1230745000 Pud im Vorjahre gestiegen und dementsprechend auch die Gesammteinnahme auf 87022482 R. gegen 86476699 R., während die Einnahme für eine Werst Bahnlänge von 3256 auf 3236 R. gefallen ist. Die Privatbahnen haben viel günstigere Ergebnisse zu verzeichnen, obwohl auch bei ihnen der Personenverkehr zurückging — es wurden nur 16649780 Personen gegen 16925614 im Vorjahr befördert —; dagegen hat ebenso wie bei den Staatsbahnen der Güterverkehr zugenommen und betrug 1808791000 Pud gegen 1790178000 Pud. Die Einnahmen sind von 37837586 R. auf 40136455 R., die durchschnittliche Einnahme für eine Werst Bahnlänge von 2714 R. auf 2764 R. oder um 1,8 % gestiegen. Im allgemeinen haben die Einnahmen der Bahnen des europäischen Russlands um 2844752 R. zugenommen; die durchschnittliche Wersteinnahme blieb fast unverändert. Die beförderten Mengen auf den Zufuhrbahnen sind im ersten Halbjahr 1901 bedeutend gestiegen: die Einnahmen betragen 564047 R. gegen 329590 R., somit um 234557 R. mehr, auch die Einnahme für die Werst Bahnlänge ist um 5,5 % gestiegen. Die Einnahmen der Eisenbahnen des asiatischen Russlands haben 7904239 R., somit 1485832 R. mehr als in der gleichen Zeit des Jahres 1900 betragen.

Fremde Welttheile.

— Der **anatolischen Eisenbahngesellschaft** wurden kürzlich die auf Grund eines Jrades des Sultans genehmigten Satzungen der Hafengesellschaft in Haidar-Pascha durch den Arbeitsminister zugestellt.

— **Zum Bau der Hedschasbahn (Damaskus-Mekka).** Wie aus Konstantinopel unterm 27. August gemeldet wird, sind aus Damaskus sehr ungünstige Meldungen über die Haltung der Beduinenstämme gegenüber diesem Eisenbahnplane eingetroffen. Der Vali von Hedschaschi sollte mit einer Militärbedeckung von 40 Mann und einer Krupp'schen Kanone die Ingeniöre begleiten, die die Bahnlinie vom südlichen Syrien bis Mekka abzustecken haben. Die ganze Karawane bestand mit den Arbeitern aus 100 Mann, 50 Pferden und 20 Kameelen. Nach etwa 3 Wochen kam die Gesellschaft in traurigster Verfassung zurück. Die Beduinenstämme hatten sie mit grösster Uebermacht überfallen,

wobei 10 Mann getödtet, andere schwer verwundet wurden. Ausserdem erbeuteten die Angreifer die Kanone und die Hälfte der Zugthiere. Man meldet dazu, dass mehrere Araberscheiks schriftliche Erklärung übersandt hätten, wonach sie die Erbauung einer Eisenbahn nach den heiligen Städten auf keinen Fall dulden würden.

— **Sibbieisenbahn (Indien).** Unter aussergewöhnlichen Schwierigkeiten ist der Bau dieser Bahn nach sechsjähriger Thätigkeit fertiggestellt worden, nachdem er wiederholt durch Stürme, Schneefälle, auch durch Umtriebe der Eingeborenen geradezu vernichtet worden war und aufs neue begonnen werden musste. Erfordert hat die Bahn 400 000 000 ℳ, ausserdem 6 000 Menschenleben und 15 000 Krankheitsfälle infolge von Fieber, Pest und Unfällen. Am Hitzschlag starben 112 Menschen.

— **Eisenbahnbau in Französisch-Westafrika.** Wie die Pariser Blätter berichten, ist der Bau der beiden Eisenbahnen in Dahomey und Guinea in vollem Gange. In Abomey sind 5 000 Eingeborene mit Erdarbeiten beschäftigt, in diesem Monat soll bereits mit der Legung der Schienen begonnen werden. Sogar der alte Plan, eine Eisenbahn vom Senegal zum Niger zu bauen, ist wieder aufgenommen.

— **Australisches Ueberlandbahnprojekt.** Das australische Bundesparlament ist dem Plane des Baues einer Ueberlandbahn von Süd- nach Westaustralien näher getreten und hat den Chefingeniör der westaustralischen Bahnen, O'Conner, mit Aufstellung der Pläne und Kostenanschläge beauftragt. Danach würde die Länge der von Port Augusta nach Kalgoorlie führenden Bahn 1 760 km betragen; die Bauzeit wird auf 5 Jahre, die Kostensumme auf 88 000 000 ℳ veranschlagt. Inbegriffen sind hierbei die erheblichen Kosten für Wasserversorgung (etwa 12 000 000 ℳ) und für Einfriedigungen, da der Bahnkörper zu beiden Seiten eingezäunt werden muss. Die Jahreseinnahme schlägt O'Conner einer Meldung der „Kölnischen Zeitung" zufolge auf 6 500 000 ℳ, die Betriebskosten auf 4 500 000 ℳ an; aber zweifellos wird sich der Verkehr binnen kurzem recht erheblich steigern, da der Landweg nicht halb so viel Zeit in Anspruch nehmen wird, wie der Seeweg. Ausserdem ist letzterer bekanntlich gerade an der Südwestküste Australiens sehr gefährlich.

— **Eisenbahnunfall bei Fairville (Nordamerika.)** Eine Depesche aus Kalispel, Montana, vom 31. August d. J. meldet über das Eisenbahnunglück folgendes: Bei Station Nyak im Gebirge riss gestern ein Güterzug entzwei. 28 Wagen, mit Kies beladen, rollten infolge dessen den Berg hinab und fuhren von hinten in einen Personenzug hinein. Ein Salonwagen, in dem sich der Gehilfe des Superintendenten der Great Northern Railway, namens Down, befand, sowie ein mit Arbeitern besetzter Wagen wurden zertrümmert und verbrannten. Down, sein Sohn sowie 18 Arbeiter kamen ums Leben. Einer neueren Depesche zufolge sollen bei dem Zusammenstoss sogar 36 Personen getödtet worden sein, davon 33 skandinavische Arbeiter.

— **Ueber die Tehuantepek-Eisenbahn,** welche zwischen den Hafenplätzen Coatzacoalcos und Salina Cruz den atlantischen Ozean mit der Südsee verbindet, bringt die Wiener „Reform" die Mittheilung, dass die Firma S. Pearson in London die Ausgestaltung dieser Bahn nach einem grossartigen Plane beabsichtigt und das Werk bereits mit einer Arbeiterzahl von 2 000 Mann in Angriff genommen hat. Zunächst wird der Hafen von Salina Cruz, wie wir in Nr. 61 S. 965 d. Ztg. berichteten, eine Erweiterung und Vertiefung erfahren, die ihn befähigt, die grössten Schiffe aufzunehmen, und schon jetzt soll von Japan aus eine Dampferlinie dorthin eingerichtet sein. Ein Vertreter jener Firma hat der „Daily Mail" über das Werk und seine Aussichten folgende Mittheilungen zugehen lassen. Die bestehende Eisenbahn über die Landenge von Tehuantepek ist gewissermaassen nur vorläufig erbaut worden, und Pearson hat sie von der mexikanischen Regierung auf 50 Jahre gepachtet. Die neue Linie wird imstande sein, den ausgedehntesten Verkehre zu genügen. Gegenüber den Kanälen von Nicaragua und Panama wird die Bahn etwa 2 000 km bei der Beförderung von Personen oder Frachten vom mexikanischen Meerbusen zum grossen Ozean ersparen, mit anderen Worten, die englische Linie würde die Frachten um vier Tage kürzer befördern als auf dem Kanalwege. Es wird möglich sein, die Ladung von einem Schiffe an der Ostküste nach einem solchen an der Westküste in 12 Stunden zu schaffen und zwar für höchstens 20 ℳ für die Tonne. Die geplanten Kanalbauten würden nicht viel weniger als 800 000 000 ℳ verschlingen. Um einen Gewinn von 4 % zu erzielen, müsste die Reineinnahme 32 000 000 ℳ betragen, die Roheinnahme aber 60 000 000 ℳ. Um diese Summen herauszuschlagen, müsste der Preis für die Tonne auf 30 ℳ festgesetzt werden. Der englische Eisenbahnbau würde nun nicht mehr als 100 000 000 ℳ kosten, woraus klar hervorgeht, dass man die Frachten zu einem viel geringeren Preise wird befördern können. Trotz des Umbaues zahlreicher Brücken, welchen der neue Plan nothwendig macht, hofft man, ihn in etwa drei Jahren fertig stellen zu können.

— **Ueber das Nicaragua- und Panamakanalprojekt** hat der „Voss. Ztg." zufolge die in Washington eingesetzte Kommission ihren Bericht schon jetzt fertiggestellt, jedoch wird er nicht vor der Dezembertagung dem Kongresse unterbreitet werden. Man ist nämlich in Nordamerika überzeugt, dass, wenn man mit dem Nicaraguakanal ernst macht, die französische Gesellschaft sich dazu bequemen wird, mit Nordamerika Vereinbarungen zu treffen, um wenigstens einen Theil der in das Panamaunternehmen gesteckten Gelder zu retten. Bisher haben die Franzosen den Amerikanern keine annehmbaren Bedingungen gestellt, aber man glaubt, dass vor Zusammentritt des Kongresses Vorschläge einlaufen werden. Man meint, dass der nächste französische Vorschlag als Ablösungssumme für den Panamakanal einen Betrag von 150 000 000 D. bezeichnen werde, allein die amerikanische Kommission schätzte den Werth der bisherigen Arbeiten am Panamakanal auf nur 33 000 000 D. Alsdann würden zur Fertigstellung des Kanals noch 142 000 000 D. erforderlich sein.

— **Der Eisenbahnarbeiterausstand in Argentinien,** welchen wir in Nr. 67 S. 1040 d. Ztg. meldeten, ist einer Meldung der „Times" vom 29. August aus Buenos Aires zufolge beendet. Es handelte sich hierbei bekanntlich um die beim Bau der Zweigbahn Pringles-Bahia Blanca beschäftigten Arbeiter.

Allgemeines.

— **Heitere Bilder aus dem Leben an der Ugandabahn** enthält dem „Flügelrad" zufolge der von Sir C. Eliots über das ostafrikanische Protektorat Uganda erstattete Regierungsbericht. „Man muss durchaus nicht denken", schreibt der Berichterstatter, „dass die Ugandabahn die malerische Wildniss des Landes und der Leute in ihrer nächsten Umgebung irgendwie zerstört hat. Es ist keine spasshafte Uebertreibung, wenn man sagt, dass die Landschaften am Wege den Reisenden an eine Reihe von Bildern im ‚Punch' erinnern. Auf den Bahnsteigen schauen und grinsen nackte Wilde mit gutmüthiger Neugier. Ihre Nacktheit wird noch sichtbarer dadurch, dass sie kurze Mäntel, die am Rücken herunterhängen, und sorgfältig gearbeitete Schmucksachen in den in die Ohren geschnittenen Schlitzen tragen. In der Nähe der Bahnhöfe vermischen sich Strausse und Hausgeflügel fast immer. Das halsstarrige Rhinoceros, das sich neuen Ideen langsamer als andere Thiere anbequemt, macht manchmal dem Zug in einem engen Einschnitt den Weg streitig und bringt ihn zur Entgleisung, obgleich es bei dem Versuch umkommt. Ein Trupp intelligenterer Elephanten besetzt gelegentlich eine Station, zerstört bei der neugierigen Untersuchung den Fahrkartenschalter und nimmt Fahrkarten, die nachher nicht berechnet werden können. . . Meistens wird das Gesetz der indischen Codes gehandhabt; lokale Gebräuche und Ideen werden aber gleichfalls in Betracht gezogen. Es ist mitunter schwer, den Eingeborenen das englische Gesetz verständlich zu machen, und ihre Auslegungen sind oft überraschend und interessant."

— **Eine schaurige Eisenbahnfahrt** mit einem wahnsinnigen Lokomotivführer machten die Reisenden eines Personenzuges der Nebenbahn Hinweil-Effretikon der schweizerischen Nordostbahn. Mitten auf der Fahrt wurde der Lokomotivführer wahnsinnig. Er setzte, wie der „N. Pr. Pr." aus Zürich geschrieben wird, den Zug in vollen Lauf; rasend donnerte er über die Schienen und achtete kein Halt- und kein Nothsignal mehr. Bald aber setzte der Irrsinnige auch die Signalpfeife in Thätigkeit, und gellend ertönten in rascher Aufeinanderfolge die Pfiffe, so dass alles erschreckt auffuhr. Der Kranke hatte den Wahn, es sei die Linie mit Hindernissen gesperrt, und das trug zur Rettung der Reisenden bei. Das Zugpersonal eilte an die Bremsen, und dem Lokomotivheizer gelang es, den irrsinnigen Führer zum Anhalten in einer Station zu veranlassen. Aber den Wahnsinnigen zum Verlassen der Lokomotive zu bringen, vermochte man nicht, und schon wollte er weiter dampfen, als rasch der Zug losgekuppelt ward. Jetzt erst verliess der Mann seine Maschine, und die Gefahr war vorüber.

— **Evangelienwagen.** Eine eigenartige Einrichtung haben sich die Yankees in der „Gospel Car", dem Evangelienwagen, geschaffen, den Forrest Crissey in der „Saturday Post" in Philadelphia beschreibt. Die Einrichtung ist zum Nutzen der Baptistenkirche geschaffen worden, und zwar in Saint James

in Minnesota. Diese Stadt, die heute bedeutend und gut gebaut ist, bestand damals aus einer grösseren Zahl von Zelten, die um eine Baracke, die als Bahnhof diente, zerstreut lagen. „Onkel Boston“, wie Mr. Boston W. Smith allgemein genannt wurde, kaufte einen Wagen, richtete ihn als Kapelle ein und brachte ihn nach Saint James. Der provisorische Pastor war ein Krämer, der bereits in einem seiner Zelte eine Sonntagsschule begründet hatte. Wenige Jahre später, im Jahre 1890, bildete sich in Newyork ein Trust der Evangelienwagen. Solcher Fahrzeuge gibt es gegenwärtig sechs. Man schaltet sie in Züge ein, die nach Gegenden abfahren, in denen die Baptisten noch keine Anhänger haben. Missionare mit Packeten von Flugschriften richten sich darin ein. Auf diese Art sind in den Staaten des Südwestens bereits gegen 100 Gemeinden gegründet.

Bemerkt sei, dass ein ebenfalls kirchlichen Zwecken dienender Eisenbahnwagen, dessen Inneres zu einer Kapelle umgewandelt wurde, auch auf der sibirischen Eisenbahn verkehrt.

— **Verriegelung der Bahnhof-Abschlusssignale.** Da zwar im allgemeinen die Gefahr, dass das Einfahrsignal überfahren wird, mit dem Abstande desselben von der Station abnimmt, andererseits aber eine Aenderung der Fahrstrasse, nachdem der Zug das Einfahrsignal bereits hinter sich hat, um so leichter möglich ist, je weiter das Signal von den Einfahrtweichen entfernt steht, so wird in der „Deutschen Bauzeitung“ der Vorschlag gemacht, zum mindesten bei Stationen mit Bahnsteigstellwerken die Umstellung der auf Einfahrt stehenden Fahrstrassenhebel von dem Zeitpunkt ab, in dem der Zug schon nahe an die Einfahrweichen herangelangt ist, zu verhindern, was durch eine zeitweilige, vom einfahrenden Zuge selbstthätig zu bewirkende und aufzuhebende Verriegelung des auf Fahrt gezogenen Einfahrsignals geschehen könnte. Vorausgesetzt wird dabei, dass es der Sicherheit der Züge keinen nennenswerthen Eintrag thue, wenn die sonst vorgeschriebene jederzeitige Zurückstellbarkeit des Einfahrsignales aufgehoben wird, sobald die vorderste Zugachse nur mehr 300 m von der ersten Spitzweiche entfernt ist, wenn gleichzeitig das Einfahrsignal mindestens 500 m vor der ersten Weiche aufgestellt wird.

Die Verhinderung einer solchen Rückstellbarkeit ist in der „Deutschen Bauzeitung“ an einem Ausführungsbeispiel gezeigt, das die Anwendung einer elektrischen Batterie voraussetzt, deren Vorhaltung wie überhaupt die Unterhaltung der ganzen Einrichtung allerdings, wie auch in der „D. Bauztg.“ nicht verschwiegen ist, gewisse Schwierigkeiten macht, die indessen als nicht unüberwindlich angesehen werden.

— **Kühlung der Eisenbahnwagen.** Während die Heizungseinrichtungen der Eisenbahnwagen im letzten Jahrzehnt mehr und mehr verbessert wurden, ist die Kühlung der Eisenbahnwagen im Sommer zur Zeit noch recht unvollkommen. Ein Besprengen der Wagendecken auf der Abgangsstation an sehr heissen Tagen ist so ziemlich alles, was für die Kühlung der Wagen geschieht. Herr E. Jeran-Schneidemühl macht im „Centralbl. der Bauverw.“ einen Vorschlag, wie man unter Benutzung der vorhandenen und nur unwesentlich zu ergänzenden Einrichtungen für die Dampfheizung auch für eine Abkühlung der Luft in den Wagenabtheilen sorgen kann. Die Grundsätze und die Art der Ausführung stimmen mit denen der Heizung vollständig überein. Die an besonderer Stelle ausserhalb der Abtheile abgekühlte Luft wird durch dieselben Zuleitungsröhren den Heizkörpern, oder in diesem Falle vielmehr den Kühlkörpern zugeführt. Zur Erzeugung der kalten Luft würde am besten eine kleine Ammoniak-Absorptionsmaschine zu verwenden sein, für deren Flüssigkeitspumpe eine Betriebskraft von höchstens $1\frac{1}{2}$ PS genügen würde. An Kühlwasser würden stündlich etwa 600 l erforderlich sein. Zur Zuführung frischer und gereinigter Luft in die Abtheile können dagegen nur Kaltluftmaschinen in Betracht kommen. Um den Wagen frische, reine und kühle Luft zuzuführen, wäre aus der Rohrleitung ein Rohr abzuzweigen und in einen Behälter zu führen, worin die Luft gemischt und dadurch erwärmt wird, damit die eiskalte Luft nicht direkt in die Abtheile ausströmen kann. Die kühle Luft tritt rein und keimfrei aus der Leitung heraus, da die vorhandenen Keime und Staubtheile sich an den eiskalten Wänden des Expansionscylinders und der Rohrleitung niederschlagen. Der Austritt der Luft aus dem Mischbehälter muss von den Reisenden, wie bei der Heizung, durch einen Stellhebel geregelt werden, und da genügend Lüftungseinrichtungen vorhanden sind, können die Fenster geschlossen werden, um den Staub und Rauch von den Abtheilen fernzuhalten. „Solche Einrichtungen in der heissen Sommerzeit würden schon in unserer gemässigten Zone das Reisen viel angenehmer machen, in südlichen Ländern müssten sie geradezu als eine Wohlthat empfunden werden“, fügt der Verfasser seinen Ausführungen im „Centralblatt der Bauv.“ hinzu.

Rechtsprechung.

— **Schmerzensgeld neben der Unfallrente nach österreichischem Recht.** Die Entscheidung des k. k. österr. Obersten Gerichtshofes vom 28. November 1900 Z. 10437, deren Inhalt wir in Nr. 45 S. 726 d. Ztg. kurz mittheilten, hat — wie wir aus verschiedenen Anfragen ersehen — allgemeineres Interesse gefunden. Wir sehen uns daher veranlasst, die uns in dankenswerther Weise zur Verfügung gestellten hauptsächlichsten Urtheilsgründe nachstehend zum Abdruck zu bringen.

„Schaden im Sinne des Gesetzes ist jeder Nachtheil, welcher jemandem am Vermögen, an Rechten oder an seiner Person zugefügt worden ist (§ 1293 A. B. G.-G.). Dass das Gesetz bei dieser Begriffsbestimmung nur einen ökonomischen Nachtheil, d. i. einen solchen Nachtheil im Auge habe, welcher für die wirthschaftliche Stellung des Beschädigten von Bedeutung ist, geht klar aus der Bestimmung des § 1323 hervor, nach welcher, um den Ersatz eines verursachten Schadens zu leisten, alles in den vorigen Stand zurückversetzt, oder wenn dies nicht thunlich ist, der Schätzungswerth vergütet werden muss.

Wenn nun jemand in schuldbarer Weise einen anderen an dessen Körper verletzt hat, ist ihm vom Gesetze (§ 1325 A. B. G.-B.) die Bestreitung der Heilungskosten des Verletzten und der Ersatz des entgangenen, oder wenn der Beschädigte zum Erwerb unfähig wird, auch des künftig entgehenden Verdienstes auferlegt. § 1325 enthält aber auch noch eine weitere Auflage an denjenigen, welcher die Körperverletzung zu verantworten hat; er verpflichtet ihn überdies zur Bezahlung eines den erhobenen Umständen angemessenen Schmerzensgeldes für den Fall, als der Verletzte eine solche verlangt. Entspringt nun auch diese Verpflichtung, wie die Verpflichtung zum Schadenersatze einer und derselben Quelle, dem rechtswidrigen Vorgehen des Beschädigers wider die körperliche Integrität des Verletzten, so kann es doch nicht zweifelhaft sein, dass diese beiden Verpflichtungen ihrem Gegenstande nach von verschiedener Beschaffenheit sind.

Es soll dabei von der geschichtlichen Entwickelung der bezüglichen Ansprüche, von welchen der auf das Schmerzensgeld deutschrechtlichen Ursprungs ist, während die anderen schon nach römischem Rechte bestanden haben, und von der damit in Zusammenhang stehenden Verschiedenheit des rechtlichen Charakters derselben (Privatstrafe, Busse einerseits, Entschädigung andererseits) ganz abgesehen und nur darauf hingewiesen werden, dass das mit dem Erleiden von Schmerzen, körperlicher oder seelischer, verbundene Unbehagen, die mit deren Erduldung verbundene Pein ihrer Natur nach weder eine Zurückversetzung in den vorigen Stand zulässt, noch auch nur davon die Rede sein kann, dass die ausgestandenen Schmerzempfindungen Gegenstand einer Umwerthung in Geld sein können.

Nicht ohne Bedeutung für die Auseinanderhaltung und Unterscheidung dieser beiden Verpflichtungen ist gewiss auch der Gebrauch des Wortes „überdies“ im § 1325 A. B. G.-B. Wird nun die wesentliche Verschiedenheit der beiden in Rede stehenden Verpflichtungen bezw. Ansprüche nicht ausser Acht gelassen und auf den Wortlaut des § 5 des Unfallversicherungsgesetzes Bedacht genommen, nach welchem den Gegenstand der im § 1 dieses Gesetzes bezeichneten Versicherung der durch dasselbe bestimmte Ersatz des Schadens bildet, welcher durch eine Körperverletzung oder durch den Tod des Verletzten entstand, wird weiter in Betracht gezogen, was nach Maassgabe der §§ 6 und 7 U.-V.-G. als Schadenersatz zu leisten ist, ferner berücksichtigt, dass weder in dem Unfallversicherungsgesetze, noch auch im Gesetze vom 27. Juli 1894 des durch das gemeine Recht gewährleisteten Anspruches auf ein Schmerzensgeld an irgend einer Stelle Erwähnung geschieht, dann kann der Ansicht, dass bei einem in Gemässheit dieses Gesetzes versicherten Eisenbahnbediensteten der Anspruch auf Schmerzensgeld schon vermöge des Absatz 4 des Artikel VI desselben Gesetzes schlechthin ausgeschlossen sei, gewiss nicht ohne weiteres beigepflichtet werden. Insbesondere erscheinen die Ausführungen der Revision der Beklagten, welche diesen Standpunkt aus der in der bezogenen Stelle ausgesprochenen Unanwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes ableiten zu können vermeint, darum verfehlt, weil der Anspruch auf ein Schmerzensgeld durch das A. B. G.-B. begründet erscheint, und keineswegs durch jenes Gesetz, welches übrigens vorwiegend prozessuale Bedeutung hat, gewährt worden ist, aus der Unanwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes daher wohl möglicherweise eine Erschwerung der betreffenden Rechtverfolgung, keineswegs aber der Verlust eines im materiellen Rechte begründeten Anspruchs folgen kann, welcher durch das in Rede stehende Gesetz überhaupt in keiner Weise eine Regelung erfahren hat.

Allein von einer Stellungnahme zu jener immerhin strittigen Frage darf im gegebenen Falle angesichts des Umstandes füglich Umgang genommen werden, dass das angefochtene Urtheil in der Beklagten eine ‚andere Person‘ im Sinne des

§ 47 U.-V.-G. erblickt hat, sohin, die Richtigkeit dieser Auffassung des Berufungsgerichtes vorausgesetzt, auch vom Standpunkte der Revision der Beklagten die Vorschrift des obenbezogenen Absatz 4 nicht mehr in Betracht kommen könnte.

Die Revision der Beklagten macht gegen jene Auffassung des berufenen Urtheils den Revisionsgrund § 503 Ziffer 4 C.-P.-O. geltend. Allein mit Unrecht, denn die Beklagte hat zugestanden, dass der Kläger zur Zeit des Unfalls Bremser der X-Bahn, sohin nicht ihr Bediensteter war, dass er zu ihr niemals in irgend einem Dienstverhältniss gestanden und sich der Unfall, dessen Opfer er geworden, auf ihrem Bahnkörper ereignet hat. Als einem Bediensteten der X-Bahn kann dem Kläger gegenüber nur diese Gesellschaft als Unternehmer des Betriebes, in welchem er als Arbeiter beschäftigt war, in Betracht kommen (Minist.-Verordg. vom 3. April 1888), und erscheint sohin die Beklagte ihm gegenüber allerdings als eine andere Person im Sinne des § 47 U.-V.-G. Darauf ist selbstredend der Umstand, dass auf dem J-Bahnhofe eine gewisse Gemeinschaftlichkeit des Betriebes der X-Bahn und der Beklagten stattgefunden hat, ohne jeden Einfluss. Zu einer Beschränkung des Begriffs ‚andere Personen‘ auf physische Personen, wie sie die Revision der Beklagten geltend machen will, ist im Gesetze eine Nöthigung nicht vorhanden: sollte aber selbst diese Interpretation die richtige sein, dann wäre bei dem durch das ergangene Strafurtheil bewiesenen Verschulden der Organe der Beklagten das Klagerecht des Verletzten gegen die Beklagte noch nicht ausgeschlossen, weil ja für das Verschulden ihrer Organe immer wieder die Beklagte und zwar selbst abgesehen von der bezüglichen Bestimmung des Haftpflichtgesetzes schon im Grunde des § 19 der kais. Verordg. vom 15. Dezember 1851 haftbar sein würde, indem schon hiernach die Betriebsunternehmungen für Beschädigungen an Personen und Sachen haftbar erklärt worden waren, welche durch ein Verschulden ihrer Beamten oder Diener zugefügt worden sind.

Aus der Unmöglichkeit, sich beim Peage- oder Durchzugsverkehr durch die Eingehung weiterer Versicherungen von der Uebernahme der Verantwortung für die Verletzung fremder Eisenbahnbediensteten trotz der Zugehörigkeit zur berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt auszuschalten, kann ein Argument gegen die Anwendbarkeit des § 47 U.-V.-G. doch gewiss nicht hergeholt werden. Das sicherste Mittel gegen das Verfallen in weitere Verbindlichkeiten wird jedenfalls in der pflichtmässigen Anwendung der grössten Sorgfalt in der Richtung bestehen, dass nichts unterlassen werde, was geeignet ist, zu verhüten, dass Unfälle vorkommen, welche das Leben und die körperliche Integrität der fremden Eisenbahnbediensteten gefährden.“

Bücherschau.

— **Bulletin de la Mutuelle - Transports.** Unter dem Namen La Mutuelle - Transports hat sich in Paris ein Verein gebildet, der den ausgesprochenen Zweck hat, die Interessen des Handels, des Gewerbes und der Landwirthschaft den Verkehrsanstalten gegenüber in gemeinsamer Arbeit zu vertreten und auf Abstellung der im französischen Verkehrswesen bestehenden Mängel und Missstände hinzuwirken. Es haben sich eine Anzahl von Grossindustriellen und Grosskaufleuten zum Beitritt gemeldet, ausserdem aber haben mehrere Handelskammern und eine Reihe von Gewerbekammern (chambres syndicates) der verschiedensten Industriezweige die Mitgliedschaft erworben. Seit dem 1. April d. J. lässt der genannte Verein eine Monatsschrift erscheinen, die unter der Bezeichnung „Bulletin de la Mutuelle - Transports“ die Interessen des Vereins in der Oeffentlichkeit vertritt. Verwaltung und Schriftleitung haben ihren Sitz in Paris, rue Caumartin Nr. 66. Uns liegen zur Zeit die ersten vier Hefte dieses Blattes vor, das regelmässig in drei verschiedenen Abtheilungen erstens die Binnenschifffahrt, zweitens die Eisenbahnen und Landtransporte und drittens die Seeschifffahrt behandelt. In der ersten Nummer werden die Ziele des Blattes auf den Gebieten der Schifffahrt kurz dahin zusammengefasst, dass die Hebung der französischen Handelsmarine, die Verbesserung der Hafenanstalten, die Errichtung von Freihäfen sowie die Erweiterung des Kanalnetzes ins Auge gefasst werden sollen. Betreffs des Eisenbahnverkehrs spricht sich der Arbeitsplan in folgender Weise aus: Wenn man die seit der Einführung der Eisenbahnen erzielten unbestreitbaren Fortschritte unparteiisch prüft, so kann man sagen, dass die Fuhrkosten für einen Reisenden von 15 Cts. auf 4,3 Cts. für das Kilometer und die Transportkosten für Frachtgut von 35 Cts. auf 5,2 Cts. für das Tonnenkilometer ermässigt worden sind. Diese Ermässigungen genügen aber dem heutigen wirthschaftlichen Bedürfnisse nicht mehr. Der Verkehr fordert gebieterisch weitere Verbesserungen, wofern nicht die Lebensinteressen des Landes gefährdet und die Spannkraft seiner wirthschaftlichen Ausdehnung unterbunden werden soll. Der Wettbewerb des Auslandes macht neue Zugeständnisse unerlässlich nothwendig. Gerade diese Sachlage ist es gewesen, die einige klarblickende Geister nach Mitteln und Wegen der Abhilfe suchen liess und die im Verlaufe dieser berechtigten Bestrebungen dahin geführt haben, dass die Vorsitzenden der Gewerbekammern des Seinedepartements zu gemeinsamer Berathung zusammentraten und die Errichtung der „Mutuelle-Transports“ beschlossen, deren Ziele sich kurz und klar in den Worten zusammenfassen lassen: „Prüfung und Erörterung aller auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu ermöglichenden Fortschritte und Gewährung von Rath und Schutz für ihre Mitglieder.“ Der Verein bittet alle Betheiligten, ihn mit ihren technischen Kenntnissen und ihrem guten Willen zu unterstützen, und ist überzeugt oder vielmehr gewiss, dass ihm durch die Hilfe seiner Mitarbeiter in den Kreisen des Parlaments und der Regierung williges Gehör verschafft werden wird. Als berufener Vertreter der wirthschaftlich Schwachen hofft er, dass die Gerechtigkeit und Billigkeit der Verkehrsanstalten ihm die Beilegung und Ausgleichung etwaiger Meinungsverschiedenheiten ermöglichen wird. Dementsprechend wird auch das Bulletin die Vertretung aller wirthschaftlichen Interessen in der Oeffentlichkeit übernehmen, aber es wird sich auf das strengste von jeder persönlichen Anfeindung fern halten, denn es will ein Werkzeug nutzbringender Arbeit und keine Kriegswaffe sein. Eine Durchsicht der einzelnen bislang erschienenen Hefte ergibt, dass sie diesen Zusagen in bester Weise entsprochen haben. Jedes derselben enthält eine Reihe vornehm gehaltener, aus sachkundiger Feder stammender Aufsätze aus allen Zweigen des Verkehrswesens. Von den auf die Eisenbahnen bezüglichen Abhandlungen sind namentlich zu erwähnen der in Nr. 1 erschienene Aufsatz „über die gegenseitigen Rechte des Staates und der Eisenbahngesellschaften in Bezug auf die Tarife“ sowie in Heft Nr. 2 eine Arbeit über die Bedeckung offener Güterwagen und in Heft Nr. 4 ein längerer Aufsatz über die für den Bereich der französischen Staatsbahnen in Aussicht genommenen Kilometerhefte, deren Einführung beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten beantragt ist.

Für den Handelsstand erhält die Zeitschrift dadurch noch besonderen Werth, dass jeder Nummer ein Verzeichniss der im Vormonate veröffentlichten neuen Tarife in einem besonderen Hefte beigelegt ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Eröffnung der Haltestelle Ober-Rzepsch für den Gesammtverkehr.

Am 2. September 1901 wird die bisher für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Ober-Rzepsch der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg für den Gesammtverkehr eröffnet.

Teplitz, im August 1901. (2270)
Die Direktion.

2. Lieferfristen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Maassnahmen anlässlich der Herbstmanöver in Krain.

Infolge starker Inanspruchnahme der Strecken Steinbrück-Triest und St. Peter in Krain-Fiume durch Truppentransporte anlässlich der Herbstmanöver in Krain und der hierdurch bedingten Einschränkung bezw. gänzlichen Sistirung des Güterzugverkehres auf den vorbezeichneten Strecken werden mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. August l. J. Z. 40 182/16 folgende Anordnungen getroffen:

a) Auf Grund des § 63 des Betriebs-

reglements bezw. des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr wird mit Gültigkeit vom 4. bis einschliesslich 8. September 1901 eine temporäre Zuschlagsfrist von zwei Tagen zu der reglementarischen Lieferfrist für Frachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Thieren und leicht verderblichen Gütern) festgesetzt. Diese Zuschlagsfrist findet auf jene, auf den eingangs benannten Strecken zur Aufgabe gebrachten, oder nach und über dieselben bestimmten Frachtentransporte Anwendung, deren Beförderung auf unseren Linien oder auf fremden Bahnen während der Gültigkeitsdauer der Zuschlagsfrist aus Anlass der heregten Einschränkung bezw. Sistirung des Güterzugverkehres behindert wird.

b) Vom 4. bis einschliesslich 6. September l. J. findet in den Stationen Adelsberg und St. Peter in Krain eine Aufgabe von Wagenladungsgütern und am 7. September l. J. eine Auf- und Abgabe von Frachtgütern überhaupt nicht statt.

c) Ferner wird die Nothwendigkeit eintreten, in der Zeit vom 4. bis einschliesslich 7. September l. J. Frachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Thieren und leicht verderblichen Gütern), insofern deren Verladung und Beförderung nicht erfolgen kann, in sämmtlichen Stationen der vorbenannten Strecken, exkl. der Station Triest, gemäss § 55, Absatz 2 des Eisenbahn-Betriebsreglements bezw. Art. 5, Absatz 2 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr blos in einstweilige Verwahrung nach Zulässigkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung zu übernehmen.

Wien, im August 1901. (2271)
Die Generaldirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Maassnahmen anlässlich der Herbstmanöver in Oberösterreich.

Infolge starker Inanspruchnahme der Strecke Kufstein-Ala durch Truppentransporte anlässlich der Herbstmanöver in Oberösterreich und der hierdurch bedingten Einschränkung bezw. gänzlichen Sistirung des Güterzugverkehres auf der vorbezeichneten Strecke werden mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. August l. J. Z. 40182/16 folgende Anordnungen getroffen

a) Auf Grund des § 63 des Betriebsreglements bezw. des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr wird mit Gültigkeit vom 4. bis einschliesslich 8. September 1901 eine temporäre Zuschlagsfrist von zwei Tagen zu der reglementarischen Lieferfrist für Frachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Thieren und leicht verderblichen Gütern) festgesetzt. Diese Zuschlagsfrist findet auf jene, auf der eingangs benannten Strecke zur Aufgabe gebrachten, oder nach und über dieselbe bestimmten Frachtentransporte Anwendung, deren Beförderung auf unseren Linien oder auf fremden Bahnen während der Gültigkeitsdauer der Zuschlagsfrist aus Anlass der beregten Einschränkung bezw. Sistirung des Güterzugverkehres behindert wird.

b) Ferner wird die Nothwendigkeit eintreten, in der Zeit vom 4. September bis einschliesslich 7. September l. J. Frachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Thieren und leicht verderblichen Gütern), insofern deren Verladung und Beförderung nicht erfolgen kann, in sämmtlichen Stationen der vorbenannten Strecke gemäss § 55, Absatz 2 des Eisenbahn-Betriebsreglements bezw. Art. 5, Absatz 2 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr blos in einstweilige Verwahrung nach Zulässigkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung zu übernehmen.

Wien, im August 1901. (2272)
Die Generaldirektion.

---

3. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1901 wird das Heft 6 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Verkehr Baden-Main-Neckarbahn) neu ausgegeben. Neben zahlreichen und zum Theil erheblichen Ermässigungen werden durch das neue Tarifheft in einzelnen Stationsverbindungen, insbesondere im Verkehr mit den Stationen Frankfurt a/M. Hauptbhf. und Frankfurt a/M. Hafen (rechtsmainisch) auch Frachterhöhungen eingeführt. Soweit solche eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober 1901, die Frachtsätze für Frankfurt a/M. Hauptbhf. und Frankfurt a/M. Hafen aber bis zum 1. Januar 1902 in Gültigkeit.

Im Verkehr mit den Stationen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft — Bregthalbahn und Kaiserstuhlbahn — bleiben die Entfernungen im seitherigen Tarifheft bis zur Ausgabe des neuen südwestdeutschen Tarifheftes 8 — Verkehr mit den Stationen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft — noch bestehen.

Mit Einführung des neuen Tarifheftes 6 gelangen die seitherigen Ausnahmetarife 5 für Sprit und Spiritus und 9 für Blei in Blöcken, weil entbehrlich, zur Aufhebung.

Karlsruhe, den 30. August 1901. (2273)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. September d. J. beträgt das Wägegeld für der Station Mannheim Industriehafen zur Verwiegung kommende Steinkohlen, wie im Spezialtarif III genannt, 40 ₰ für den Eisenbahnwagen.

Karlsruhe, den 27. August 1901. (2274)
Generaldirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Am 15. September d. J. treten von Schottwitz (Eisenbahndirektionsbezirk Breslau) nach Rostock, Warnemünde, Wismar und Lübeck direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs E für Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehäfen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. August 1901. (2275)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Südwestdeutscher Verband.

Die zwischen Dillingen (Saar) und Primsweiler gelegene Station Nalbach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken wird vom 1. September 1901 ab in das Heft 2 des Verbands-Gütertarifs aufgenommen. Bis auf weiteres werden der Frachtberechnung, je nachdem sich die billigste Entfernung ergibt, die Tarifentfernungen der Station Dillingen (Saar), erhöht um 7 km, oder der Station Primsweiler, erhöht um 8 km, zu Grunde gelegt.

Strassburg, den 28. August 1901. (2276)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Die in den württ.-schweizer. Gütertarifen Heft 1 (Nordostbahn) und Heft 2 (Vereinigte Schweizerbahnen) sowie im Ausnahmetarif für Getreide Württemberg-Vereinigte Schweizerbahnen vom 1. Januar 1901, in den Ausnahmetarifen für frische Aepfel und Birnen schweizerische Nordostbahn-Württemberg vom 1. September 1898 und Vereinigte Schweizerbahnen-Württemberg vom 10. Oktober 1900 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Bretten, Mengen und Sigmaringen treten mit dem 31. August l. J. ausser Kraft und werden durch die im südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheft II A vom 1. September l. J. enthaltenen Frachtsätze für diese Stationen ersetzt. Nur die Frachtsätze Bretten-Aarau und Luzern im Tarifheft I bleiben bis auf weiteres noch in Kraft.

Stuttgart, den 30. August 1901. (2277)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.
(Gruppe II.)

Mit Gültigkeit vom 1. September werden die im Direktionsbezirk Posen gelegenen Stationen Bonikowo, Gross-Sepno, Plastowo und Ujazd der Neubaustrecke Graetz-Kosten sowie die zwischen Crossen a/O. und Poln. Nettkow gelegene Haltestelle Thiemendorf des Direktionsbezirks Posen in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Gleichzeitig treten ermässigte Frachtsätze nach Buk, Eichenhorst, Graetz und Opalenitza in Kraft.

Kattowitz, den 28. August 1901. (2278)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Mittelsteine usw.

Zum vorbezeichneten Kohlenausnahmetarife tritt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag VI in Kraft, der Frachtsätze nach der Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl der k. k. österreichischen Staatsbahnen, nach Station Vobrubec, ermässigte Frachtsätze nach Station Dymokur der böhmischen Kommerzialbahnen und Berichtigungen enthält. Die bisherigen Frachtsätze nach Station Königstadtl der böh-

mischen Kommerzialbahnen werden aufgehoben.

Der Nachtrag ist zum Preise von 10 ₰ für das Stück käuflich zu haben.

Kattowitz, den 27. August 1901. (2279)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 3.

Die Frachtsätze nach den Seehafenstationen transit und zwar Ausnahmetarif a (Weizen), b (Bohnen) und c (Kleie) werden mit Gültigkeit vom 15. September laufenden Jahres im Verkehre von Zolkiew durchweg um 11 ₰ für 100 kg ermässigt. Die Ermässigung beruht auf Herabsetzung der Antheile der österreichischen Bahnen.

Breslau, den 31. August 1901. (2280)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1901 gelangt der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält neben anderen Aenderungen und Ergänzungen Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen, erhöhte Entfernungen für Nürnberg Rangirbhf., gültig ab 1. November 1901, und für Bockenheim, Hanau Nordbhf. und Hanau Westbhf., gültig ab 1. Januar 1902, sowie Ausnahmefrachtsätze für Zucker zur Ausfuhr und für Rohzucker an Raffinerien.

München, den 30. August 1901. (2281)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. September l. J. ist zum Tarifheft II B (Verkehr elsasslothringische und luxemburgische Bahnen-Ostschweiz) und zum Tarifheft II F (Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken-Ostschweiz) je der I. Nachtrag erschienen.

Diese Nachträge, welche von den betheiligten Verwaltungen und von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich abgegeben werden, enthalten u. a. Frachtsätze für die Stationen Diedenhofen-Beauregard, Gandringen und Saaralben der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie für die schweizerischen Stationen Flums und Reckingen, ferner neue bezw. geänderte Frachtsätze für Eisen und Stahl, Calcium-Carbid, Felle und Häute, endlich Berichtigungen der Haupttarife.

Karlsruhe, den 27. August 1901. (2282)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Am 15. September d. J. tritt der V. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 2 für Wein, Most und zerquetschte Weintrauben in Kraft. Durch denselben wird eine Anzahl neuer deutscher Stationen in den besagten Ausnahmetarif einbezogen. Für die Bahnhöfe von Frankfurt a/M. und Hanau, sowie für Mannheim Neckarvorstadt treten infolge Taxberechnung nach Maassgabe der wirklichen Entfernungen theilweise Frachterhöhungen ein. Dieselben gelten indessen erst vom 1. Januar 1902 ab.

Exemplare obigen Nachtrags sind bei der betheiligten deutschen und österreichischen Verwaltung gratis erhältlich.

Nähere Auskunft ertheilt das Verbands-Abrechnungsbüreau in Strassburg.

Strassburg, den 29. August 1901. (2283)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.
Tarif Theil II, Heft 2 betr.

Am 1. Oktober 1901 tritt der Nachtrag II in Kraft, welcher Abänderungen und Ergänzungen zum Haupttarif und zum Nachtrag I enthält.

München, am 30. August 1901. (2284)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarife vom 1. Juli 1901 für Futtermittel, Streumittel, Saatgut.

Das Empfangsgebiet des besonders ermässigten Ausnahmetarifs für Futter- und Streumittel, sowie für Saatgut vom 1. Juli d. J. wird mit sofortiger Wirksamkeit auf den Kreis Lüben der Provinz Schlesien ausgedehnt.

Demzufolge ist in den Zusätzen laut Bekanntmachung vom 12. d. Mts.

a) auf Seite 2 des vorgenannten Tarifs zu Zeile 8 von oben,
b) auf Seite 2 des Tarifs für Futter- und Streumittel, gültig vom 1. Juli bis 30. September d. J. zu Zeile 11 von oben

zwischen „Guhrau“ und „Militsch-Trachenberg“ nachzutragen: „Lüben“.

Berlin, den 29. August 1901. (2285)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die derzeit in den einzelnen Tarifheften nachrichtlich aufgenommenen Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den badischen Nebenbahnen in Privatbetrieb sind mit sofortiger Wirkung in einer besonderen Ausgabe als Anhang zu den direkten Gütertarifen der badischen Staatseisenbahnen erstattet worden. Exemplare des Anhangs können von den Dienststellen, welche auf Verlangen nähere Auskunft ertheilen, zum Preis von 10 ₰ für das Stück bezogen werden.

Karlsruhe, den 29. August 1901. (2286)
Generaldirektion.

Im Ausnahmetarif 5a für Steine des Spezialtarifes III des bayerisch-sächsischen Gütertarifes, Heft 2, kommt ab 4. September d. J. für Sendungen zwischen Passau und Riesa Elbkai ein Frachtsatz von 1,06 ℳ für 100 kg zur Anwendung.

Dresden, den 31. August 1901. (2287)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbands-Güterverkehr.

1. Vom 1. September d. J. ab erfährt der Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien in Bezug auf das Waarenverzeichniss und die Anwendungsbedingungen Aenderungen, wie solche in den Gruppen- und Gruppenwechselverkehren der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen bereits am 1. August d. J. in Kraft getreten sind. — Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und die Auskunftsbüreaus.

2. Die im Tarifnachtrage 10 für Domnitz vorgesehenen Entfernungen finden vom 1. September d. J. ab Anwendung. An dem vorbezeichneten Tage wird Domnitz für den Güterverkehr eröffnet.

Magdeburg, den 29. August 1901. (2288)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten in Kraft:

1. anderweite Fassung des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien,
2. direkte Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen Volpriehausen (Dir.-Bez. Cassel), Wanne (Dir.-Bez. Essen) und Thiemendorf (Dir.-Bez. Posen).

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 1. September 1901. (2289)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Zum Heft 16 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommen am 1. September d. J. Schnittfrachtsätze des Spezialtarifs III und Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Thonerde in Ladungen von mindestens 10000 kg pro Wagen zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Die im Heft 12 desselben Tarifs enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III für den Verkehr zwischen Wartha einerseits und Nördingen und Schimpach andererseits treten am 15. Oktober d. J. ohne Ersatz ausser Geltung.

Strassburg, den 24. August 1901. (2290)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 7 und 9 des Verbandsgütertarifs.)

Am 1. November 1901 treten die ab 1. September 1900 eingeführten direkten Frachtsätze für die Beförderung von Thon, Schieferthon etc. von Rakonitz, Station der Buschtěhrader Eisenbahn, nach Freudenstadt, Stuttgart Hptbhf., Stuttgart Nordbhf., Stuttgart Westbhf., Friedrichsfeld B. B., Eisenberg i. d. Pfalz und Friedrichsfeld M. N. B. ausser Kraft. Dieselben sind durch die bereits am 15. Juli 1901 für die gleichen Stationsverbindungen zur Einführung gebrachten direkten Schieferthon-Frachtsätze ersetzt.

München, den 29. August 1901. (2291)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Die Station Meseritz unseres Bezirks wird mit Gültigkeit vom 10. September d. J. ab als Versandstation in den Ausnahmetarif 6a für Braunkohlen (auch pulverisirt), Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks), Braunkohlenbriketts (auch Nasspresssteine) des Gruppentarifs II und des Gruppenwechseltarifs I/II aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Posen, den 28. August 1901. (2292)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. September l. J. ab werden für Pflastersteine von Kandern nach Heilbronn ermässigte Frachtsätze

eingeführt. Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 28. August 1901. (2293)
Grossh. Generaldirektion.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit dem' 5. September 1901 wird in Ziffer 2 der Erläuterungen zu den Tariftabellen des Güter- etc. Tarifs Basel bad. Bahnhof und Waldhut-Gotthardbahn vom 1. November 1897 die litt. e sammt Anmerkung durch nachstehende Bestimmung ersetzt:

e) nach und von den belgischen Stationen. Ausgenommen sind Sendungen nach und von Antwerpen transit, sowie Antwerpen (Gare centrale, Bassins und Entrepôt) loco, bei denen in dem Frachtbriefe Beförderung über ‚Herbesthal' vorgeschrieben ist.

Karlsruhe, den 28. August 1901. (2294)
Gr. Generaldirektion.

Badisch-württembergischer Thierverkehr.

Mit sofortiger Wirkung sind zwischen der Station Heilbronn Südbahnhof und den in den Tarif aufgenommenen badischen Stationen über verschiedene Uebergänge direkte Frachtsätze zur Einführung gekommen. Die Abfertigung ist jedoch nur auf Thiere in Wagenladungen beschränkt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 28. August 1901. (2295)
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt nach Bayern.
(Ausnahmetarif Nr. 1 vom 1. April 1898.)

Das Ausschreiben Nr. 2315a in der „Vereinszeitung" Nr. 74 Seite 1129 vom 22. September 1900 gilt mit Wirksamkeit vom 1. September 1901 auch für die diesjährige Schifffahrtsperiode.

München, den 29. August 1901. (2296)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbands-Gütertarif.

Zu unserer Bekanntmachung vom 29. Mai d. J. Die im Nachtrag 7, Seite 24–26 und 29—33 enthaltenen anderweiten Stationsentfernungen für Eger, Franzensbad, Hof treten nunmehr am 1. September d. J. bezw. — soweit Frachterhöhungen damit verbunden sind — am 1. November d. J. in Kraft. Auskunft ertheilen die betheiligten Verbandsstationen.

Hannover, den 29. August 1901. (2297)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. September d. J. der Nachtrag II in Kraft, enthaltend neue Frachtsätze der Tarifabtheilung A für Eisenerz nach der Station Deutsch-Oth (Ladestelle Redingen) und Station Zwickau i. Sachs. sowie von den Stationen Bergisch-Gladbach, Cabel und Langschede, ferner von Hirschberg a/S. nach Unterwellenborn und von Bannstein, Reichshofen Werk und Stieringen-Wendel nach Völklingen. Der Nachtrag ist für 10 ₰ bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 28. August 1901. (2298)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) und Paris (Douane).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1901 werden bei Beförderung als Eilgut mit Schnellzügen zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) einerseits und Paris (Douane) andererseits für die Artikel: Butter, Eier (Geflügeleier), Fette u. zw.: Talg, thierischer, roh, Schweinefett (Filz, Schmer, Schweineschmalz), auch gekocht, Gänsefett, Kochfett, Fischkonserven, Fleisch, frisch, geräuchert, gepökelt, gesalzen oder sonst zubereitet, auch Fleischkonserven, Fleischwaaren wie: Schinken, Würste u. dgl., Gänselebern, Gebäck (Schwarz- und Weissgebäck [auch Osterbrot] Mazzes), Geflügel, todtes, Hefe (Germ) sowohl flüssige als feste in Frachtstücken von höchstens 50 kg per Stück, ferner Presshefe, Käse, auch Kräuterkäse (Schabzieger) in Kübeln, Kisten, Fässern oder starken mit Deckeln versehenen und den Inhalt vor Beschädigung genügend schützenden Weidenkörben verpackt; Rohzieger in Kübeln, Fässern, Kisten und Säcken verpackt; Margarin (Oleomargarin), Mineralwasser (auch künstliches) in Kisten, Nahrungskonserven u. zw.: Fisch- und Fleischkonserven, Nüsse, ausgenommen Kokosnüsse (Coquillanüsse), Muskatnüsse, Steinnüsse, Beinnüsse (Drechslermaterialien), Rindschmalz, auch Kunstrindschmalz, Thiere, todte, und zw.: geschlachtetes Vieh (Lämmer, Zicklein usw.), verpackt, Wildpret, todtes, auch todte Kaninchen, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Für eine Sendung:

5	6—10	11—15	16—20	21—25	26—30	31—35	36—40	41—45	46—50	51—55	56—60	61—65	66—70	71—75	76—80	81—85	86—90	91—95	96—100	über 100 kg (je 10 kg voll gerechnet)
Kilogramm																				
Francs pro Sendung																				Francs für 1 000 kg
6,50	7,45	9,10	9,40	a 12,45 b 11,55	a 14,10 b 13,20	a 16,40 b 14,90	a 18,05 b 16,55	a 19,75 b 18,25	a 21,45 b 19,95	a 24,05 b 22,20	a 25,70 b 23,85	a 28,30 b 26,20	a 30,00 b 27,90	a 32,60 b 30,15	a 34,30 b 31,85	a 36,90 b 34,15	a 38,60 b 35,85	a 41,15 b 38,10	a 42,85 b 39,80	a 428,60 b 398,00

Die Frachtsätze unter a gelten für Sendungen nach und von Paris, jene unter b nur für Käse nach Paris. Für Wildpret, welches nicht derart verpackt ist, dass die Umladung bezw. Beiladung zu anderen Gütern ohne Schwierigkeiten erfolgen kann, z. B. bei Verwendung von Böcken und Stangen zum Aufhängen des Wildpretes während des Transportes, ist die Fracht auf Grund nachstehender Frachtsätze zu berechnen:

Für die französischen Strecken für mindestens 2 500 kg 93,20 Frcs. pro 1 000 kg.
Für die ausserfranzösischen Strecken für mindestens 2 000 kg 335,40 Frcs. pro 1 000 kg.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund

a) der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile 1 Abtheilung A;
b) der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile 1 Abtheilung B und
c) des Kilometerzeigers und der Lieferfristtabelle, enthalten im Gemeinschaftlichen Hefte für den österr.-ungar.-französischen Eisenbahnverband.

Die Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche von einem Eilgutfrachtbriefe begleitet sind, in welchem vom Absender die Beförderung mit Schnellzug vorgeschrieben ist. Die Beförderung mit Schnellzügen erfolgt via Salzburg-Ulm-Mühlacker-Kehl-Avricourt und wird nur soweit zugesichert, als es die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges gestatten.

Wien, am 28. August 1901. (2299)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Oktober d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr., der Königsberg-Cranzer, Marienburg-Mlawkaer und ostpreussischen Südbahn ein neuer Tarif in Kraft, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1898 nebst den Nachträgen I und II ausser Kraft gesetzt wird.

Auf Grund des neuen Tarifes treten neben Frachtermässigungen in gewissen Stationsverbindungen auch geringe Frachterhöhungen ein. Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis 15. Oktober d. J. in Geltung.

Druckabzüge des neuen Tarifs sind in etwa 4 Wochen zum Preise von etwa 1,20—1,40 ℳ bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Kattowitz, den 29. August 1901. (2300)
Königliche Eisenbahndirektion.

Cöln-Bonner Kreisbahnen.

Vom 2. September ab werden auf den Strecken der Cöln-Bonner Kreisbahnen Eil- und Frachtstückgüter mit einzelnen dazu bestimmten Zügen, welche durch Aushang auf den Stationen bekannt gemacht werden, befördert. Die Annahme und Auslieferung der Stückgüter erfolgt auf den nicht mit Beamten besetzten Stationen durch den Zugführer während des Aufenthaltes der Züge. Die Bestimmung Seite 5 des Nachtrages I zum Gütertarif für den Binnenverkehr, wonach die Frachtsätze für Stückgut nur bei Aufgabe von mindestens 1 500 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht Anwendung finden, tritt mit dem obengenannten Tage ausser Kraft.

Cöln, den 29. August 1901. (2301)
Die Direktion.

4. Verdingungen.

K. württembergische Staatseisenbahnen.
Werkholzlieferung.

Der Bedarf der k. Eisenbahnwerkstätten an Werkhölzern für das Jahr 1902 soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und die Verzeichnisse über die Grösse des Bedarfs und die Masse der Hölzer werden auf Verlangen von der unterzeichneten Stelle kostenfrei abgegeben.

Die angebotenen Mengen und die Einzelpreise sind in diese Verzeichnisse bei den betreffenden Sorten einzusetzen.

Die Angebote wollen spätestens bis
20. September 1901, Abends 6 Uhr,
verschlossen und mit der Aufschrift „Werkholzlieferung“ versehen bei unterzeichneter Stelle eingereicht werden.

Cannstatt, den 27. August 1901. (2302)
K. Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

Die Lieferung von Schwellen- und Schienenbohrern, Schienennagelzangen, Schlammkratzen, Spaten, Handglocken für Portiers und Müllschippen soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am Freitag, den 13. n. Mts., Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 22. September.

Magdeburg, den 24. August 1901. (2303)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des Bedarfs an eisernen Holzschrauben und Eisenschrauben (3 700 Packete von je 100 Stück) soll im Wege öffentlicher Ausschreibung vergeben werden, wozu die Materialverzeichnisse und Bedingungen von unserem Materialienbüreau hierselbst gegen postfreie Einsendung von 20 ₰ bezogen werden können.

Etwaige Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 7. September d. J., Vormittags 11 Uhr, einzusenden und müssen enthalten:

1. Preisangabe für die einzelnen Schraubensorten sowohl als auch die Gesammtsumme,
2. die für die Lieferung geforderte Frist,
3. den Namen des Fabrikanten.

Der Zuschlag wird spätestens am 20. September d. J. ertheilt.

Oldenburg, den 26. August 1901. (2303a)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Die Erd-, Maurer- (Beton-), Asphalt-, Steinmetz- und Schmiedearbeiten zum Bau eines Empfangsgebäudes auf dem Bahnhofe Worms bis Erdgeschoss-Fussbodenoberkante sollen einschl. der Lieferung der Materialien mit Ausnahme des Cementes, welcher verwaltungsseitig geliefert wird, als ein Werk öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen, welche im Zimmer 124 des Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstrasse 1 hier, während der Dienststunden von 8—12 Uhr Vorm. und von 2½—6 Uhr Nachm. zur Einsicht offen liegen, können ohne Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ 20 ₰, die zugehörigen (2 Blatt) Zeichnungen (Grundriss und Lageplan) für 2 ℳ durch unser Centralbüreau hier bezogen werden.

Die Detailzeichnungen können im Zimmer 61 unseres Verwaltungsgebäudes eingesehen werden, woselbst auch jede gewünschte nähere Auskunft ertheilt wird.

Angebote sind verschlossen, portofrei und mit der Aufschrift „Angebot auf die Erbauung eines Empfangsgebäudes im Bahnhofe Worms“ bis zum Eröffnungstermine am Sonnabend, den 14. September d. J., Vormittags 10 Uhr, welcher im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Mainz, den 25. August 1901. (2304)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbau- und Baumaterialien.

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten abgängigen Schienen, Schwellen, sowie Eisen- und Stahlschrott etc. sollen öffentlich verkauft werden.

Der Termin dafür ist auf den
12. September 1901, Vormittags 11 Uhr,
festgesetzt und sind mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote bis zu diesem Zeitpunkte versiegelt und portofrei an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 15 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen im Zimmer 1 unseres Verwaltungsgebäudes II zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar, nicht in Briefmarken) von dem diesseitigen Rechnungsbüreau abgegeben.

Bestellgeld ist nicht erforderlich. (2305)
St. Johann-Saarbrücken, im Aug. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel lagernden **unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien**, und zwar ungefähr: 2259 t Schienen aus Stahl und Eisen, 530 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 538 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 2010 t Eisenschwellen, 175 t Gussschrott, 10 t Blechschrott, 0,587 t Bleischrott und 7 t Zinkschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift „Gebote auf Oberbaumaterialien“ vor der Eröffnung des Termins an uns einzusenden. Die Oeffnung der Angebote findet am 12. September d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 19. September d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung mit Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 21. August 1901. (2306)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien.

Achswellen 20 t, Drehspähne von Eisen und Stahl 460 t, Eisenblechschrott 167 t, Eisenschrott 840 t, Formeisenschrott 125 t, Glasbrocken 4 t, Gummiabfälle 3 t, Gusseisen 336 t, Kupferabfälle 60,6 t, Messing- und Neusilberblechabfälle 0,4 t, Radreifen 135 t, Radscheiben 70 t, Radsterne 20 t, Rothguss- und Messingspähne, gemischt mit Weissguss 35 t, Siederohrenden 4,5 t und Stahlschrott 115,5 t. Verschiedene Abfälle von Schläuchen, Lumpen, Seilen etc. 3 t.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes II eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien“ versehene Gebote sind bis zum 12. September d. J., Nachmittags 4 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 18. September 1901. (2307)

St. Johann-Saarbrücken, 29. Aug. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 70. 7. September 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 25 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Das Promotionsrecht der technischen Hochschulen.*)

Der naheliegende Wunsch, für akademisch gebildete Techniker ebenso wie für die Studenten der Universitäten den Doktortitel eingeführt zu sehen, lässt sich weiter als 20 Jahre zurückverfolgen. Die erste Anregung dazu ging, wenn wir nicht irren, von Oesterreich aus, wo die Frage insofern eine grössere Berechtigung hatte, als die dortigen Ingeniöre durch den akademischen Grad zugleich ihre Stellung hinsichtlich des Wahlrechts zu verbessern hofften. Vielleicht ist es die Nachwirkung jener Verhältnisse seiner eigentlichen Heimath, die Herrn Professor Riedler auch in Preussen so energisch für die Verwirklichung eines älteren Planes hat eintreten lassen.

Das Herannahen des Jubiläums der technischen Hochschule zu Berlin brachte die Frage wieder in den Vordergrund, und es tauchten deshalb schon 1898 mancherlei Vorschläge für die Benennung der technischen Doktoren auf, die in der Fachwelt indessen nur wenig Beifall fanden. Der Umstand, dass der Doktorgrad durch die mässigen Anforderungen verschiedener Universitäten längst an Ansehen verloren hat, und dass die Angehörigen der sogenannten gelehrten Stände ihrer Mehrzahl nach auf das zur Zeit mehr zierende Beiwerk verzichten, sprach nicht gerade für die Nothwendigkeit, zu Gunsten der mitten im Leben der Gegenwart stehenden Träger der modernen Technik einen alten akademischen Brauch neu aufzufrischen. Wie gering das Bedürfniss nach einer solchen dekorativen Aufbesserung ist, geht schon daraus hervor, dass von 8000 Mitgliedern des Verbandes der deutschen Architekten- und Ingeniörvereine noch nicht 20 eigentliche Fachleute aus dem Bauwesen den Doktortitel zu erwerben für nöthig befunden haben, während alle übrigen dem Verbande angehörigen Doktoren entweder Lehrer, Mathematiker, Chemiker oder Ehrendoktoren sind, die aus irgend welchem Grunde einem der verbundenen Vereine angehören. Im Ingeniörverein und im Verein deutscher Maschineningeniöre wird es kaum anders sein, woraus es sich erklärt, dass die gesammte eigentliche Technik, soweit sie ihre Ausbildung an der Hochschule findet, der Frage von vornherein kühl gegenüberstand. In dieser Beziehung ist der Standpunkt Riedler's der richtige, dass die Anerkennung der Ebenbürtigkeit der technischen Hochschulen mit den Universitäten durch Verleihung des Promotionsrechts an sich weit wichtiger sei, als eine möglichst weite Verbreitung des Doktortitels in der Fachwelt.

Aus diesem Grunde auch erfüllte die Kundgebung der Kronordre vom 11. Oktober bei dem Festakt der technischen Hochschule in Berlin das gesammte Fach mit grosser Genugthuung, da vor den Theilnehmern der erhebenden Feier in jenem Augenblick das Bild einer glänzenden Zukunft der Technik emporstieg, an deren Herrlichkeit natürlich jeder seinen Antheil haben sollte.

---

*) Den nachfolgenden Ausführungen, geschrieben unter dem Eindruck der Beschlüsse des letzten Abgeordnetentages der deutschen Architekten- und Ingeniörvereine, die nach den Unterschriften einer an den Verbandsvorstand gerichteten Eingabe gerade in den Eisenbahnfachkreisen das allerlebhafteste Interesse gefunden haben, geben wir gern Raum. Handelt es sich doch dabei wegen der dem preussischen Staatsbaufach zugedachten Zurücksetzung um eine sehr wichtige Prinzipienfrage, die alle Kreise und alle Verwaltungen berührt, soweit dieselben höhere Techniker beschäftigen. Dann aber ist die ganze Frage nicht eine rein preussische, sondern eine hervorragend deutsche, weil erfahrungsgemäss die Lehranstalten der übrigen Staaten hinsichtlich des technischen Unterrichtswesens gerade sich nach dem preussischen Vorgang zu richten pflegen. Deshalb ist zu wünschen, dass bei Herausgabe der bevorstehenden Diplomprüfungsordnung der grösste Bundesstaat nicht rückständig bleibt, nachdem Württemberg die Bauführer dem Diplomingeniör gleichstellt und sie somit ohne weiteres zur Doktorpromotion zulässt. In Bayern will man zur Zeit schon die preussischen Regierungsbauführer zur Promotion in München zulassen, und, wie wir weiter vernehmen, ist in Sachsen die Ordnung im gleichen Sinne jetzt zu erwarten.

Die ganze Art und Weise, wie die Professoren in Preussen mit dem Geschenke des Kaisers umgehen, zeugt von einer gewissen Rathlosigkeit, zugleich von einer Kurzsichtigkeit, der im Interesse des Standes nachdrücklich entgegengetreten werden muss.

Die Schriftleitung.

Um so grösser war die Ueberraschung, als im Juni v. J. endlich die Promotionsordnung erschien und in derselben ausschliesslich nur von „Diplomingeniören" die Rede war. Sollten alle Studirenden der Vergünstigung des kaiserlichen Gnadengeschenks theilhaftig werden, so mussten auch die Studirenden des Staatsbaufaches nach Ablegung der ersten Hauptprüfung in allen Abtheilungen zur Doktorpromotion zugelassen werden, wofür man eine besondere Bestimmung seitens des Ministers als ganz selbstverständlich erwartet hatte. Nachdem dieser Grundmangel der Promotionsordnung (vom 19. Juni 1900) in mehreren Blättern bereits scharf beleuchtet worden, war es der Geheime Baurath Stübben aus Köln, der bei der Eröffnung des Architektentages zu Bremen als Vorsitzender zuerst öffentlich die Erwartung aussprach, dass, wie das schon in Süddeutschland geschehen, auch in Preussen das erste Staatsexamen der Diplomprüfung gleich gestellt werde.

Inzwischen gingen seit Verleihung des Promotionsrechtes fast anderthalb Jahre ins Land, ohne dass irgend jemand zum Doktor hätte regelrecht promovirt werden können.

Da auch neun Monate nach Herausgabe der Promotionsordnung die in Aussicht gestellte Diplomprüfungsordnung immer noch nicht erschienen war, nahmen sich die Studenten der technischen Hochschule zu Berlin ein Herz und liessen durch den Ausschuss ein Gesuch um Gleichstellung der Regierungsbauführer mit den Diplomingeniören überreichen, das indessen im Kultusministerium sowohl, wie durch Herrn Prorektor Riedler sehr ungnädig aufgenommen wurde.

Als sich nun der Architektenverein der Sache annahm und in seiner Sitzung vom 18. März von verschiedenen Seiten die Zurücksetzung der Bauführer gegenüber den Diplomingeniören als eine grosse, durch nichts begründete Ungerechtigkeit bezeichnet wurde, hielten es die Dozenten der Abtheilung für Maschinenbau an der Hochschule in Berlin, der Riedler angehört, für angezeigt, ihrerseits mit einer besonderen Eingabe an den Minister vorzugehen, die für denjenigen, welcher sich dem Staatsdienst gewidmet hat oder zu widmen gedenkt, nicht eben schmeichelhaft ist; ist ihr Zweck doch im wesentlichen dahin gerichtet, den Minister von der Einseitigkeit und Minderwerthigkeit der Staatsprüfung im Maschinenfach zu überzeugen und somit das Anrecht der Diplomingeniöre auf den ausschliesslichen Genuss des Doktoringeniörs zu begründen. Dass ein derartiges eigenthümliches Vorgehen einer einzelnen Abtheilung einer harten und recht abfälligen Beurtheilung aus den weiteren und angesehensten Kreisen der Fachleute, nicht in letzter Linie aus den Kreisen derer, die sich auf den Staatsdienst eine Anwartschaft erworben hatten, unterworfen würde, war vorauszusehen. In der That, liest man diese wohl in der Uebereilung zusammengestellte Ausarbeitung, die von dem Vorsteher der Abtheilung J. Stumpf unterschrieben ist, genauer durch, so weiss man nicht, was man mehr bewundern soll: den Muth, mit dem dem Minister eigens für den Zweck zusammengesuchte Zahlen über die Bedeutung der Diplomingeniöre unterbreitet werden, die nur für die Abtheilung des Maschinenbaues passen, oder den Muth, mit dem dem Minister ein Professorenstreik angedroht wird, wenn den Wünschen dieser Hochschullehrer nicht Gehör gegeben wird. Denn anders ist der am Schlusse des bedauerlichen Schriftstückes zu lesende Satz nicht aufzufassen, welcher zum bleibenden Angedenken hier niedergelegt werden möge:

„Die Abtheilung für Maschineningeniörwesen müsste, wenn die einseitige Anerkennung der Bauführerprüfung als Ersatz der Diplomführung zur Thatsache würde, mit allem Nachdruck erklären: dass sie die Aufgaben, die Se. Majestät der Kaiser der Hochschule in ihrem Jubiläumsjahre in nachdrücklichster Weise gestellt hat, nicht erfüllen kann."

Der Doktoringeniör wäre also nur für Maschineningeniöre da, und zwar solche, die die Möglichkeit, in den Staatsdienst zu gehen, abschwören wollen. Es wird dort denn auch das Verhältniss der Diplomingeniöre zu den Studirenden des Staatsbaufachs nur für das Maschinenfach angegeben: in der Bauingeniörabtheilung ist aber das Verhältniss dem in der Abtheilung für das Maschinenwesen direkt entgegengesetzt, und bei der Abtheilung für Architektur besteht eine Diplomprüfung überhaupt nicht.

Da die akademische Vorbildung der Staatsbautechniker, die genau dieselbe und in den meisten Fällen infolge längerer Studienzeit eine viel gründlichere ist, als die der Diplomingeniöre, durchaus als eine hier für Doktoringeniöre unzureichende hingestellt werden soll, so ist natürlich auch das Hauptgewicht statt auf den Ausbildungsgang auf die Prüfung gelegt, die durch die einen vor einem besonderen Prüfungsamt im Ministerium, durch die anderen in der Hochschule vor den Professoren abgelegt wird. Und doch ist offenbar, dass, da das staatliche Prüfungsamt zur Hälfte etwa aus Professoren und zur anderen Hälfte aus Baubeamten besteht, während an der technischen Hochschule die Prüfungen in den hier der Bauführer wegen zur Beachtung kommenden Abtheilungen von Professoren vorgenommen werden, deren Hälfte etwa aus dem Staatsbaufache hervorgegangen oder für das Staatsbaufach geprüft ist, die Prüfungen im grossen und ganzen durchaus gleichwerthig sein werden. Die in der an den Minister gerichteten Eingabe immer wiederkehrenden Schlagworte von der Einseitigkeit der Staatsbeamten, von der werthvollen Arbeit der produktiven Stände und von den sozialen Aufgaben der Technik erinnern sehr lebhaft an die bekannte Rede Riedler's bei der Jahrhundertwende, in der er sich nicht scheute, öffentlich den Regierungsbaumeister als eine schädliche Einrichtung zu brandmarken!

Die Belehrung und Zurechtweisung durch den Geheimen Oberbaurath Wichert in der letzten Oktobersitzung des Vereins deutscher Maschineningeniöre hat, wie es scheint, nicht viel gefruchtet. Obwohl dieser hervorragende Staatstechniker mit einer nicht genug zu rühmenden Offenheit den angesehenen, aber an anderen Stellen doch gar übermässig gefeierten Maschinenbauprofessor der Anwendung unrichtiger Zahlen und einer offenbaren Unkenntniss der von ihm behandelten Verhältnisse zieh, kehren in der genannten Eingabe einige bei der Jahrhundertwende gefallene Redensarten mehrfach wieder. Der ganze Ton dieser Eingabe, die auf die Herabsetzung der Staatsprüfungen abgestimmt ist, erinnert ebenso lebhaft an die nur wenige Tage später gehaltene Jungfernrede Riedler's im Herrenhause, die nicht allein in Juristenkreisen, sondern allgemein und nicht zuletzt in den Kreisen der Techniker berechtigtes Missfallen erregt hat, in der dieses jüngste technische Herrenhausmitglied, dessen Arbeiten in Patentrechtsangelegenheiten nicht einmal allseitig für zutreffend erachtet worden sind*), die preussische Justizverwaltung und die Ausbildung der Richter bis ins kleinste hinein kritisirt hat (29. März).

In seiner Widerlegung der unerwiesenen Behauptungen Riedler's gegen das Staatsbaufach bemerkt Geheimer Oberbaurath Wichert u. a. sehr richtig: „Herr Professor Riedler muss doch vor den Regierungsbaumeistern eine sehr grosse Hochachtung haben, dass er es für nöthig hält, so schweres Geschütz gegen sie aufzufahren." Um vielleicht 5 oder 6 Bauführer willen, die in Berlin neben 30 oder 40 Diplomingeniören zum neuen Doktorgrad sich melden werden, erklären die Maschinenbauprofessoren fast in demselben Augenblick, in dem der Kaiser übereinstimmend mit seinen Ministern und mit der grossen öffentlichen Meinung in vollster Anerkennung der Leistungsfähigkeit der technischen Hochschule dieser das Promotionsrecht verleiht, mit dürren Worten, dass, wenn erstere diesen akademischen Grad sollten erlangen können, sie dann ihres Amtes nicht mehr erfolgreich walten können!!

---

*) Einen Beweis für die grossen Schwierigkeiten einer sachgemässen wissenschaftlich-technischen Begründung und Entscheidung in Patentfragen liefern u. a. die vielfachen Arbeiten des Regierungsraths Dr. Schanze, des Professors Lüders in Aachen usw.

Auch diese Streikandrohung erinnert unwillkürlich an Riedler's Rede im Herrenhause, in der er in letzter Linie sich ganz unnützer Weise auf den Kaiser berufen musste.

Würde nun der Leser nach dem bisherigen glauben, dass die Bauführer thatsächlich aus Gründen unzulänglicher Qualitäten vom Doktorgrad ausgeschlossen bleiben sollten, so würde er dennoch im Irrthum sein. Die Schlüssigkeit der Ausführungen der Abtheilung geht, wie in der Eingabe klipp und klar zu lesen, nur so weit, dass sie bereit ist, mit sich handeln zu lassen und auch den Bauführer ohne weiteres zuzulassen; man möge sich nur auch bereit erklären, den Diplomingeniör dann ohne weiteres in den Staatsdienst zu übernehmen — als qualifizirten Staatsbeamten natürlich.

Und doch konnte es den Anschein haben, dass die Eingabe nicht erfolglos bliebe, und die Gefabr war sogar keineswegs gering, denn schon in der Verhandlung des Abgeordnetenhauses am 20. März trat klar zu Tage, dass ein Vertreter des Kultusministers von den in Frage kommenden Verhältnissen so ungenügend unterrichtet war, dass er auf eine Beschwerde des Abgeordneten Sänger (Frankfurt) die irrige, übrigens auch anderwärts verbreitete Meinung aussprach, dass an der technischen Hochschule zu Berlin die Möglichkeit, den Doktorgrad zu erwerben, längst gegeben und thatsächlich die Doktorpromotion auch schon im Gebrauch sei. Um den in dieser Hinsicht durch den Abgeordneten Sänger in dankenswerther Weise vorgebrachten Beschwerden abzuhelfen, erging dann am 9. April ein Erlass des Ministers der geistlichen, Unterrichts- und Medizinalangelegenheiten, wonach alle diejenigen, die bis dahin bereits ein Diplomexamen abgelegt hatten, bis zum Erlass der endgültigen Promotionsordnung zur Erwerbung des Doktortitels zugelassen werden sollten! Das war für die Verfechter der Eingabe ein herber Schlag. Gerade waren sie dabei, die akademische Prüfung im Geiste der Diplomingeniöre auszubauen, als sie durch die Thatsache überrascht wurden, dass sich nun vorläufig der Doktoringeniör aus solchen Leuten rekrutirt, die die Professoren selbst dafür als nicht geeignet anerkennen wollen! Seitdem hat die technische Hochschule zu Berlin beispielsweise schon 32 Ingeniöre nach dem alten Stil zu Diplomingeniören ernannt. Der Erlass vom 9. April hat natürlich die Doktorkrankheit in die weitesten Kreise getragen und gab den Studirenden der technischen Hochschule, die bis dahin einer Antwort auf die Eingabe vom 19. Februar noch nicht theilhaftig geworden waren, willkommene Gelegenheit, in einer zweiten Eingabe (vom 1. Juni) Uebergangsbestimmungen auch für die zurückgesetzten Bauführer zu erbitten.

Die beiden Eingaben der Studirenden der technischen Hochschule gingen nun auch Anfang Juni dem Vorstande des Verbandes der deutschen Architekten- und Ingeniörvereine zu, der dann alsbald den Gegenstand auf die Tagesordnung seiner 30. Abgeordnetenversammlung in Königsberg setzte. Der Vorstand, der in seiner Mehrzahl aus Professoren und Dozenten besteht, ging indessen nur bedingungsweise auf den Wunsch der Studirenden ein und empfahl eine Fassung, wonach die Staatsbaubeamten (Bauführer und Baumeister) unter möglichster Vermeidung von Nachprüfungen zur Doktorpromotion zuzulassen seien. Infolge dessen berief der Architektenverein zu Berlin am 19. August eine ausserordentliche Feriensitzung, um nach Anhörung eines von ihm schon früher eingesetzten Ausschusses und seines Vorstandes zur Information der Abgeordneten selbst Stellung in der Sache zu nehmen. Unter Verwerfung der die Doktorpromotion betreffenden Anträge seines Ausschusses, der in seiner Mehrheit ganz zufällig ebenfalls aus Professoren, Dozenten und Assistenten der Hochschule bestand, beschloss der Verein einstimmig, zu beantragen, der Vorlage für den Abgeordnetentag einen anderen Wortlaut zu geben, wonach Bauführer (und Baumeister) unter Vermeidung weiterer Nachprüfungen zur Doktorpromotion zugelassen werden sollen.

Dieser Antrag, der mit einer anderen dem Vorstande und allen Abgeordneten zugegangenen Eingabe von 521 Angehörigen des höheren Baufaches aus ganz Deutschland sich vollkommen deckte, wurde in Königsberg am 23. August mit allen abgegebenen 64 Stimmen, also einstimmig, angenommen und stellte den Verband somit moralisch durchaus auf die Seite der studirenden Jugend in Gegensatz zu den Professoren, deren Parteigänger (13) sich in dieser Sache in Königsberg der Abstimmung enthielten. Zugleich wurde beschlossen, eine möglichst einheitliche Ordnung der Diplomprüfungen zu empfehlen und zwar unter Ausdehnung derselben auf alle Abtheilungen, damit auch die Angehörigen der Architekturabtheilungen an allen Hochschulen zur Diplomprüfung und zur Doktorpromotion zugelassen werden können (während jetzt in Berlin beispielsweise, im geraden Gegensatz zu Hannover und Aachen, die Architekturabtheilung keine Diplomprüfung kennt!). — Schliesslich wurde, um der Ansicht des Verbandes grösseren Nachdruck zu geben, der Vorstand beauftragt, diese Beschlüsse allen betheiligten Ministerien und Behörden sowie den Senaten der technischen Hochschulen zur Kenntniss zu bringen.

Sieht man nun, dass eine so grosse Zahl von angesehenen Fachleuten, von denen bekannte Männer wie Franzius, Adolf Wiebe, Blankenstein, Mackensen, Otto Sarrazin, Jos. Stübben, Ed. Beer, Böhlk (Oldenburg), Bücking (Bremen) usw. als Mitunterzeichner der Anträge oder als Abgeordnete der von dem Verbande jetzt getroffenen Entscheidung durchaus beistimmen, so muss sich jeder sagen, dass der Beweisführung der Professoren irgendwo die Folgerichtigkeit mangelt.

Die Studirenden haben schon in ihren Petitionen dargethan, dass der Bauführer in der Regel zwei Semester länger studirt, als der Diplomingeniör, und dass beide genau dieselben Vorlesungen hören. Aus den Vorschriften ist zu ersehen, dass die von den Bauführern einzuliefernden Blätter in mehreren Fächern eine Mehrleistung bedeuten, und im übrigen ist niemand darüber zweifelhaft, dass die gern als der Gipfel akademischer Leistungsfähigkeit hingestellte sogenannte „häusliche“ Arbeit, die an einzelnen Hochschulen nur wenige Wochen beansprucht und gelegentlich auch unter Leitung eines Dozenten in der Anstalt selbst ausgeführt wird, für die wissenschaftlich-technische Befähigung nicht im entferntesten allein den entscheidenden Maassstab abgeben kann. Die weit wichtigere Fähigkeit, eine gegebene Arbeit richtig anzufassen, kann u. E. bei der den Bauführern allein auferlegten dreitägigen strengen Klausur durch Bearbeitung mehrerer Aufgaben zweifellos weit besser erkannt werden. Zudem ist es ganz unerfindlich, warum die Professoren jetzt darauf ausgehen, aus eigener Macht die Erlangung der Doktorwürde ganz ungebührlich zu erschweren, wenngleich auch wir mit der Mehrheit der Techniker dem Dr. Ing. — wie gesagt — einen allzu hohen Werth nicht beilegen möchten. Das Doktordiplom ist für einen wirklich tüchtigen Ingeniör sicherlich kein rechtes Bedürfniss, in manchen Fällen aber eine Qualifikation, mit deren Werthschätzung im öffentlichen Leben man rechnen muss.

Wird der der Technik durch den Kaiser eröffnete Weg durch die Hochschule in kurzsichtiger und engherziger Weise den Studenten verlegt, so werden diese schliesslich vorziehen, wie eine grössere Zahl der Dozenten, ohne irgend welche Prüfung ablegen zu müssen, als freie Ingeniöre nach sechs Semestern zuerst als Assistenten vorwärts zu kommen und bei einigem Glück und guten Beziehungen den Professortitel vielleicht noch eher zu erreichen, als ein anderer weniger Begünstigter den Doktoringeniör. In der Technik gerade ist vielfach das Entscheidende die persönliche Tüchtigkeit ohne behördliche

Qualifikation, ein grosser, wohl zu beherzigender Unterschied gegen diejenigen, die dem Lehrkörper der Universitäten angehören.

Fragt man nun klipp und klar, weshalb die Bauführer trotz des längeren Studiums nicht ebenso wie die Diplomingeniöre ohne weiteres zur Doktorprüfung zugelassen werden sollen, obwohl die Habilitationsordnungen aller technischen Hochschulen in Deutschland die wissenschaftliche Befähigung und die Gleichwerthigkeit beider unzweideutig aussprechen, so werden als Hauptgründe gewöhnlich zwei angeführt. Einmal der, dass in der Kabinetsordre vom 11. Oktober 1899 der Doktoringeniör ausdrücklich den Diplomingeniör zur Voraussetzung macht, eine Abänderung der Kronordre aber unmöglich sei, zweitens der, dass die akademische Doktorwürde sich nur auf der akademischen Prüfung, nicht aber auf einer Staatsprüfung aufbauen könne.

Hinsichtlich des ersten Punktes braucht nur darauf hingewiesen zu werden, dass die Kronordre nicht dem Wortlaut nach beurtheilt werden darf, sondern vor allem nur in Verbindung mit der bedeutsamen Ansprache des Kaisers, in der die Allerhöchste Anerkennung offenbar nicht einem einzelnen Zweige der Technik oder bestimmten Abtheilungen der Hochschule, sondern den technischen Hochschulen und der deutschen Technik im ganzen und ferner allen als Auszeichnung zugedacht war, die im technischen Berufe an der Hebung der Kultur, an den Fortschritten der Gegenwart mitarbeiten. Daran haben aber der Schiffsingeniör und der Architekt, der Chemiker und vor allem der Bauingeniör ganz bestimmt auch ihren Antheil. Der Titel Doktoringeniör, der, wie so vieles heute, nur in Ermangelung eines besseren etwas plötzlich gewählt wurde, will offenbar nur den Charakter der neuen Würde geben, ohne diese auf einzelne Abtheilungen ausdrücklich zu beschränken. Ist der Chemiker wohl oder übel mit der Bezeichnung als Dr. Ing. zufrieden, dann kann der Architekt es auch wohl sein; ist der Titel doch im ganzen nicht unzutreffender, als der Doctor philosophiae auf eine Menge von Leuten, die neben ihrem eigentlichen Beruf von philosophischen Dingen nur wenig unterrichtet sind. Ist also schon die Bezeichnung Diplomingeniör nicht im allerengsten Sinne zu nehmen, so kommt noch dazu, dass es ganz in der Befugniss des Ministers liegt, in den Ausführungsbestimmungen zu sagen, welche Qualifikation dem Diplomingeniör gleich zu erachten ist. Hier kann also der Bauführer mit angeführt und dadurch zum Doktor zugelassen werden, ohne dass man gegen die Kronordre sich zu vergehen oder eine Aenderung derselben zu beantragen braucht.

Auch der andere Grund ist nicht stichhaltig. Wie der Dr. phil. sich in der Hauptsache auf dem Universitätsstudium aufbaut, muss der technische Doktor als akademische Würde auf dem akademischen Studium an der Hochschule sich aufbauen. Das Studium ist die Grundlage des Doktoringeniörs, während die Prüfung, welcher Art sie auch sei, den akademischen Charakter des Studirenden nicht mehr beeinträchtigen kann. Für den Dr. phil. genügen sechs Semester an der Universität, für den Dr. Ing. dagegen bedarf es acht Semester an der Hochschule. Ist durch das akademische Studium also die wichtigste Vorbedingung für den akademischen Grad erfüllt, so ist die von den Professoren als etwas neues eingelegte Prüfung ohne grosse Bedeutung; sie ist in beiden Fällen für den Bauführer und den Diplomingeniör nur ein rein formeller Abschluss des akademischen Studiums, eine an sich entbehrliche Art von Beglaubigung der erworbenen Kenntnisse, die zwar den Werth des Dr. Ing. absolut genommen erhöhen kann, nie aber das Anrecht des Studirenden auf die Doktorpromotion zu beeinträchtigen vermag. Nach alledem liegen keinerlei vernünftige Gründe vor, denjenigen, die behufs Eintritts in das höhere Baufach die erste Staatsprüfung bestanden haben, den Zugang zum Doktoringeniör irgendwie zu verlegen.

Die grosse Erregung, die in den Kreisen der höheren Techniker durch die unerwartete und ganz ungerechtfertigte Zurücksetzung des Staatsbaufaches seitens der Professoren sich bemerkbar gemacht hat, trägt hoffentlich dazu bei, die letzteren zur Umkehr zu bringen. Es wäre doch sehr bedauerlich, wenn die erste grosse Auszeichnung, die der Technik zu Theil wird, einen Zankapfel für das Fach bilden sollte, während die grossen Aufgaben des 20. Jahrhunderts nur dann glücklich gelöst werden können, wenn alle fest zu dem gemeinsamen Werke zusammenstehen. Dann müssen aber alle, wie an der Last, so auch an der Ehre Theil haben.

Mögen von oben wie von unten in diesem Sinne alle mithelfen, damit die Technik gegen äussere und innere Feinde erstarke und der böse Geist gebannt werde, der sich in unsere Reihen eingeschlichen. M. P.

Die Schantungbahn.

Als wir im Juli 1900 über den Stand der deutschen Eisenbahnbauten in der Provinz Schantung berichteten (s. Nr. 57 Seite 874 f. d. Ztg.), waren die Zustände des chinesischen Reiches derart verworrene, dass die Zukunft der deutschen Kolonisation in jenen Gebieten von vielen mit ernster Besorgniss betrachtet wurde. Das thatkräftige Eingreifen der Grossmächte, die trotz des Widerstreites der verschiedenartigsten Interessen ihre nächstliegenden Ziele — Sühne für den Gesandtenmord und Ersatz für die verursachten wirthschaftlichen Schäden — zu erreichen wussten, hat neuerdings wieder friedlicheren Zuständen Raum geschafft, und mit neuerwachter Theilnahme wenden sich unsere Blicke der Entwickelung des deutschen Unternehmens am stillen Ozean zu, das im Spätherbste 1897 so wagemuthig begonnen wurde. Unter diesen Umständen bringt ein in den „Preussischen Jahrbüchern" veröffentlichter Aufsatz des Dr. Georg Wegener über die Verkehrsverhältnisse und den Eisenbahnbau in der Provinz Schantung für die deutsche Lesewelt eine ganz besonders willkommene Aufklärung. Der Verfasser, der als Berichterstatter eines der verbreitetsten Berliner Tagesblätter längere Zeit im fernen Osten weilte, hat die dortigen Zustände mit scharfem Auge beobachtet, und wir gewinnen aus seiner Darstellung von den wirthschaftlichen Verhältnissen des deutschen Interessengebiets und seiner Entwickelungsfähigkeit ein vielversprechendes Bild.

Die Provinz Schantung, die sich längs des Golfs von Petschili bis zum Hwangho und an diesem aufwärts bis jenseits des berühmten Kaiserkanals erstreckt, besitzt einen Flächenraum von rund 145 000 qkm und eine Einwohnerzahl von 25 bis 30 000 000. Sie ist also etwa doppelt so gross wie das Königreich Bayern, und dabei kommt ihre Bevölkerungszahl derjenigen Preussens nahezu gleich. Die nach dem gelben Meere einspringende Halbinsel ist gebirgig, der festländische Theil der Provinz umfasst dagegen ein zusammenhängendes Tiefland, das der „grossen chinesischen Ebene", also einem der ältesten Sitze menschlicher Kultur angehört. Trotz der grossen Volksdichte, die derjenigen des Königreichs Preussen um das doppelte überlegen ist, stehen die Verkehrswege und Verkehrsmittel jenes Landes noch auf einer sehr niedrigen Stufe. Der einzige grössere Fluss, der es durchschneidet, ist der Hwangho, und dieser ist durch seine reissende Strömung für einen durchgehenden Schiffsverkehr durchaus ungeeignet. Eine grössere Wasserstrasse besitzt demnach nur der äusserste Westen der Provinz, an deren Grenze der Kaiserkanal entlang führt. Aber dieser ist vielfach stark versandet, so dass er nur noch von kleinen Schiffen benutzt werden kann, und auch für sie ist die Fahrt oft erschwert und mit starken Aufenthalten verbunden. Anschluss an den Seeverkehr hat der Kanal nur weit im Süden und im Norden durch den Yangtsekiang und den Peiho, und so hat er für Schantung wesentlich nur die Bedeutung einer Binnenstrasse. Der Handel dieser Provinz und ihrer von 350 000 Einwohnern bevölkerten Hauptstadt Tsinanfu ist daher vorwiegend auf die Benutzung von Landwegen und auf den Transport mit Trag-

thieren (Eseln, Pferden, Maulthieren und Kameelen) oder Schiebkarren angewiesen. Die Landwege, die wegen ihres thonigen Bodens in der trockenen Jahreszeit sehr hart und deshalb gut zu benutzen sind, werden in der Regenzeit bald unergründlich und unbrauchbar. Als Hauptverbindungsstrassen benutzt der Verkehr nun die folgenden drei Wege. Von dem am Ufer des Hwangho belegenen Tsinanfu, dem Sitze des Vizekönigs, führt ostwärts über Tschingtschoufu, Weihsien und Laitschoufu eine stark benutzte Landstrasse nach dem fast an der Spitze der Halbinsel Schantung belegenen Hafenorte Tschifu. Letzterer ist seit 1860 den Europäern als Vertragshafen geöffnet, und sein Umsatz in Ein- und Ausfuhr war im Jahre 1899 auf einen Werth von 23 000 000 Taels (68 000 000 ℳ) angewachsen. Ein zweiter Hauptweg geht von Tsinanfu in südöstlicher Richtung über Tainganfu nach Yitschoufu und wird hier von der dritten Hauptlinie geschnitten, die, von Yihsiën am Kaiserkanal ausgehend, in nordwestlicher Richtung nach Tschutschöngsiën führt und nördlich von dort in der Gegend von Weihsien sich mit der erstgedachten Handelsstrasse verbindet. In richtiger Erkenntniss der bestehenden Verhältnisse hat sich nun die Linienführung der Schantungbahn, wie aus der folgenden Abbildung ersichtlich, nach Möglichkeit den eben beschriebenen drei Verkehrswegen angeschlossen. Wie wir in Nr. 57 S. 874 Jahrg. 1900 d. Ztg. mittheilten, nimmt die Bahn ihren Anfang am Seehafen Tsingtau, dem Sitze des deutschen Guvernörs, und umgeht von hier in durchweg nordwestlicher Richtung die Meeresbucht von Kiautschou. Bis zu dieser Stadt ist sie seit dem 8. April d. J. dem Betriebe übergeben und wird jetzt täglich mit einem Zuge hin und zurück befahren. Von dort setzt sie sich in mehr westlicher Richtung über Kaumi nach Weihsien fort, und bis zu dem 99 km von Tsingtau belegenen Kaumi verkehren auf ihr seit Anfang Juni d. J. bereits Bauzüge. Die Arbeiten auf der 127 km langen Strecke bis zu dem wichtigen Handelsplatze Weihsien sind soweit gefördert, dass man hofft, sie bis zum nächsten Frühjahr fertig stellen zu können und damit den Anschluss an die von Tsinanfu nach Tschifu führende grosse Strasse und zugleich das erste Kohlenfeld zu erreichen.

Von Weihsien aus, wo die Arbeiten an den Bergwerken bereits unter dem Schutze des energischen und einsichtsvollen Vizekönigs Yuanschikai wieder aufgenommen sind, soll die Bahn einen direkt westlichen Verlauf nehmen. Sie berührt die als Seidenhandelsplätze berühmten Städte Tschingtschoufu und Tschoutsunntschou und erhält zwischen beiden eine Abzweigung nach dem wichtigen Kohlenfelde von Poschan. Bei der Provinzialhauptstadt Tsinanfu, die 210 km von Weihsien entfernt liegt, schliesst sich die projektirte Bahnlinie zunächst in südöstlicher Richtung dem Verlaufe der obengedachten zweiten Handelsstrasse an und führt sodann über die Städte Yentschoufu, Tsusien und Töngsien nach Yihsiën, wo ein ausgedehntes Kohlenfeld angeschlossen wird, auf dem eine ganze Anzahl alter chinesischer Schächte in lohnendem Betrieb stehen. Von hier soll nach dem Bauplan die Bahn in nordöstlicher Richtung nach Yitschoufu, wo ebenfalls bedeutender Kohlenbergbau herrscht, weiter geführt und sodann in Kaumi an die Linie Tsingtau-Tsinanfu angeschlossen werden.

Was nun die Aussichten für den wirthschaftlichen Erfolg des grossartigen Unternehmens anlangt, so ist in erster Linie zu bemerken, dass der gesammte auswärtige Handel Schantungs in Einfuhr und Ausfuhr sich in früherer Zeit über Kiautschou bewegte, bis er seit 1860 infolge der Eröffnung Tschifus als Vertragshafen nach diesem abgelenkt wurde. Es besteht kein Zweifel, dass nach Fertigstellung der Bahn dieser Handel sich seinem alten natürlichen Wege wieder zuwenden wird, und schon jetzt hat die Ansiedelung einiger weniger europäischer Kaufleute in Tsingtau genügt, um einen Theil des Verkehres aus dem Hinterlande wieder der so überaus günstig gelegenen Bucht von Kiautschou zuzuführen. Dass eine auf den Raum von 145 000 qkm zusammengedrängte Bevölkerung von 30 000 000 Menschen der Bahn einen starken Personen- und Güterverkehr zuführen muss, ist nach den Erfahrungen, die man in dieser Beziehung in allen Welttheilen gemacht hat, an sich schon nicht zu bezweifeln. Was aber den Güterverkehr anlangt, so haben an der Hand der chinesischen Zollstatistik die sorgfältigsten Erhebungen stattgefunden und zu dem Ergebnisse geführt, dass schon die zur Zeit auf den Landwegen sich bewegenden Transporte der Bahn einen einträglichen Betrieb sichern werden. Es steht aber namentlich mit Rücksicht auf die von der Bahn berührten Kohlenfelder, die zum Theil erst jetzt dem bergmännischen Betrieb aufgeschlossen werden, eine ganz ausserordentliche Steigerung des Güterverkehres in Aussicht. Da sich zugleich innerhalb der Kohlenfelder an verschiedenen Stellen Eisenerzlager gefunden haben, so sind alle Vorbedingungen für eine günstige industrielle Entwickelung des weiten Gebietes gegeben. Der hohe Nutzwerth der Poschankohle ist schon jetzt durch Brennproben auf einem deutschen Kriegsschiff festgestellt und hat ergeben, dass sie der besten englischen Cardiffkohle nur wenig nachsteht.

Sollten sich in der Folge auch die Zustände im Innern Chinas wieder friedlich und ruhig gestalten, so würde sich dadurch die Möglichkeit eröffnen, von Tsinanfu aus die Bahn in westlicher Richtung nach der Provinz Schansi fortzusetzen, wo durch v. Richthofen die grossartigsten Kohlenlagerstätten der Welt entdeckt worden sind. Durch eine Fortsetzung in nördlicher Richtung aber könnte der Anschluss an die Bahn von Tientsin nach Peking gewonnen werden, und da die Rhede von Taku und die Mündung des Peiho alljährlich im Winter längere Zeit durch Eis belagert sind, so wäre in dieser Zeit dann Tsingtau der Zugangshafen für die chinesische Hauptstadt.

Einsteigen ohne Anhalten.

Zu dem in No. 63 dieser Zeitung unter obigem Titel erschienenen Aufsatz sind von verschiedenen Seiten Beiträge eingegangen, die Anlass geben, die Frage abermals zu berühren, wiewohl jeder mit dem blossen technischen Gefühl, ohne viele Ueberlegung an die Sache herantretende Betriebsmann sofort erkennt, dass es sich um eine rein theoretische Frage handelt, die praktische Bedeutung zweifellos niemals gewinnen kann. Aber der geborene Theoretiker befasst sich vielfach lieber mit Aufgaben, die witzig, als mit solchen, die praktisch sind. Was den das Umsteigen ohne Anhalten betreffenden Vorschlag betrifft, so ist in Nr. 63 auf eine Anzahl wesentlicher Bedenken hingewiesen worden, die ihm anhaften, ganz abgesehen von der gerügten fehlerhaften Veranschlagung der Kosten, die von Erfindern ja immer zu niedrig angegeben werden.

Einer unserer Leser bemerkt folgendes zu dem Vorschlage: „Der Umsteigewagen bewegt sich für jede Bahnlinie und für jede Fahrrichtung auf besonderem Schmalspur- oder Schwebegleis und auf jeweils etwa 1,5 km Erstreckung. Der Umsteigewagen muss, wenn er den fahrenden Zug zu begleiten beginnt, ausserhalb des Normalprofiles bleiben. Rechnet man dann seine eigene Breite unter sparsamster Konstruktion zwischen den Aussenfluchten auf 2,5 m und weiter 0,5 m Spielraum, so bedeutet dies eine Verbreiterung des lichten Raumes um 3 m nach jeder Aussenseite. In den alten Bahnhöfen, besonders kleinerer und mittlerer Stationen, wird für eine so erhebliche Verbreiterung des lichten Raumes keine Möglichkeit bestehen. Die Ausdehnung des Profiles würde sich auf 1,5 km jeweils zu erstrecken haben, so dass selbst für den Fall, dass auf den Bahnsteigen kein Hinderniss bestände, ausserhalb dieser weitgehende Aenderungen vorgenommen werden müssten, wie Verschiebung eines oder mehrerer Parallel- und insbesondere Güter- und Ladegleise mit etwaigen Ladeeinrichtungen. Ferner würden fast ausnahmslos die Telegraphengestänge und die Signaleinrichtungen versetzt und geändert werden

müssen. Derartige Verschiebungen sind sehr kostspielig und vielfach schlechthin unthunlich, weil häufig gar keine Ausdehnungsmöglichkeit gegeben ist. Für die meisten Stationen der alten Bahnen wird mithin der Vorschlag unausführbar sein. Für neue Stationen würden sich die Anlagekosten um den Werth des mehr benöthigten Grund und Bodens von 2 × 3 m × 1 500 m = 9 000 qm (für zweigleisige Bahn) erhöhen, gewiss kein geringer Betrag, weil ja die ganze Maassregel nur Sinn haben kann für Plätze von ziemlichem Verkehr, wo also die Bodenpreise nicht allzu niedrig sind.

Der Hauptzweck des neuen Gedankens, die Geschwindigkeit der Schnellzüge unserer alten Bahnen mit den modernsten Forderungen in Einklang bringen zu helfen, dürfte demnach schon am Raummangel scheitern.“

In einer anderen Zuschrift in der Angelegenheit ist betont, dass man, wollte man wirklich die erheblichen Kosten für eine Verkürzung der Fahrzeit aufwenden, besser thäte, die Lokomotiven, welche die betreffenden Züge fahren, entsprechend kräftiger zu bauen; mit nur unerheblich grösserer Durchschnittsgeschwindigkeit, also wenig verstärkten Lokomotiven sei dieselbe Fahrzeit trotz Anhaltens zu erreichen, wie mit der elektrischen Hilfsbahn, da dann auch das Anfahren rascher von Statten ginge. Trotzdem aber — so heisst es weiter — werde der menschliche Geist sich solange nicht zufrieden geben, als er die Vernichtung der dem Zuge innewohnenden lebendigen Kraft durch die Bremsung und das nachfolgende mühsame Ingangbringen des Zuges täglich und stündlich mitansehen müsse. Der Kampf, welcher sich zwischen den Verfechtern der elektrischen Beförderungsart und den Dampftechnikern wegen der Berliner Stadtbahn abspielte, habe sich hauptsächlich auf die von ersteren behauptete Möglichkeit rascheren Anfahrens gegründet, dagegen den Bremsverlust ganz aus dem Spiele gelassen. Anknüpfend hieran entwickelt der Einsender sodann, wie man auch diesen nutzbar machen könne — theoretische Betrachtungen, denen jedoch mit demselben Recht hier Raum zu gönnen ist, wie denen in Nr. 63 d. Ztg. „Man hat hierzu das einfache Mittel der Kraftaufspeicherung durch Druckwasser- oder Gewichts-Kraftsammler, welche auf den Stationen aufzustellen und dadurch in Thätigkeit zu setzen wären, dass ein zwischen den Schienen liegendes Drahtseil ohne Ende von einem nach unten gerichteten, gut abgefederten Zughaken des zu bremsenden Zuges ergriffen und in Bewegung gesetzt wird. Indem diese Bewegung durch Rollen auf einen Flaschenzug mit angehängtem Gewichte oder auf eine Presspumpe mit Kraftsammler übertragen wird, gelangt der fahrende Zug rasch zum Stillstande, während die zu hebenden Gewichte seine lebendige Kraft aufspeichern. Hierauf wird beim Stillstande des gebremsten Zuges von dem Zughaken das andere Seiltrum ergriffen, und das nach Auslösung niedersinkende Gewicht bewirkt in Verbindung mit der Anfahrkraft des Dampfes eine grosse Beschleunigung des Zuges. Die Bremsen dienen ausschliesslich als Nothbehelf und zur Regelung des nicht ausgeglichenen Theiles der Bremsarbeit. Soll beispielsweise ein Zug von 60 000 kg Gesammtgewicht und 15 km Geschwindigkeit auf 0 herabgebremst werden, so sind hierzu nach den bekannten Formeln rund 50 000 kgm erforderlich; stehen 3 m Hubhöhe für den Kraftsammler zur Verfügung, so entspräche dem Gewichte des letzteren ein Eisenwürfel von etwa 1,3 m Seitenlänge. Selbstverständlich kann der Grundgedanke auf verschiedenartige mechanische und sogar eleganter, wenn auch theurer, auf elektrische Art ausgeführt werden: Man kuppelt während der Bremsdauer eine auf der Lokomotive befindliche Dynamomaschine mit einer Lokomotivachse und überträgt den gewonnenen elektrischen Strom auf eine an der Bremsstrecke (Station) liegende Kontaktleitung und einen Elektromotor, welcher das Hochbringen des Gewichtes bewirkt; die Kraftabgabe beim Anfahren des Zuges kann dann ebenfalls durch Seil oder durch Umkehrung der Stromerzeugung und Richtung erfolgen. Jedenfalls kommen bei diesen Lösungen nur technisch bekannte und nicht abenteuerliche Vorgänge in Frage, welche sich überdies leicht in das vorhandene Bahnplanum einfügen lassen.“ Der Einsender meint schliesslich, dass die Aufgabe, die Stadtbahnzüge zu beschleunigen und die ganze Anlage leistungsfähiger zu machen, auf solche Art, ohne erhebliche Kosten und unter Schonung der Betriebsmittel durch geringere Bremsarbeit sich lösen lasse. „Ob eine hierdurch zu erreichende Beschleunigung von Zügen auch für den Fernverkehr Werth hätte, muss billig bezweifelt werden, da die kräftige Lokomotive da im Vortheil ist, wo genügend Weg und Zeit für die Anfahrbeschleunigung zu Gebote steht.“

Wir sind der Ansicht, dass der Vorschlag auch selbst für Stadtbahnen keine Aussicht auf Verwirklichung hat, und unterschreiben die Schlussbemerkung des Einsenders, dass wir „bis auf weiteres also wohl mit dem Prinzip zu rechnen haben: Anhalten und Einsteigen“, in der Anwendung auch auf die örtlichen Zugbetriebe.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Jubelfeier der Zweigbahn Ocholt-Westerstede.** In Westerstede (Oldenburg) ist am 1. d. Mts., wie wir den oldenburgischen „Nachr. f. St. u. Ld.“ entnehmen, das 25 jährige Bestehen der vorgenannten Zweigbahn durch eine Vergnügungsfahrt nach Ocholt mit nachfolgendem Kommers gefeiert worden. Für die Vergnügungsfahrt war von der grossherzoglichen Eisenbahndirektion ein Sonderzug zur Verfügung gestellt. Bekanntlich war diese 7 km lange Strecke die erste schmalspurige Lokomotivbahn, welche in Deutschland dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Gegenwärtig ist Aussicht vorhanden, dass sie demnächst zur Vollspurbahn umgebaut und in den Zug der Bahnlinie aufgenommen wird, deren Herstellung von Cloppenburg über Friesoythe und Grabstein nach Ellenserdamm geplant wird. Die Mittel für den Bau wurden seinerzeit theilweise durch die werkthätige Unterstützung der Firma Erlanger & Söhne in Frankfurt a/M. aufgebracht, deren Interesse für die Angelegenheit durch den Oberbaudirektor Buresch und den Geheimen Finanzrath Siebold angeregt worden war. Die Bauleitung hatte der jetzige Baurath Kuhlmann zu Brake.

— **Haltestelle Nollendorfplatz der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn.** Vor einigen Tagen wurde die Zusammenfügung der Eisenaufbauten jener Haltestelle beendet. Das Bahnhofsgebäude macht jetzt hinsichtlich seiner äusseren Erscheinung einen recht stattlichen Eindruck. Die Halle ist weit geräumiger angelegt, als die der anderen Haltestellen der Hochbahn, und zeichnet sich vor diesen noch dadurch besonders aus, dass sie ein stolzer Kuppelbau krönt, der, im Mittelpunkte des Platzes liegend, von sämmtlichen hier einmündenden Strassen aus gesehen werden kann. Auf steinernem Unterbau erhebt sich die ganz in Eisen ausgeführte Kuppel, deren Formen den Beschauer anheimeln, zumal sie wohlthuend absticht von den Fundamenten, die in schlesischem Sandstein von weisser Farbe aufgebaut sind. Noch erhöht wird dieser Gesammteindruck durch vier die Kuppel flankirende minaretartige Thürmchen und die originelle Fenstertheilung der Halle selbst. Die vielumstrittene Rampenanlage, welche sich westwärts an die Bahnhofshalle anschliesst und bis zur Eisenacher Strasse reicht, ist ebenfalls fertig gestellt und zeigt sich jetzt schon in vortheilhafterem Lichte, als man dies je erwartet hat. Zunächst folgt hinter der Bahnhofshalle eine leichte Eisenbrücke; hier soll auf dem Platze, umgeben von Anpflanzungen, ein Wasserbassin mit Springbrunnen angelegt werden. Früher war noch eine besondere figürliche Ausschmückung geplant, es hat sich indess gezeigt, dass eine solche hier nicht angebracht ist, weil sie, vom Abschlusspfeiler der Rampe verdeckt, im Schatten der Brücke kaum gewürdigt werden könnte. Es ist dafür ein grosses, muschelförmiges Becken in Aussicht genommen, aus welchem Wasser herausfliesst. Der sich nun anschliessende Theil der Rampe, welcher über der Strasse liegt, ist gleichfalls in schlesischem Sandstein ausgeführt, ebenso die Flügelmauern, welche das zum Tunnel sich senkende Bahnplanum einfassen; ihre weisse Farbe harmonirt mit der der Tunnelwandungen am Einschnitt, die in geschmackvoller Weise mit glasirten Porzellanplatten verblendet sind. Die ganze Rampe wird bis zur ihrem Abschlusse an der Eisenacher Strasse mit einem architektonisch reich gegliederten Geländer, das bereits in einer Kunstschmiedewerkstatt hergerichtet wird, umgeben sein.

— **Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.** Auf der Tagesordnung der zum 27. d. Mts. einberufenen Generalversammlung befindet sich ein Antrag auf Aufnahme einer Anleihe von 200 000 ℳ. zum Zwecke des Baues der Bahnhöfe in Wernigerode und der Betheiligung an der Verbindung Eisfelder Thalmühle-Stiege.

— **Stargard-Cüstriner Eisenbahn.** Nach dem Betriebsbericht der Direktion ist auf den Stammbahnen Stargard-Cüstrin und Glasow-Berlinchen im Rechnungsjahre 1900/01 gegen das Vorjahr in allen Verkehrszweigen eine Steigerung eingetreten. Die Zahl der beförderten Personen ist von 412 275

auf 423 310, also um 2,7 %, die Einnahmen sind von 351 657 ℳ. auf 364 245 ℳ., also um 3,6 % gestiegen. Im Güter- und Viehverkehr ist gegen das Vorjahr eine Steigerung der beförderten Massen von 489 193 t auf 505 428 t, also um 3,3 % eingetreten. Die Einnahmen betrugen insgesammt 797 870 ℳ. gegen 787 780 ℳ. im Vorjahre, mithin mehr 10 090 ℳ. (1,3 %). Auf der Strecke Berlinchen - Arnswalde sind 67 505 Personen befördert und 35 950 ℳ. eingenommen worden, gegen 68 970 Personen bezw. 34 355 ℳ. im Vorjahre. Im Güter- und Viehverkehr wurden 102 067 t befördert und 116 977 ℳ. eingenommen gegen 93 576 t und 102 140 ℳ. im Vorjahre. Auf der Strecke Jädickendorf-Pyritz betrug die Zahl der beförderten Personen 72 736 und die Einnahme 35 588 ℳ., gegen 56 230 Personen und 27 907 ℳ. im Vorjahre, im Güter- und Viehverkehr 64 772 t und 77 970 ℳ., gegen 60 017 t und 73 566 ℳ. im Vorjahre. Die Gesammtbetriebseinnahmen sämmtlicher Strecken stellen sich auf 1 719 811 ℳ., die Ausgaben auf 992 476 ℳ. Nach Abzug verschiedener Rücklagen verbleibt daher ein Betriebsüberschuss von 409 745 ℳ., von dem u. a. 5,25 % (157 500 ℳ.) Dividende an die Stammprioritätsaktien und 6 % (180 000 ℳ.) Dividende an die Stammaktien zur Vertheilung gelangen.

— **Beirath der württembergischen Verkehrsanstalten.** Aus den kürzlich stattgehabten Verhandlungen des Beiraths, bei denen der Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten, Freiherr v. Soden, den Vorsitz führte, ist folgendes hervorzuheben: Die von der Eisenbahnverwaltung beabsichtigte Aufnahme des sogenannten Rohstofftarifs in den Gütertarif für den inneren württembergischen Verkehr wurde von mehreren Mitgliedern des Beiraths begrüsst und von diesem gutgeheissen. Als weiterer Gegenstand stand der Entwurf des Eisenbahnfahrplans für den Winterdienst 1901/1902 zur Berathung. Zu einer Erörterung führten die von einem Beirathsmitglied vorgebrachten Klagen über Unbotmässigkeiten von Arbeitern während der Eisenbahnfahrt von und zu den Arbeitsstellen. Der Beirath nahm einen aus seiner Mitte gestellten Antrag an, wonach Personen, die von einer Tarifermässigung Gebrauch machen, im Fall der ungebührlichen Aufführung während der Fahrt auf eine gewisse Zeit von der Tarifvergünstigung ausgeschlossen werden können.

— **Der Eisenbahnverein zu Stettin** veranstaltete am 16. Juni und 18. August d. J. zwei Sommerausflüge nach dem Kloster Chorin. Beide Male beförderten je zwei von der Verwaltung kostenfrei gestellte Sonderzüge mehrere tausende Theilnehmer, unter ihnen den Präsidenten und zahlreiche Oberbeamte der Direktion, nach der herrlich am See und im Walde gelegenen „Perle der Mark“. Die schöne Landschaft, die Besichtigung der alten Klosterruine und des in eine forstbotanische Anstalt umgewandelten Klostergartens boten hohen Genuss. Dazu hatte sich die rührige Festleitung auf das erfolgreichste bemüht, durch allerlei Veranstaltungen, wie Konzert, Taubenabwerfen, Tanz auf einer prächtigen Waldwiese u. a. die Festtheilnehmer zu unterhalten. Besonders wurde von diesen auch anerkannt, dass durch Uebernahme des Ausschankes und Verkaufes auf Rechnung des Vereins Getränke und Speisen in vorzüglicher Güte zur Hälfte des sonst üblichen Preises zu erhalten waren. Beide Ausflüge verliefen dank der umsichtigen Leitung ohne jeden störenden Zwischenfall zur grössten Zufriedenheit der Theilnehmer.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Investitionen der Südbahn.** Die Durchführung der Investitionen auf den Linien der Südbahn geht, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, auch in diesem Jahre programmgemäss vor sich. Insbesondere wird die Legung der zweiten Gleise auf den hierfür bestimmten Strecken eifrig betrieben. Vor kurzem ist das zweite Gleis auf den Theilstrecken Matrei-Steinach und Gossensass-Sterzing eröffnet worden. Die Eröffnung des zweiten Gleises auf den Strecken Bruck-Leoben und Brixen-Klaus wird noch im Laufe dieses Jahres erfolgen. Was den Umbau der Bahnhöfe anbelangt, so ist der Bau des neuen Frachtenbahnhofes in Bruck a. d. Mur vollendet und wird nun an jenen des Personenbahnhofes daselbst geschritten werden. Für die Erweiterung des Grazer Bahnhofes sind die Vorarbeiten im Zuge, so dass mit dem Umbau selbst im nächsten Jahre wird begonnen werden können. Was den Umbau des Bahnhofes in Wiener-Neustadt betrifft, so wurden neue Entwürfe aufgestellt, welche demnächst der vorgeschriebenen Prüfung unterzogen werden sollen. Der Bau selbst dürfte im nächsten Frühjahr in Angriff genommen werden. Das Investitionsprogramm für das Jahr 1902 wird im Laufe des Herbstes zur Feststellung gelangen. Es wird ebenso umfangreich sein, wie jenes für das laufende Jahr.

— **Eisenbahnverbindung Hartberg-Friedberg.** In dem Investitionsgesetze ist rücksichtlich der Eisenbahnverbindung Hartberg-Friedberg gleich wie in Betreff der Eisenbahnlinie Laun-Rakonitz die Bestimmung vorgesehen, dass diese Linie für den Fall als Staatsbau auszuführen ist, als nicht bis zum 1. Oktober d. J. deren Konzessionirung erfolgt wäre. Wie verlautet, sollen die Konzessionsverhandlungen in Betreff dieser Eisenbahnlinie ohne Rücksicht auf die endgültige Feststellung der für diese Linie zugesicherten oder in Aussicht gestellten Interessentenbeiträge dem Abschlusse zugeführt werden, so dass die Konzessionirung dieser Bahn bis zu dem im Gesetze vorgesehenen Termin wohl als zweifellos angesehen werden kann.

— **Die Lokalbahnaktion in Galizien.** In der nächsten Zeit dürfte eine Reihe galizischer Lokalbahnen, mit denen sich der Landtag in der letzten Tagung befasst hat, zur finanziellen Sicherstellung gelangen. Zu diesen gehört, wie bereits in Nr. 65 d. Ztg. erwähnt, die als Fortsetzung der Lokalbahn Lemberg-Janow herzustellende Lokalbahnlinie Janow-Jaworow, für welche der Landtag eine Beihilfe von 300 000 Kr. bewilligt hat und deren Vorzugskapital auf Grundlage der von der Staatseisenbahnverwaltung als zulässig befundenen Betriebskostenstundung aufgebracht werden soll. Nunmehr sollen auch die Lokalbahnen Tarnopol-Zbaraz und Podgorze-Lubien auf Grundlage der Betriebskostenstundung sichergestellt und die Konzessionsverhandlungen auch rücksichtlich der beiden letzterwähnten Lokalbahnen voraussichtlich schon demnächst eingeleitet werden.

— **Die Wiener Stadtbahn** wird derzeit auf Grund eines vorläufigen, im Jahre 1898 in Kraft getretenen, für die Dauer von drei Jahren zwischen der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien und der Staatseisenbahnverwaltung abgeschlossenen Betriebsvertrages von der Staatsbahndirektion Wien betrieben. Dieser Betriebsvertrag läuft mit Ende dieses Jahres ab, und es ergibt sich sonach die Nothwendigkeit, ihn bis zu diesem Termine durch eine endgültige Vereinbarung zu ersetzen. Behufs Feststellung der Grundlagen eines derartigen Vertrages, dessen Abschluss für die Konzessionsdauer in Aussicht genommen ist, hat nun in den letzten Tagen eine Besprechung stattgefunden. Hierbei ist der Entwurf des geplanten Betriebsvertrages, über welchen mit der Kommission für Verkehrsanlagen das Einvernehmen gepflogen werden muss, im wesentlichen festgestellt worden. Der neue Betriebsvertrag wird die Regelung der Betriebsverhältnisse auf Grundlage der Selbstkostenvergütung, überdies aber auch die Regelung der Eigenthumsverhältnisse rücksichtlich der Grenz- und Anschlussbahnhöfe zum Gegenstande haben. Unbeschadet der für die Konzessionsdauer in Aussicht genommenen Geltung des Betriebsvertrages ist in bestimmten Zeiträumen eine Aenderung der tarifarischen Grundsätze sowie die Möglichkeit einer Abänderung des Vertrages für den Fall vorgesehen, als im Laufe der Konzessionsdauer zu einer anderen Betriebsart — allenfalls dem elektrischen Betriebe — übergegangen werden sollte.

— **Elektrische Bahn Triest-Opcina.** Unter den Projekten, welche die Verbindung Triests mit der für die Lebensmittelversorgung der Hafenstadt wie auch als Sommerfrische in Betracht kommenden Ortschaft Opcina zum Zwecke haben, hat jenes, dessen Verwirklichung die österreichische Union Elektrizitätsgesellschaft anstrebt, greifbare Gestalt angenommen. Die 5 km lange, mit 1 m Spurweite geplante elektrisch zu betreibende Bahn, welche theils als Zahnrad-, theils als Adhäsionsbahn hergestellt werden soll, beginnt in Triest auf der Piazza della Caserna, führt durch die Via Commerciale, steigt sodann zur Höhe von Scorcola hinauf und erreicht unter theilweiser Inanspruchnahme der unteren Opcinastrasse die Sattelhöhe beim Obelisk und führt schliesslich auf der Reichsstrasse bis zum Orte Opcina. Die Baukosten sind mit 1 362 000 Kr. veranschlagt.

— **Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal.** Der niederösterreichische Landesausschuss bewirbt sich um die Konzession für die als Fortsetzung der Dampfstrassenbahnlinie Wien-Stammersdorf herzustellende selbständige Lokalbahn von Stammersdorf nach Auersthal. Die Kosten dieser 22 km langen Lokalbahn, welche vollspurig hergestellt werden soll, sind mit 1 600 000 Kr. veranschlagt. Für die Prioritäten im Betrage von 1 120 000 Kr. ist zufolge Landtagsbeschlusses vom Jahre 1898 die Erträgnissgarantie des Landes sichergestellt. Der Rest von 540 000 Kr. wird von den Lokalinteressenten gegen Uebernahme von Stammaktien aufgebracht. Die geplante Lokalbahn ist hauptsächlich bestimmt, die Bodenerzeugnisse aus den Gebieten am Nordrande des Marchfeldes nach der Reichshauptstadt zu bringen. Auf der neuen Bahn dürfte sich auch ein reger Personenverkehr entwickeln. Die Konzessionsertheilung wird voraussichtlich schon demnächst erfolgen. Im Einvernehmen mit

der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co. sollen durchgehende Züge zwischen Wien und Auersthal eingeführt werden.

— **Elektrische Bahn in Marienbad.** Das Stadtverordnetenkollegium von Marienbad hat in seiner Sitzung vom 27. v. Mts. nach einer lebhaften Berathung den Bau einer elektrischen Kleinbahn beschlossen, welche die im Mittelpunkt des Kurortes gelegenen Badehäuser mit dem Süden der Stadt und dem 2 km entfernten Bahnhofe der Staatsbahnen verbinden soll. Der Bahnbau wird unter Voraussetzung der behördlichen Bewilligung mit Schluss der Kurzeit in Angriff genommen werden.

— **Maassregeln gegen die Verschleppung ansteckender Krankheiten durch Eisenbahnbedienstete.** Der ungarische Handelsminister hat in einem an die Direktionen der ungarischen Eisenbahnen gerichteten Erlasse diese aufgefordert, im Interesse der Hintanhaltung der Verschleppung ansteckender Krankheiten durch Bedienstete der Bahnanstalten entsprechend vorzugehen. Im Sinne dieses Erlasses sind die Vorstände der Dienstabtheilungen, insbesondere jener des äusseren Dienstes, die mit dem Publikum und anderen Bediensteten in Berührung kommen, anzuweisen, das ihnen unterstehende Personal strenge dafür verantwortlich zu machen, dass in allen jenen Fällen, in welchen sich bei Familiengliedern, Hausgenossen usw. Anzeichen ansteckender Krankheiten zeigen, sofort die Anzeige zu erstatten, und ungesäumt die Bahn- oder sonstigen Aerzte zur Untersuchung der Krankheitsverdächtigen zu entsenden. Die Aerzte haben, falls eine ansteckende Krankheit festgestellt werden sollte, ungesäumt sowohl das Entsprechende zur Abschliessung der Erkrankten und selbst der Krankheitsverdächtigen vom Verkehr mit anderen Personen, allenfalls auch deren Aufnahme in Spitäler zu veranlassen sowie auch die Dienstesenthebung der mit den Kranken in nähere Berührung gekommenen Bediensteten auf entsprechende Zeitdauer zu beantragen.

— **Die neue Eisenbahnstrecke Máramaros=Sziget-Körösmezö**, eine bekanntlich mit grossen Kosten nach Ueberwindung bedeutender Schwierigkeiten erbaute Linie, ist kürzlich von dem ungarischen Handelsminister besichtigt worden.

— **Anschaffung von Lokomotiven für die ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass behufs Hebung der Leistungsfähigkeit der ungarischen Staatsbahnen eine grössere Zahl neuer Verbundlokomotiven bei den heimischen Lokomotivfabriken in Bestellung gebracht werden könne, und zwar bei der Staatsmaschinenfabrik 26 Eilgüterzuglokomotiven, 10 Lokomotiven nach System Mallet, für den Dienst bei Güterzügen bestimmt, und 7 Lokomotiven für den Dienst auf Sekundärbahnlinien. Bei der Lokomotivfabrik Weitzer in Arad wurden 3 dreifach gekuppelte Lokomotiven in Bestellung gebracht.

— **Bestellung von Eisenbahnmaterial.** Der ungarische Finanzminister verständigte die Leitung der Diosgyörer staatlichen Eisenwerke, dass er bei diesen Werken zur Deckung des nächstjährigen Bedarfes der ungarischen Staatsbahnen 9000 Goliathschienen, mehrere Tausend Schienen für Hauptbahnen und dazu gehöriges Verbindungsmaterial in Bestellung bringen werde. Hierdurch ist für die Aufrechterhaltung des regelmässigen Betriebes und die Beschäftigung der Arbeiter in den genannten Werken für die nächste Zeit vorgesorgt.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Eisenbahnen von lokalem Interesse und die Strassenbahnen in Frankreich.** Das Amtsblatt hat jüngst wieder die Zusammenstellungen veröffentlicht, in welchen es von Zeit zu Zeit den Verkehr und die Einnahmen auf allen Linien von lokalem Interesse und auf allen Strassenbahnen des Landes verzeichnet. Gegenwärtig, wo eine grosse Zahl von Werthpapieren dieser Unternehmungen unter einer Krise steht, wird den statistischen Mittheilungen in der französischen Presse eine grössere Aufmerksamkeit zugewendet. Wir geben nachstehend die Hauptzahlen aus der amtlichen Darstellung wieder. Alle Linien werden in sieben Klassen getheilt. 1. Eisenbahnen von lokalem Interesse mit Zinsgewähr. Ihre durchschnittliche Betriebslänge im Jahre 1900 beträgt 3 354 km, d. i. gegen das Vorjahr mehr 113 km. Diese über alle Theile des Landes sich erstreckenden Linien dienen als Zuflüsse für die Haupteisenbahnen und tragen zur Vermehrung von deren Einnahmen bei. Ihre Herstellungskosten betrugen 1899 rund 230 000 000 Fr. und sind 1900 auf 245 1/3 Millionen gestiegen. Die Betriebskosten beliefen sich auf 11 310 665 Fr. im Jahre 1900, gegen 10 136 059 Fr. im Vorjahr. Die Einnahmen sind nicht in gleichem Maasse gewachsen: 13 120 952 gegen 12 181 557 Fr. Der Betriebskoeffizient betrug 86 % gegen 83 im Vorjahr; die reine kilometrische Einnahme sank von 649 auf 540 Fr. 2. Eisenbahnen von lokalem Interesse ohne Zinsgewähr. Ihre Betriebslänge hat mit 1 218 km gegen das Vorjahr nur um 28 km zugenommen. Die Herstellungskosten werden mit rund 223 000 000 Fr. verzeichnet. Diese Linien werden im allgemeinen sparsamer betrieben, da ihr Betriebskoeffizient im Durchschnitt nur 70 % beträgt, gegen 66 % im Vorjahr; er ist übrigens auf den einzelnen Strecken sehr verschieden und hält sich zwischen 40 und 219 %. Die durchschnittliche kilometrische Einnahme betrug 11 242 (i. V. 9 058) Fr., die Ausgabe 7 877 (i. V. 5 985) Fr., der kilometrische Reinüberschuss 3 365 Fr., die durchschnittliche kilometrische Tageseinnahme hob sich von 25 auf 31 Fr. 3. Strassenbahnen für Personen- und Güterverkehr mit Staatsgewähr. Ihre 2 194 km ausmachende Länge ist gegen das Vorjahr um 202 km gewachsen. Die Herstellungskosten beliefen sich Ende 1900 auf 114 750 000 Fr., gegen 105 500 000 Fr. im Vorjahr. Die Verlängerung dieses Netzes hat seine Einnahmen nicht günstig beeinflusst, wobei natürlich in Betracht kommt, dass neue Linien doch eine gewisse Zeit brauchen, ehe sich der normale Verkehr voll auf ihnen entwickelt. Der Betriebskoeffizient hat sich von 89 auf 94 % gesteigert und die reine kilometrische Einnahme ist sehr stark, von 344 Fr. in 1899 auf 176 Fr. in 1900, gefallen. 4. Strassenbahnen für Personen- und Güterverkehr ohne Staatsgewähr. Dieses Netz wuchs von 521 auf 591 km, die Herstellungskosten betrugen Ende 1900 rund 55 500 000 (Zunahme 4 500 000) Fr. Die Einnahmen stiegen von 6 400 000 auf 6 920 000 Fr., die Ausgaben von 4 350 000 auf 5 180 000 Fr., so dass die Reineinnahme nur 1 739 516 gegen 2 050 081 Fr. im Vorjahre ausmachte. Das kilometrische Reinergebniss fiel von 4 344 auf 3 031 Fr., das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen stieg von 67 auf 74 %. 5. Strassenbahnen für Personen-, Gepäck- und Postverkehr. Dieses Netz hatte 1900 eine Betriebslänge von 341 km; die Herstellungskosten wuchsen um 38 000 000, d. i. auf 100 750 000 Fr., das macht 111 605 Fr. auf jedes mehr im Betrieb befindliche Kilometer. Die Gesammteinnahme wuchs von 6 388 148 auf 8 040 056 Franken, die kilometrische Einnahme von 22 896 auf 23 578 Fr., die kilometrische Ausgabe von 18 714 auf 21 022 Fr.; der kilometrische Reinüberschuss sank von 4 182 auf 2 556 Fr., der Betriebskoeffizient stieg von 82 auf 89 %. 6. Strassenbahnen nur für Personenverkehr (Seinedepartement). Mit dieser Klasse kommt man zu den städtischen und Vorortstrassenbahnen. Im Seinedepartement (Paris) wuchs ihre Länge im letzten Jahre um 45 km, d. i. auf 301 km Ende 1900; die Herstellungskosten stiegen um 46 500 000 und zwar auf 156 500 000 Fr. Die kilometrische Einnahme stieg von 85 897 auf 94 605 Fr., die Ausgabe von 65 426 auf 76 032 Fr., der Betriebskoeffizient von 76 auf 80 %. 7. Strassenbahnen nur für Personenverkehr im übrigen Frankreich. Ihre Länge belief sich Ende 1900 auf 776 (+ 144) km, ihr Herstellungskapital auf 207 000 000 (+ 63 500 000) Fr. Die kilometrische Einnahme blieb fast gleich: 37 500 gegen 37 457 Fr., aber die Ausgabe stieg von 25 753 auf 27 430 Fr., der Ueberschuss fiel von 11 704 auf 10 070 Fr., der Betriebskoeffizient stieg von 69 auf 73 %.

— **Schweizerische Nordostbahn.** Die Sachverständigen für die Prüfung des Rumpfbetriebes der Bahn kommen dem „Berl. Akt." zufolge in ihrem eingereichten Gutachten zu dem Schlusse, dass von dem Rumpfnetze kein gewinnbringender Betrieb zu erwarten sei und dass auch einzelne Strecken desselben, ausgenommen die Luzerner Linien, auf lange Zeit hinaus nicht ertragsfähig sein werden. Eine durchgreifende Ausgestaltung des Rumpfnetzes sei nicht möglich.

— **Eisenbahnunfall bei Neuenstadt (Schweiz).** Am 2. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, ist der Schnellzug Basel-Lausanne bei Neuenstadt, in der Nähe von Neuenburg, infolge falscher Weichenstellung entgleist; 8 Personen sind verletzt, darunter 3 schwer.

— **Schlafwagen der internationalen Schlafwagengesellschaft auf der baltischen Bahn.** Die Schlafwagen der genannten Gesellschaft werden in nächster Zeit auch in die Kurirzüge der baltischen Bahn zwischen Petersburg und Riga eingestellt werden.

Die amtliche „Handels- und Industriezeitung", die diese Nachricht bringt, macht darauf aufmerksam, dass die Wagen unter den gleichen Bedingungen verkehren werden, wie das schon gegenwärtig auf der St. Petersburg-Warschauer Bahn der Fall ist. Da bisher in den Zügen der baltischen Bahn nur „Plätze zum Liegen" gegen Zahlung erhältlich waren, d. h. ganze Bänke in den Abtheilen ohne Bettwäsche usw., so ist die Einstellung der Schlafwagen ein Fortschritt, der gewiss von vielen Reisenden begrüsst werden wird.

Fremde Welttheile.

— **Personenbeförderung auf der sibirischen Bahn.** Ein Thema, das schier unerschöpflich zu sein scheint und das namentlich den in Sibirien erscheinenden Zeitungen fast täglich neuen Stoff zu endlosen Aufsätzen gibt, sind die wenig geordneten Verkehrsverhältnisse auf der sibirischen Bahn. Für den ferner stehenden Leser dieser Herzensergüsse fällt namentlich auf, dass ein grosser Theil derselben sich damit beschäftigt, zu beschreiben, was die Reisenden alles von den Beamten, die angeblich stets betrunken sind, zu erdulden haben. Selbst leichtgläubige Menschen kommen dabei auf die Vermuthung, dass das Vorkommen dieses Lasters unter den Beamten der sibirischen Bahn doch stark übertrieben werden muss; denn sonst wäre es fast unerklärlich, wie es nur möglich ist, dass ein Zug ohne die schwersten Gefährdungen die Bestimmungsstation erreichen kann. Aber es geht dennoch und man darf wohl mit Recht annehmen, dass die Reisenden bei der Beurtheilung der vielen Unbequemlichkeiten und Störungen, die auf der sibirischen Bahn ertragen werden müssen, nicht den rechten Maassstab anlegen. Es ist eben ein gewaltiger Unterschied, ob ein Zug von Irkutsk nach Orenburg oder von Berlin nach Köln gebracht werden soll. Land, Leute, Witterungsverhältnisse und was alles noch in Frage kommt, sind so himmelweit dort und hier von einander verschieden, dass man eben einen eigenen Maassstab anwenden muss, um zu einem halbwegs gerechten Urtheile zu kommen.

Aber es kommen auch Dinge vor, die ohne allen Vergleich mit besseren und geregelteren Verhältnissen auch für sich als Zustände sich charakterisiren, die deutlich zeigen, dass die Verwaltung noch weit davon entfernt ist, diejenige Sorgsamkeit aufzubieten, die auch unter ganz bescheidenen Ansprüchen als das mindeste Maass angesehen werden darf.

Uns liegt eben ein Bericht vor, in dem ein Reisender, der mit Frau und Kindern die Reise in Irkutsk angetreten hat, um nach Orenberg zu gelangen, schreibt:

„Wir reisten um 10 Uhr Abends ab und der Zug verspätete sich auf der ersten Strecke von 90 Werst um fünf Stunden. Da ich mit der Familie eine weite Strecke zurückzulegen hatte, beschloss ich, Fahrkarten I. Klasse zu nehmen, die 105 R. kosteten. Der Wagen, in welchem wir 400 Werst, wenn auch langsam, so doch wohlbehalten zurücklegten, war prachtvoll. Dann jedoch passirte ein Unfall; der Wagen erlitt eine geringfügige Beschädigung und musste ausgesetzt werden. Es blieb uns nichts weiter übrig, als den Wagen zu räumen, nachdem auf der Station Kansk ein zweistündiger Versuch, dem Uebel abzuhelfen, ohne Ergebniss verlief. Wir waren gezwungen, in einen überfüllten Wagen II. Klasse überzusiedeln, da ein Reservewagen, wenn auch nur II. Klasse, auf einer Strecke von 500 bis 700 Werst nicht aufzutreiben war. So ging es bis Omsk, wo eine gemeinschaftliche Beschwerde niedergeschrieben wurde; doch auch von hier aus mussten wir unsere Reise in einem Wagen II. Klasse fortsetzen und waren auch schliesslich damit zufrieden, da wir drei Kranke im Wagen hatten. In den Bahnhofswirthschaften auf den Stationen konnte kein Weissbrot aufgetrieben werden, man musste mitunter 200 Werst zurücklegen, bevor man solches erhielt. In Tscheljäbinsk angelangt, war unsere Freude gross, als wir einen schönen Wagen I. Klasse auf dem Bahnhofe erblickten; doch die Freude war verfrüht, denn der Wagen war für die Reise unbenutzbar, so dass wir schliesslich noch froh sein konnten, dass wir in dem überfüllten Wagen II. Klasse unserer endlichen Erlösung von den übergrossen Beschwerlichkeiten der angreifenden Reise entgegenfahren konnten. Endlich waren wir in Orenburg angelangt, doch hier wurde es schlimmer als zuvor — ich konnte mein Gepäck nicht erhalten. Obgleich ich dem Stationsvorstand selbst die Anzeige hiervon machte, wurde ich erst nach anderthalb Monaten der Antwort gewürdigt, dass mein Gepäck noch nicht mal in Tscheljaba angekommen sei. Auf diese Weise ging nicht nur mein Gepäck verloren, sondern ich wurde auch in meiner Berufsthätigkeit anderthalb Monate gehemmt, da ich auf meine Kleider warten musste, wofür die Eisenbahnverwaltung mich nicht entschädigt hat. Das Verlorengehen von Gepäck kommt sehr häufig vor, und man erzählte mir ausserdem von mehreren Fällen, in denen beim Empfang des Gepäcks statt der Sachen Steine vorgefunden wurden. Ausser allen diesen Annehmlichkeiten verspäteten wir um drei Tage! Die Moral von der Geschichte ist: 1. das Gepäck in den Wagen mitzunehmen, doch auf keinen Fall der Eisenbahn gegen Empfangsbescheinigung abzugeben; 2. nie I., sondern III. Klasse zu fahren und nie zu erwarten, dass die Eisenbahnbeamten die geringste Rücksicht auf das reisende Publikum nehmen; 3. Lebensmittel unbedingt mit sich zu führen; 4. die Beschwerdebücher nicht zu beschmieren, da es besser ist, wenn sie rein bleiben, denn beim Beschwerden kommt nichts heraus; 5. sich nicht zu wundern, wenn auf die Bitte des Reisenden, sein vermisstes Gepäck aufzusuchen, ihm erst nach anderthalb Monate langem Warten die Mittheilung zugeht, dass die Nachforschungen soeben erst begonnen haben, obgleich der Bahn ein eigener Telegraph zur Verfügung steht. Die Ordnung auf der sibirischen Bahn ist eine — rein sibirische. Es ist schon viel, aber noch viel zu wenig über sie geschrieben worden."

Soweit der erzürnte Berichterstatter, dem übrigens zugestanden werden muss, dass er in mancher Beziehung nicht Unrecht hat. Denn wenn Fahrkarten I. Klasse verkauft werden, so muss der Reisende darauf rechnen dürfen, auf der langen Reise von 4770 km auch Platz in der I. Klasse erhalten zu können. Selbst wenn ein Wagen laufunfähig wird, so ist die Forderung, nach einigen 100 km einen Ersatzwagen zu finden, nicht übertrieben, auch nicht ungerechtfertigt. Das Schlimmste scheint uns noch die Verspätung um drei Tage zu sein. Das geht über alles Maass! Man stelle sich einmal vor, dass ohne irgend welche besonderen Unfälle ein Reisender von Eydtkuhnen nach Paris um einen ganzen Tag verspätet ankäme, das wäre etwa gleichwerthig der Verspätung von drei Tagen auf jener sibirischen Strecke. Auch wenn man alle möglichen Zugeständnisse an jene eben erst dem Verkehr erschlossenen Gebiete und an den in das Anfangsstadium der Entwickelung getretenen Eisenbahnverkehr machen will, so bleibt dennoch eine Verspätung von drei Tagen für einen Personenzug etwas ganz unbegreifliches. Mit derartigen Verspätungen rechnen zu müssen, ist allerdings hart.

Allgemeines.

— **Der Dampferverkehr zwischen den grossen amerikanischen Binnenseen und Europa**, welcher schon so oft und stets mit entschiedenem Misserfolge die Erfindungskraft unternehmender Köpfe in Anspruch genommen hat, soll jetzt, wie das „Handelsmuseum" berichtet, mit besserem Ergebnisse in Angriff genommen sein. Ein nach einem neuen Plane erbauter Frachtdampfer namens „Monckshaven" hat bereits seine erste Fahrt — mit Erzeugnissen der Maschinenfabriken von Carnegie (Ohio) nach Liverpool beladen — mit bestem Erfolge ausgeführt. Nach Löschung seiner Ladung in englischen Häfen erhält er dort als Rückfracht Güter für die Mittelstaaten Nordamerikas.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 30. August d. J. dem Betriebe übergebene 26,561 km lange Lokalbahn Hinter-Treban-Lochowitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Brieg-Neisse zwischen Falkenau und Boesdorf gelegene Haltepunkt Friedewalde für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernung beträgt von Friedewalde nach Boesdorf 5,68 km, nach Falkenau 2,62 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Lokalbahn Lambach-Haag am Hausruck gelegene Station Bachmaning ist am 22. August d. J. vorläufig für den Personenverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 10. September d. J. wird die zwischen den Stationen Crossen a/O. und Poln. Nettkow an der Bahnstrecke Guben-Bentschen gelegene Haltestelle Thiemendorf auch für die Abfertigung von Stückgütern und lebenden Thieren in einbödigen Wagen eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und lebenden Thieren in mehrbödigen Wagen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Linie Leipzig-Geithain liegende bisherige Haltepunkt Holzhausen zur Haltestelle erhoben und unter der neuen Bezeichnung Holzhausen-Zuckelhausen auch für den vollen Güterverkehr — ausgenommen Sprengstoffe — eröffnet. (Vergl. Bekanntmachung der königl. Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen in Nr. 68 — Inser.-Nr. 2238 — d. Ztg.)

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die bisher für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Ober-Rzepsch der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg ist am 2. September d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Györ-Uj Dombovár der Györ-Veszprém-Dombovárer Lokalbahn zwischen den Stationen Pannonhalma und Györ-Asszonyfa gelegene Halte- und Verladestelle Tarján puszta, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Wagenladungs-Frachtgut- und Thierverkehr gedient hat, ist am 26. Juli d. J. als Station eingerichtet und für den unbeschränkten Gesammtverkehr eröffnet worden.

Vereinskilometerzeiger.

Zu den bestehenden Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen: Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 43 (königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion Mainz), Nachtrag IV zum Kilometerzeiger Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektionen Hannover, Cassel und Münster) und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag IX.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 8 (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) ist neu herausgegeben worden. Zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 35 (königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg) ist der Nachtrag I und zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) der Nachtrag V erschienen.

Durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 8 wird das im Juni 1892 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 213 vom 1. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 3. September d. J.).

Nr. III/214 vom 1. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 3. September d. J.).

Nr. III/215 vom 29. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 56 des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung (abgesandt am 1. September d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 14. November d. J. in Berlin — falls bis dahin genügend Berathungsstoff vorliegt —, anderenfalls am letzten Mittwoch des Monats Juni im nächsten Jahre in Amsterdam stattfinden.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Ab 1. Oktober d. J. werden die Bezeichnungen für Bahnhof Borna und Haltestelle Loitzsch-Hohenleuben abgeändert in Borna bei Leipzig und Loitsch-Hohenleuben.

Dresden, den 4. September 1901. (2308)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Thiemendorf für den Stückgut- und Viehverkehr.

Am 10. September d. J. wird die zwischen den Stationen Crossen a/O. und Poln.-Nettkow an der Bahnstrecke Guben-Bentschen gelegene Haltestelle Thiemendorf auch für die Abfertigung von Stückgütern und lebenden Thieren in einbödigen Wagen eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und lebenden Thieren in mehrbödigen Wagen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Posen, den 31. August 1901. (2309)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Lieferfristen.

Kön. ung. Staatseisenbahnen.

Einschränkung des Frachtgüterverkehres und Festsetzung von Lieferfristzuschlägen anlässlich der in der Zeit vom 8. bis 9. bezw. vom 16. bis 19. September stattfindenden Militärmanöver.

Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass aus Anlass der grossen Herbst-Militärmanöver die Aufnahme von Civilfrachtgütern (mit Ausnahme von lebenden Thieren und leicht verderblichen Gütern)

am 8. und 9. September l. J. in den Stationen: Jutas, Hajmáskér und Várpalota,

am 16., 17., 18. und 19. September l. J. hingegen in den Stationen: Szigetvár, Baranya-Szentlörincz, Pécs und Ueszög

eingestellt wird.

Mit Rücksicht auf die durch Truppentransporte bedingte ausserordentliche Inanspruchnahme einzelner Bahnlinien werden ferner auf Grund der mit hohem Erlasse Z. 57065 dto 23. August l. J. seitens Sr. Excellenz des Herrn kön. ung. Handelsministers ertheilten Genehmigung gemäss § 63 Alinea 3 Punkt 2 des Eisenbahn-Betriebsreglements, wie auch gemäss Punkt 2 des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens, für Civilfrachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Thieren und leicht verderblichen Gütern) ausser den schon in Kraft stehenden reglementmässigen Liefer- und Zuschlagsfristen noch nachstehend angeführte temporäre Zuschlagsfristen in Anwendung gebracht, und zwar:

2 Tage für jene Frachtgüter, welche am 8. und 9. September auf der Strecke Györ-Jutas-Hajmáskér,

4 Tage für jene Frachtgüter, welche am 16., 17., 18. und 19. September auf den Strecken Budapest-Ujdombovár-Gyékényes-Zágráb-Fiume, Ujdombovár-Baranya-Szentlörincz-Ueszög-Villány-Dálja und Baranya-Szentlörincz-Barcs sowie auf den an diese Linien anschliessenden Nebenlinien und Lokalbahnen, endlich:

2 Tage für jene Frachtgüter, welche am 18. und 19. September auf der Strecke Dálja-Szabadka-Szeged zur Auf- oder Abgabe gelangen oder über diese Strecken zu befördern sind.

Budapest, am 1. September 1901. (2310)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 15. September 1901 treten im oben genannten Verbande ermässigte Frachtsätze für Eisenerze (Ausnahmetarif Nr. 55 A und B) und Eisenschlacken (Ausnahmetarif Nr. 57) zum Hochofenbetriebe von einigen österreichischen Stationen nach den im Tarif bezeichneten oberschlesischen Hüttenstationen in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die genannten Stationen, sowie die Verkehrsbüreaus der königlichen Eisenbahndirektionen Breslau und Kattowitz Auskunft.

Breslau, den 3. September 1901. (2311)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1901 wird die an der Neubaustrecke Dillingen (Saar) - Primsweiler des kgl. Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann=Saarbrücken gelegene Station Nalbach in das Tarifheft 7 (Verkehr Baden-Saarbrücken) einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 2. Septbr. 1901. (2312)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Am 1. Oktober treten zum Kilometerzeiger und zu den Heften 1, 3, 4, 6, 7, 8, 10 und 11 des Theils II A (deutsche Schnittsätze), sowie zu dem besonderen Holzausnahmetarif je ein Nachtrag in Kraft. Die Nachträge können von Mitte d. Mts. ab von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Soweit Frachterhöhungen vorkommen — es sind nur solche von ganz geringer Bedeutung —, bleiben die jetzt bestehenden Frachtsätze noch bis Ende Oktober d. J. in Kraft.

Strassburg, den 2. Septbr. 1901. (2313)
Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Mit Wirksamkeit vom 15. September l. J. findet der Ausnahmetarif Nr. 10 b (Rohstofftarif) unter den im Tarif angegebenen Bedingungen Anwendung auf rohe Thonerde und Abfallthon im Verkehr zwischen Pressath und Langenbruck einerseits, dann Ehrang, Mettlach und Merzig andererseits.

München, den 4. September 1901. (2314)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Juli 1901 für Futtermittel, Streumittel, sowie für Saatgut.

Dem Tarife ist die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn beigetreten.

Berlin, den 31. August 1901. (2315)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Alt=Damm-Kolberger Eisenbahn.
Binnen-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. treten in dem vorbezeichneten Tarif folgende Aenderungen ein:

1. Besondere Tarifvorschriften.

Unter II B 2 am Schlusse des die Frachtberechnung für Langholz und dergl. behandelnden zweiten Absatzes ist zuzusetzen:

„Sofern jedoch die Berechnung nach den Nebenklassen (vergl. §§ 8 und 9 der allgemeinen Tarifvorschriften) eine niedrigere Fracht ergibt, wird diese erhoben.“

2. Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien.

Das Waarenverzeichniss und die Anwendungsbedingungen erhalten eine anderweite Fassung.

Näheres hierüber ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

3. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen etc.

Am Schlusse der Anwendungsbedingungen ist folgender neuer Absatz einzuschalten:

„Auf die nach den See- und Binnenhäfen mit der Eisenbahn beförderten und mit der Eisenbahn weiter verfrachteten Sendungen findet der Ausnahmetarif keine Anwendung.“

Stettin, den 21. August 1901. (2316)
Direktion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Auf 15. September 1901 werden die allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften vom 1. März 1901, die auch für den Verkehr Basel bad. Bahn und Waldshut-Schweiz gültig sind, auf Seite 19 durch Aufnahme des nachstehenden Artikels 39 bis ergänzt:

p. Bier in Privatwagen.

Art. 39 bis Bier in Fässern bei Aufgabe als Stückgut in Privat-Bierwagen wird nach den Bestimmungen für Wagenladungen befördert, unter Berechnung der Fracht für mindestens 2000 kg für jeden verwendeten Wagen und jede Frachtbriefsendung, bei Aufgabe als Eilgut zu den Sätzen für Eilstückgut und bei Aufgabe als Frachtgut zu den Sätzen der Stückgutklasse 1. Ist auf dem Frachtbrief die Anwendung des Ausnahmetarifs Nr. 1 für den Transport von Bier in Fässern vorgeschrieben, so hat die Frachtberechnung auf Grund der Taxen und Bestimmungen dieses Ausnahmetarifs unter Zugrundlegung des Minimalgewichtes von 2000 kg stattzufinden. In allen Fällen wird jedoch, sobald sich nach der gewöhnlichen Frachtberechnung für Wagenladungen eine niedrigere Fracht ergibt, letztere erhoben.

Karlsruhe, den 2. September 1901. (2317)
Grossh. Generaldirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Oktober d. J. treten im Tarife Theil II, Heft 1 nachstehende Frachtsätze des Klassentarifs in Kraft:

Zwischen Nimburg Oe. N. W. B. und	Spezialtarif A 2	Spezialtarif I
	Pfennige für 100 kg	
Hannover (Nordbhf.) und Hainholz K. E. D. H.	315	293
Hannover (Südbhf.) K. E. D. H.	316	294

Breslau, den 2. September 1901. (2318)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Güterverkehr.

Am 1. September 1901 wird Nachtrag II zu unserem Lokalgütertarif eingeführt. (2319)

Ludwigshafen a/Rh., 31. August 1901.
Direktion der pfälzischen Eisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Zum 15. September d. J. werden die Sätze des Ausnahmetarifes 8 – Giessereiroheisen geändert, und in den Ausnahmetarif 9 — Eisen und Stahl nach den Seehäfen etc. die Stationen Weissenburg und Hamburg Sternschanze neu aufgenommen. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 31. August 1901. (2320)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1901 werden im Heft 8 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Verkehr Baden-Pfalz) ermässigte Frachtsätze eingeführt:

a) im Ausnahmetarif 19 für Kies von Speyer Hafen nach Heidelberg Hauptbhf.;
b) im Ausnahmetarif 24 für Pflastersteine und Strassendeckmaterial von Ebernburg nach Mannheim.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 31. August 1901. (2321)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 11. September d. J. wird die Station Rastatt der badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 30 b und c für Eisenbahnwagen nach Italien einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt das Abrechnungsbüreau in Strassburg.

Strassburg, den 30. August 1901. (2322)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Verband.

Der Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien (Nr. 5 im Theil II des Verbandsgütertarifs vom 1. August 1901 und Nr. 22 im Tarifheft 1 — Verkehr Pfalz-Reichsbahn —) erhält mit Geltung vom 1. September 1901 eine neue Fassung des Waarenverzeichnisses. Die eintretende Aenderung besteht hauptsächlich darin, dass künftig auch Pflastersteine, sofern sie zur Herstellung von Reihenpflaster nicht verwendbar sind, zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs abgefertigt werden. Nähere Auskunft ertheilen die in Frage kommenden Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 27. August 1901. (2323)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für die regelmässige Beförderung von Milch im Verkehr von Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Halle, sowie von der Station Luckau der niederlausitzer Eisenbahn nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen treten am 1. Januar 1902 neue, mit Frachterhöhungen verbundene Bestimmungen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau, Wienerstrasse 4 II.

Dresden, den 2. September 1901. (2324)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 10. September d. J. tritt im Tarife Theil II — Heft 1 ein neuer Frachtsatz

des Ausnahmetarifs Nr. 16 A (Pfeifenerde und Porzellanerde usw.) zwischen Karlsbad B. E. B., Karlsbad C. B. k. k. St. B. und Karlsbad K. J. (Verrechnungsstelle der k. k. St. B. in Karlsbad B. E. B.) einerseits, Sitzendorf K. E.-D. Erfurt andererseits in Höhe von 73 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 1. September 1901. (2325)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt a/M.-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Stationen der Neubaustrecken Waldkirch-Elzach und Neustadt i/Schw.-Hüfingen der badischen Staatsbahnen in das Tarifheft A 3 (Frankfurt-Baden) einbezogen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (2326)

Frankfurt a/M., den 31. August 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt a/M.-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird ein Nachtrag VI zum Tarifheft B 3 (Mainz-Baden) herausgegeben. Er enthält Entfernungen und Frachtsätze für neu in den Verband aufgenommene Stationen der badischen Staatsbahnen und des Direktionsbezirks Mainz, gekürzte Entfernungen für die Stationen Bauerbach, Eppingen, Flehingen, Sulzfeld und Zaisenhausen der badischen Staatsbahnen, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife.

Die im Tarifheft D enthaltenen Entfernungen für die Station Hüfingen (Bregthalbahn) werden durch den Nachtrag aufgehoben.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (2327)

Frankfurt a/M., den 31. August 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarif Theil I, Abtheilung B vom 1. Januar 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 gelangt der I. Nachtrag zum Tarif Theil I, Abtheilung B zur Einführung, welcher neue Bestimmungen für die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- (Cisternen-, Reservoir-, Bassin-, Topf-) Wagen enthält.

Hierdurch werden die in den Tarifen Theil V, 1. Heft vom 1. April 1890 unter Ziffer 7 (Seite 4 des I. Nachtrages) und Ziffer 4 des Anhanges (Seite 3), dann Theil V, 2. Heft vom 1. Mai 1890 unter Ziffer 9 (Seite 8 des Haupttarifes), ferner Theil V, 3. Heft vom 1. März 1889 unter Ziffer 8 (Seite 6) und Ziffer 5 des Anhanges (Seite 4), sowie in dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Petroleum etc. vom 1. Januar 1898 unter Ziffer IV (Seite 8) aufgeführten Bestimmungen für die Beförderung von Flüssigkeiten in Reservoirwagen gegenstandslos und sind daher zu streichen. An deren Stelle ist zu setzen:

„Wegen Beförderung von Flüssigkeiten in Kesselwagen siehe die Bestimmungen im I. Nachtrage zum Tarif Theil I, Abtheilung B.“

Der erwähnte Nachtrag ist bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 30 Hellern = 30 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 30. August 1901. (2328)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für die Beförderung von Gänselebern als Eilgut mit Schnellzügen.

Mit Gültigkeit vom 6. September 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1901 wird für die Beförderung von Gänselebern in Sendungen von mindestens 100 kg auf einen Frachtbrief als Eilgut mit Schnellzügen zwischen Budapest Jozsefváros und Budapest nyugoti p. u. einerseits und Paris Douane andererseits der Frachtsatz von 528,40 Frcs. für 1 000 kg berechnet.

Die Abfertigung erfolgt auf Grund

a) der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A,
b) der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B und
c) des Kilometerzeigers und der Lieferfristtabelle, enthalten im Gemeinschaftlichen Hefte für den österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband.

Der vorbezifferte Frachtsatz findet nur auf Sendungen Anwendung, welche von einem Eilgut-Frachtbriefe begleitet sind, in welchem vom Absender die Beförderung mit Schnellzug vorgeschrieben ist.

Die Beförderung mit Schnellzügen erfolgt via Wien-Salzburg-Ulm-Mühlacker-Kehl-Avricourt und wird nur soweit zugesichert, als es die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges gestatten. Auf der Strecke Wien St. E. G. transit-Wien I K. E. B. transit werden die Sendungen nicht mit Schnellzügen befördert.

Wien, am 2. September 1901. (2329)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rhein.-westf.-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Einbeziehung von ungarischen Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 2, Theil II, Heft 4.

Mit Gültigkeit vom 15. September l. J. bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1901, werden die Stationen Bánhida, Felsö-Galla und Szár in den Ausnahmetarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz etc., enthalten in dem ab 1. Oktober 1899 gültigen Theil II, Heft 4 des rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbandes, unter Aufrechthaltung der für diesen Ausnahmetarif gültigen reglementarischen und sonstigen Tarifbestimmungen einbezogen.

Die Bildung der direkten Schnittfrachtsätze erfolgt in der Weise, dass zu den Schnittsätzen für die Station Komárom in der Schnitttafel A, Abtheilung I unter a, b und c (Seite 77 des Tarifes) im Verkehre mit Bánhida je 0,07, mit Felsö-Galla je 0,08 und mit Szár je 0,09 *M.* pro 100 kg als Anstossbeträge zuzuzählen sind.

Wien, am 31. August 1901. (2330)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Oktober d. J. gelangt zu dem Tarife für die Beförderung von Personen etc. zwischen den Stationen unseres Verwaltungsbezirks sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen (Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II) der Nachtrag II zur Einführung. Durch denselben werden die Sommerkarten, Anschlussrückfahrkarten Rundreise- und Kupeefahrkarten aufgehoben.

Derselbe enthält ferner anderweite Bestimmungen, betreffend die Geltungsdauer der Rückfahrkarten.

Die aufgenommenen Bestimmungen sind gemäss I (3) der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt worden. (2331)

Magdeburg, den 1. September 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Gültigkeitsdauer der vom 1. d. Mts. ab im diesseitigen Binnen- sowie im Binnenverkehr der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn und im Nachbarverkehr beider Bahnen gelösten Rückfahrkarten ist auf 45 Tage verlängert. (2332)

Perleberg, den 4. September 1901.
Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Bentheimer Kreisbahn.

Am 1. September cr. ist ein Nachtrag 1 zum Personen- und Gepäcktarif Theil II zur Ausgabe gelangt. Derselbe enthält die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf 45 Tage und die Bestimmung, dass die Inhaber von Rückfahrkarten die Reise an einem beliebigen Tage der Geltungsdauer antreten können.

Bentheim, den 4. September 1901. (2333)
Der Betriebsdirektor.

Elsässisch-badischer Personen- und Gepäcktarif.

Zu dem Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden sowie von Leichen im Verkehr zwischen diesseitigen und badischen Stationen vom 1. April 1897 ist ein Nachtrag III erschienen, der am 15. September d. J. in Kraft tritt.

Neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs enthält der Nachtrag auch die auf der Grundlage des neuen ermässigten Gepäckeinheitssatzes (0,35 ₰ pro 10 kg und pro Kilometer) errechneten Schnitttaxen für Beförderung von Reisegepäck für die diesseitigen Strecken sowie neue direkte Gepäckfrachtsätze im Verkehr durch die Pfalz.

Die in den Nachtrag aufgenommene Aenderung der Bestimmungen zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 2. Sept. 1901. (2334)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. September Vorm. gemeldet.

Nr. 25. Berlin, am 7. September 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Stück	Roststab —	6,5	1	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
2	A	—	1	Block	Zinn —	25	2	Kalk	K. E.-D. Cöln	
3	A B	27838	1	Kiste	Garn —	106	3	Werdau	Sächsische Stsb.	
4	A B	I	1	„	franz. Bücher —	10	4	Cüstrin V.	K. E.-D. Bromberg	
5	A B C	—	1	Bund	3 Stück Bohrerschraubenköpfe	2	5	Hanau West	K. E.-D. Frankf. a/M.	
6	A C J	5140	1	Ballon	gefüllt —	73	6	Mainz	Direktion Mainz	
7	A E	—	1	Korb	anscheinend Wäsche, Betten	15	7	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
8	A F	2556	1	Kiste	leer —	14	8	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
9	A G	789	1	„	? —	52	9	Grevenbroich	K. E.-D. Cöln	
10	[illegible]	2132	1	„	Ofentheile —	25	10	Cöln=G.	„	
11	A H	562	1	Fass	ansch. mit Wein gefüllt	40	11	Bondorf	Württemberg. Stsb.	
12	A M	100	1	Kiste	ansch. Glas —	124	12	Greifswald	K. E-D. Stettin	
13	A S	17	1	Sack	grüne Bohnen —	12	13	Wanne	K. E.-D. Essen	
14	A S	430	1	Petroleumfass	leer —	37	14	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
15	A S	200	1	Ballen	Tuch —	28	15	Leipzig M. Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
16	A S H	2	1	—	Funkenfänger —	28	16	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	Dienstgut.
17	B	116	1	Stück	Bufferfeder —	12	17	Görlitz	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
18	B	705	2	Körbe	Eisenwaaren —	171	18	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
19	B C	1	5	Kisten	Pöklinge —	20	19	Chemnitz Eg.-V.	Sächsische Stsb.	verkauft.
20	B R	—	7	Stück	Röhren —	?	20	Kranichstein	Direktion Mainz	
21	C	—	1	Rolle	Dachpappe —	39,5	21	Cüstrin V.	K. E.-D. Bromberg	
22	C C	1869	1	Kiste	Drahtw. (Käfige) —	26	22	Mannheim	Badische Stsb.	
23	C C	13	1	—	U-Eisen, 5 m —	?	23	Besigheim	Württemberg. Stsb.	
24	C F	107	1	Korbkoffer	unbekannt —	10	24	Neustrelitz	K. E.-D. Stettin	
25	C F	42	1	Korb	leer —	6	25	Mainz	Direktion Mainz	
26	C F B	40406	1	Kiste	? —	7	26	Gross=Chelm	K. E.-D. Kattowitz	
27	C G	1227	1	Korb	Eisenwaaren —	7	27	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
28	C H L	554	1	Sack	l. Säcke —	9,5	28	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
29	C H R	100	1	Korbflasche	leer —	6	29	Mainz	Direktion Mainz	
30	C M	49729	1	Bund	Garbenschnüre —	1	30	Strassburg Eilg.	Reichsbahn	
31	C N H	606 1	1	Kiste	Draht für elektr. Leitungen	304	31	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
32	C R	4204	1	„	Cigarren —	26,5	32	Düsseldorf=Gr.	K. E. D. Elberfeld	
33	D A F	200	1	—	Wagenfeder —	4	33	Mannheim	Direktion Mainz	
34	D A G	6159	1	Kiste	Wäsche —	10	34	Aachen	K. E.-D. Cöln	
35	D A S	1866	1	„	leer —	29	35	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
36	D B	—	2	—	Privat-Viehgitter —	—	36	Leer	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
37	D F	—	1	—	Kette, 15 m lang —	43	37	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
38	D R N J G	4320	1	Petroleumfass	leer —	36	38	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
39	D W	49	1	Ballen	baumwollene Waaren	120	39	Görlitz Eg.-A.	Sächsische Stsb.	
40	E	2	3	—	Stellwerkstheile —	—	40	Oberhausen	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
41	E G	—	1	Pack	6 leere Körbe —	22	41	Tirschenreuth	Bayerische Stsb.	
42	E L	2798	1	—	Privatkette —	15	42	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
43	E S	—	1	Kollo	3 leere alte Körbe —	6,5	43	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
44	E V	85	1	Fass	leer —	16	44	Hagenau	Reichsbahn	
45	F	—	1	—	eis. Ofenthür —	0,7	45	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
46	F E	2741	1	—	Ofenknierohr —	2,5	46	Bremen	K. E.-D. Hannover	
47	F K	895	1	Korb	Eisenwaaren —	12	47	Glatz	K. E.-D. Breslau	
48	F L	9078	1	Bund	3 eis. Waschständer	3	48	Breslau M.Fr. Bhf.	„	
49	F R	50	1	Kiste	leere Essenzgläser —	28	49	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
50	F W R	8	1	„	— —	—	50	Düren	„	
51	F X C	2046	1	„	— —	21	51	Bruchsal	Badische Stsb.	
52	G	2518	1	Bund	2 Stühle —	9	52	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
53	G	134470	1	Kiste	leere Blechbüchsen	11	53	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
54	G	1	1	—	Rohr (gebogen) —	106	54	Petershausen	Bayerische Stsb.	Streckenfund.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
55	G A E	—	1	—	Kette, 9 m	—	55	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
56	G B C	3314	1	Stab	Rundstahl	3,5	56	Hagen	„	
57	G B C	3972	1	„	Rundstahl	1,5	57	Hagen	„	
58	—	3620/1	2	Blechflaschen	?	74	58	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
59	G & C	3619	1	Fass		168	59			
60	G D	10	1	Kiste	Sämereien	148	60	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
61	G N G U	996	1	„	Steuergut	63	61	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
62	G St	937 oder 931	1	Ballen	Leder	21	62	Hamm	K. E.-D. Essen	
63	G T	6946	1	Fass	anscheinend Firniss oder Lack	228	63	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
64	H	5730/3	4	Ballen	Wellpapier	109	64	Mainz	Direktion Mainz	
65	H	—	1	—	Ofenrohr	1,5	65	Bremen	K. E.-D. Hannover	1,81 m lang, 11 cm breit, 1,5 cm dick.
66	H	—	1	Stück	Flacheisen	23	66	Ehlershausen	„	
67	H	250	1	Fass	Messingabfälle	259	67	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
68	H B	2671	1	Kiste	7 Schweller	19	68	Mannheim	Badische Stsb.	
69	H G	0164	1	Bund	Stahl	53	69	München Centr.	Bayerische Stsb.	
70	H H W	25	1	Fass	leer	32	70	Harburg	K. E.-D. Altona	
71	H K	26330	1	Korb	Weintrauben	8	71	Strelno	K. E.-D. Bromberg	
72	H L	64	1	Fass	Fleisch	251	72	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
73	H L	—	1	Korb	Fische	20	73	Cöln	„	
74	H M	20227	1	Bund	Eisen	31	74	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
75	H T	8	1	Fass	Butter	90	75	Cöln	K. E.-D. Cöln	
76	H W	4148	1	„	leer	104	76	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
77	J	11	1	Sack	Säcke	16	77	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
78	J C	13139	1	Fass	leer	16	78	Posen	K. E.-D. Posen	
79	J & M	429	1	„	Oel	118	79	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
80	J L	7533	1	Kübel	Käse	65	80	Betzingen	Württemberg. Stsb.	
81	J M	—	1	Pack	gusseis. Becken	4	81	Mülheim (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
82	J R C	3172/3	2	Kisten	?	?	82	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	beklebt Lobberich.
83	J S	11	1	Fass	leer	33	83	Stolberg Rottl.	K. E.-D. Cassel	
84	J T C	3	1	Kiste	Metallpatronen	144	84	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
85	J T J N	—	2	—	Wasserkessel mit Deckel	8	85	Cleve	K. E.-D. Cöln	
86	J W B	512 326	2	Kisten	?	19	86	Mainz	Direktion Mainz	
87	K	—	1	—	Kleiderschrank	112	87	Mainz	„	
88	K	651	1	—	Eisenrohr	6	88	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
89	K	1746	1	Fass	Carbolineum	134	89	Cöln	K. E.-D. Cöln	
90	K D	—	1	—	hölzerner Pferdebaum	—	90	Hamburg	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
91	K E	6607	1	Fass	Oel	355	91	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
92	K K	50	1	—	gusseis. Ofenuntersatz	135	92	Halle a/S.	„	
93	K K	3766	1	Stange	□ Stahl	23	93	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
94	K S	89	1	—	eis. Pferdebaum	—	94	Hamburg-Sternschanze	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
95	L	—	1	—	Eisenstange	15,5	95	Altona	„	*)
96	L H	1	1	Beutel	Reis	12	96	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
97	L W	100	1	Fass	leer	8	97	Worms	Direktion Mainz	
98	M B	535	1	„	leer	8	98	Mainz	„	
99	ME	6	1	„	Schmalz	59	99	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
100	M & F	19818	1	Petroleumfass	leer	40	100	Tostedt	K. E.-D. Münster	
101	M H	645	1	Kiste	Zuckerwaaren	25	101	Saargemünd	Reichsbahn	
102	M K	34	1	Ballot	Jute	28	102	Säckingen	Badische Stsb.	bekl. Eilgut Göttingen-Scheveningen.
103	M L	—	1	Koffer	?	66	103	Scheveningen	Niederländ. Stsb.	
104	M St	430	1	Oelfass	leer	20	104	Heidelberg	Badische Stsb.	
105	N	—	1	Bund	Flacheisen	?	105	Horrem	K. E.-D. Cöln	
106	N	—	1	„	10 Stück Latten	17	106	Cöln-Ger.	„	
107	N	1	1	Pack	eiserne Bettstelltheile (Kopf- u. Fusstheil)	14	107	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	**)
108	N B	709	1	Fass	leer	13	108	Strassburg	Reichsbahn	
109	N E S	4654	1	Korbflasche	?	52	109	Woerden	Niederländ. Stsb.	bekl. Stuttgart.
110	P weiss	—	1	—	kl. Ofenplatte	$1/3$	110	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
111	P	—	1	Kiste	geräucherte Fische	4,5	111	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
112	P B	582	1	Tafel	Kupferblech	49	112	Mannheim	Direktion Mainz	
113	P C	7621	1	Fass	leer	75	113	Trier	St. Johann-Saarbr.	
114	P D	751	1	„	Oel	208	114	Hamm	K. E.-D. Essen	
115	P J	74	1	—	gusseis. Platte	58	115	Kaiserswaldau	K. E.-D. Breslau	
116	P J D	6559	1	Fass	leer	17	116	Bretten	Badische Stsb.	
117	P M	12309	1	Kiste	?	56	117	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
118	P R	77	2	Schliesskörbe	leer, neu	12	118	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
119	P S	4461	1	Fass	gefüllt	161	119	Posen	K. E.-D. Posen	
120	P Z*)	—	1	Kiste	gefüllte Blechbüchsen	18	120	Aachen	K. E.-D. Cöln	*) oder P J.

*) An den Enden mit Verschraubungen, 7 Ringe und ausserdem 1 Eisentheil angebunden.
**) Die Stangen schwarz lackirt, die Drahtgeflechtfüllung bronzirt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
121	R	7	1	Bund	Eisentheil (Wagenkranz)		7	121	Heiligenhafen	K. E.-D. Altona	
122	R K	93	1	Pack	Schrenspapier	—	10	122	Zuidbroek	Niederl. Stsb.	bekl.: Leipzig.
123	R M	—	2	—	eiserne Rohre	—	248	123	Dornach	Reichsbahn	
124	R R	1409	1	Fass	Oel	—	184	124	Osterfeld Nord	K. E.-D. Münster	
125	S	4572	1	Kiste	Papierw.	—	29	125	Bergwitz	K. E.-D. Halle a/S.	
126	S H	5706	1	Bund (in Stroh)	2 Stühle mit Rohrsitz		—	126	Niemberg	K. E.-D. Magdeburg	
127	Sklo. E N	3367	1	Kiste	?	—	105	127	Illowo	Ostpr. Südbahn	
128	S M	1325	1	Pack	Drucksachen	—	12	128	Peine	K. E.-D. Hannover	
129	S S E G	73	1	eis. Fass	leer	—	140	129	Griesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
130	T	70 (eingegossen)	1	—	Eisen	—	8	130	Frankfurt a/M. Eilg.	„	
131	T H	446	1	Ballen	Lederriemen	—	15,5	131	Soest	K. E.-D. Cassel	
132	T V H	9563	1	—	Pflugschaar	—	2,5	132	Bremen	K. E.-D. Hannover	
133	T Z	—	1	Korb	Aepfel	—	14	133	Hannover	„	
134	W B S	764	1	„	Nieten	—	18	134	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
135	W H S	2107	1	Blechkanne	Lack	—	56,5	135	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
136	W K	308	3	Kisten	leer	—	125	136	Mainz	Direktion Mainz	
137	W K/R oder	5790	1	Stange	Stahl	—	8	137	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
138	W O G	6943	1	Korbflasche	leer, gebr.	—	1	138	Werder	K. E.-D. Berlin	
139	W Sch A	—	1	—	Viehgitter	—	—	139	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	Dienstgut.
140	Y B C	7807	1	Ballen	Gipspackung	—	?	140	Tyenvord	Niederl. Stsb.	beklebt: Stockheim.
141	Z H	—	1	Sack	Magoran	—	25	141	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:						
142	Otto Böse	—	1	—	Wagenplan	—	35	142	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
143	Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Breitfeld&Dauke Differdange-Prag	—	1	Pack	2 Bretter	—	35	143	Frankfurt a/M. Ostbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
144	Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Breitfeld&Dauke Prag	—	1	—	Holzplatte mit Schlüssel		13	144	Mannheim	Badische Stsb.	
145	Eden	87	1	Fass	Harz	—	230	145	Immendingen	„	
146	K. E. D. Erfurt	—	1	—	eisern. Standbaum mit 2 Ketten		5	146	Lobenstein	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
147	F Erich	16486	1	Gebinde	leer	—	13	147	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
148	B. Erkethal	193	1	—	Maschinentheil	—	10	148	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
149	Fauing Ambur..ny	—	1	Ballen	Betten	—	13	149	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
150	Geisenheim	400	1	Fass	leer	—	35	150	Geisenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
151	Genova	—	1	schwarzer Handkoffer*)	Herrenwäsche, 3 Kravatten, 4 Reisemützen		12	151	Gep.-A. Ebingen	Württemberg. Stsb.	*) in braunem Segeltuch.
152	B. Hagedorn & Cie. Horrem by Köln	125	1	—	Privatdecke	—	—	152	Appenweier	Badische Stsb.	Dienstgut.
153	H & C Hannover	242	1	Ballen	Tapeten	—	30	153	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
154	Karlsruhe	7510	1	—	Fahrrad	—	—	154	Strassburg	Reichsbahn	
155	Julius Krahnstöver J K	—	2	Fässer	leer	—	17	155	Stettin	K. E.-D. Stettin	
156	Kunheim	173 3646	2	Cylinder	leer	—	76	156	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
157	Salzwerk Neustassfurt	—	1	Glasflasche	Brom	—	5	157	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
158	v P G von Poncet Glashüttenwerk	—	1	Bündel in Stroh	leere Glasflaschen	—	29	158	Brandenburg	„	
159	Radeberg	5470	1	Fass	leer	—	19	159	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
160	L R Louis Rösner in Bremsnitz	—	1	Fass (in Leinwand)	leer	—	55	160	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
161	Hôtel Rolandseck	—	1	Kiste	Glaswaaren —	8	161	Rolandseck	K. E.-D. Cöln	
162	Rommenhöller	13829	1	Cylinder	leer —	20	162	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
163	Miss Schell	—	1	Binsenkorb*)	Kleidung, Obst —	14	163	Gep.-A. Mannheim	Badische Stsb.	*) mit einem Plaidriemen umspannt.
164	Gebr. Scheuer	—	1	Fass	leer —	15	164	Mannheim	„	
165	Stühlen Kiel	—	1	Kiste mit Blecheinsatz	? —	24	165	Kiel	K. E.-D. Altona	
166	Willson	—	1	schwarzer Lederkoffer	Damen- und Herrenwäsche, Messer, Pelz, Kamm usw.	25	166	Gep.-A. Cöln H.	K. E.-D. Cöln	1)
					C. Güter m. Numm. bez.:					
167	weiss	I	1	Bund	14 Ofenringe und 2 Deckel	7	167	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
168	—	8	2	Kistchen	Trauben —	9	168	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
169	—	8	1	Sack	Badesalz —	104	169	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
170	—	20 (roth)	1	—	Maschinentheil (Lager)	3	170	Soest	K. E.-D. Cassel	
171	—	55	1	runder Korb, mit grauem Tuch zugenäht	Wäsche, Töpfe, Seife, Messer usw.	15	171	Gep.-A. Cöln H.	K. E.-D. Cöln	
172	—	163	1	Kollo	Bettzeug —	25	172	Birchweiler Gep.	Reichsbahn	beklebt: Sedan-Birchweiler.
173	alte Nummer	216	1	Fass	leer —	32	173	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
174	—	164	1	Korb	Musterstoffe —	98	174	Ueckingen Gep.	Reichsbahn	beklebt: Metz-Ueckingen.
175	—	1333	5	Stück	Säemaschinentheile —	150	175	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
176	—	1555	1	—	Messingtafel —	?	176	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	1,70 m lg., 60 cm br.
177	—	2148³/10	1	—	lose Weissquaste —	1	177	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	Fabrikzeichen D R G M.
178	—	2590	1	Kiste	? —	16	178	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
179	—	4033 4516	2	Fässer	leer —	70	179	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
180	—	7308	1	Gebinde	leer —	17	180	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
181	—	7087	1	Korb	geräuch. Fleischwaaren	18	181	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
182	—	8068	1	Fass	anscheinend Oel —	195	182	Quackenbrück	K. E.-D. Münster	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
183	// grün	—	1	Stange	Flacheisen —	13	183	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
184	⧺	—	2	Pack	Nägel —	9,5	184	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
185	blauer Strich	—	5	—	eis. Ofentheile —	65	185	Lübben	K. E.-D. Halle a/S.	
186	blauer Strich	—	1	Pack	2 Rohrzangen —	6	186	Rheda	K. E.-D. Danzig	
187	weiss //	—	25	—	Rippenroster —	160	187	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
188	blauer Strich	—	1	—	kleine Ofenthür —	?	188	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
189	rother Strich	—	1	Pack	3 Kupferrohre —	21	189	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
190	blauer Strich	—	1	Ring	Kochmaschinendeckel	3	190	Neubabelsberg	K. E.-D. Berlin	
191	FHF P (in Raute)	67351	1	Fass	Ausfuhrgut —	55	191	Hamburg	K. E.-D. Altona	
192	F (Zeichen)	55419	1	„	Oel —	204	192	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
193	Fabrik-Marke Paul Gramt Kolberg	—	1	—	eiserner Pflug —	110	193	Wannsee	K. E.-D. Berlin	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
194	—	—	1	Holzkoffer	alte Arbeiterkleidung u. Wäsche	12	194	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
195	—	—	1	—	Aufsatz, vernickelt —	1	195	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
196	—	—	1	Bund	3 Stück Bergstöcke	1	196	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Zollzettel von Kufstein.
197	—	—	1	Pack	eis. Bettstelle —	28	197	Carnap	K. E.-D. Essen	
198	—	—	2	—	eiserne Bettstellen —	41	198	Jena Saalbhf.	K. E.-D. Erfurt	2)
199	—	—	1	Kanne	Benzin —	70	109	Wasserbillig	Wilhelm-Luxemburg	
200	—	—	1	Korb	Birnen —	23	200	Hof	Bayerische Stsb.	
201	—	—	1	„	Birnen —	68	201	Karlsruhe	Badische Stsb.	
202	—	—	1	Weidenkorb	leere Blechflasche —	4	202	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
203	—	—	1	Blechflasche	leer —	2,5	203	Herne	K. E.-D. Essen	
204	—	—	1	Sack	Blechwaaren u. Lumpen	30	204	Offenburg	Badische Stsb.	

1) Visitenkarte: Manby Willson Kings Head Hotel Deansgate Manchester.
2) Zusammenlegbar, mit Stahlfedergeflecht, dunkelbraun gestrichen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
205	—	—	1	—	hölzerner Bock (anscheinend zu einer Häckselmaschine gehörig)	4	205	Neumünster	K. E.-D. Altona	
206	—	—	1	Pack	10 Bolzen für Bügeleisen	16	206	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
207	—	—	1	Blechdose	Bratheringe —	13	207	Voigtstedt	K. E.-D. Erfurt	
208	—	—	30	Stück	gehobelte Bretter —	195	208	Glöwen	K. E.-D. Altona	
209	—	—	2	„	kieferne Bretter (8 m lang)	—	209	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	Streckenfund.
210	—	—	5	—	gusseis. Brunnentillen	34	210	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
211	—	—	1	—	Buchse (Maschinentheil)	4	211	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
212	—	—	3	—	Bügelbolzen —	4	212	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
213	—	—	1	Rolle*)	Dachpappe —	22	213	Altona	K. E.-D. Altona	*) in Papier.
214	—	—	1	„	getheerte Dachpappe	38	214	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
215	—	—	2	Fässer	gesalzene Därme —	190	215	Augsburg	K. E.-D. Essen	
216	—	—	1	Bund	16 gusseis. Deckel —	10	216	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	ansch. zu Herdringen.
217	—	—	1	(in Papier u. Stroh verpackt)	Drahtbettstelle —	47	217	Diepholz	K. E.-D. Münster	
218	—	—	1	Bund	Drahtgewebe —	6	218	Hagenau	Reichsbahn	
219	—	—	10	Stück	neue Dielungsbretter	70	219	Hohenleipisch	K. E.-D. Halle a/S.	gespundet, an einer Seite behobelt (Streckenfund).
220	—	—	1	Stange	☐-Eisen —	33	220	Lissa i/Pos.	K. E.-D. Posen	5 m lg., 2,5 m lg.
221	—	—	1	„	Rundeisen —	10	221			
222	—	—	1	Stück	Eisen —	2	222	Hamburg H. Eilgut	K. E.-D. Altona	etwa 40 cm lg.
223	—	—	1	Bund	Eisen —	5	223	Heidelberg	Badische Stsb.	
224	—	—	1	Pack	V-Eisen, 6 m	30	224	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	
225	—	—	50	—	Eisenkonstruktionstheile	1125	225	Altefähr	K. E.-D. Stettin	
226	—	—	1	Bund	Eisendraht —	24	226	Bruck b. München	Bayerische Stsb.	
227	—	—	6	Bunde	Eisendraht —	335	227	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
228	—	—	8	—	Eisenstäbe —	24	228	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
229	—	—	1	Pack	gebogene Eisenstäbe, an einer runden Platte befestigt	6	229	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
230	—	—	1	Bund	9 Eisenstangen —	12	230	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
231	—	—	2	—	Eisenstangen mit Schrauben	24	231	Bochum Süd	„	
232	—	—	1	—	☐-Eisenstange —	77	232	Kiel	K. E.-D. Altona	
233	—	—	1	—	Eisenstück, länglich —	2	233	Hamburg H.	„	eine Ecke abgebrochen.
234	—	—	1	—	Eisentheil —	13	234	Strassburg	Reichsbahn	ansch. Aufsätze für Gitterstäbe.
235	—	—	8	—	Eisentheile —	13	235	Kiel	K. E.-D. Altona	
236	—	—	1	Ballen	Eisenwaare —	20	236	Wittstock	Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstock.	
237	—	—	6	—	Façoneisen —	27	237	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	5 m lang.
238	—	—	1	—	Fahrrad —	14	238	Berlin Pog. Eilgut	K. E.-D. Berlin	1)
239	—	—	1	—	Fahrrad —	—	239	Gep.-A. Emmerich	K. E.-D. Essen	2)
240	—	—	1	—	Fahrrad —	—	240	„	„	Marke: Cito
241	—	—	1	—	Herrenfahrrad —	—	241	Gep.-A. Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	3)
242	—	—	2	—	Fahrräder —	—	242	Gep.-A. Breslau	K. E.-D. Breslau	4)
243	—	—	1	—	hölzern. Fensterrahmen	2	243	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
244	—	—	1	Korbflasche	Feuergut —	32	244	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
245	—	—	1	Stange	Flacheisen —	60	245	Rethen	K. E.-D. Hannover	
246	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	12	246	Dommitzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
247	—	—	1	Stb.	Flachstahl —	7,5	247	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
248	—	—	1	Sack	rothes Futtertuch und 2 Plane	13,5	248	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
249	—	—	1	—	unverpackt. Gartentisch	23	249	Pforzheim	Badische Stsb.	
250	—	—	1	—	Gasrohr —	30	250	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
251	—	—	1	—	Gasrohr } alt	4	251	Crossen	K. E.-D. Posen	
252	—	—	1	—	Dreifuss } alt	4,5	252			
253	—	—	4	—	Gasrohre —	74	253	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
254	—	—	1	Bund	8 Stück Gasrohre —	43	254	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	
255	—	—	1	„	8 Gasrohre —	40	255	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
256	—	—	1	—	Geometer-Biquetstange	—	256	Carnap	K. E.-D. Essen	2 m lang.
257	—	—	1	Käfig	lebendes Geflügel —	37	257	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
258	—	—	1	—	hölzernes Gitter —	15	258	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
259	—	—	1	Stück	Grubenholz —	40	259	Eberbach	Badische Stsb.	2 m lang, 20 cm Durchmesser.

1) In Leinwand verpackt. Lenkstange und Pedale fehlen.
2) Marke: Schwalbe Nr. 37. Fahrradmarke Nr. 195 Cöln H. B.
3) Marke: Opel-Rüsselheim. Bezeichnet: Carl Berger, Lippstadt.
4) Marke: Naumann's Germania. 327 Berlin Anh. Reihe 23. Dürrkopp Diana mit Blechnummer 4261 und Laterne. 322 Berlin Anh. 23.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
260	—	—	1	—	Gusstheil —	11,5	260	Karthaus	St. Johann=Saarbr.	
261	—	—	1	Korb	Gusswaaren —	22	261	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
262	—	—	15	Stück	Häute —	169	262	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
263	—	—	1	—	junger Hahn —	—	263	Schulitz	K. E.-D. Bromberg	buntgefiedert.
264	—	—	1	Pack*)	3 Hammerstiele —	2	264	Engers	K. E.-D. Cöln	in Papier.
265	—	—	1	brauner Handkoffer	Kleider, Wäsche, Bücher	15	265	Gep.-A. Erzingen	Badische Stsb.	
266	—	—	1	brauner Handkoffer	— —	24	266	Wyk a/Föhr Gep.-A.	K. E.-D. Altona	alte Bekleidung Nr. 121 Klosterthor-Duisburg.
267	—	—	1	Beutel	Hanfsaat —	12,5	267	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
268	—	—	1	—	alter, schwarzer Herren-Regenschirm	1	268	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
269	—	—	1	—	Holzboden —	25	269	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
270	—	—	1	Schnur	Holzgaloschen —	7	270	Vlotho	K. E.-D. Hannover	
271	—	—	1	—	Holzgestell aus schweren Bohlen	ca. 500	271	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
272	—	—	1	brauner Holzkoffer	Damenkleider u. Wäsche	37	272	Gep.-A. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	[1])
273	—	—	3	Stück	rohe Holzstäbe —	2	273	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	[2])
274	—	—	3	„	defekte Holzstühle —	12	274	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
275	—	—	1	Sack	1 Beil — 2 Stücke Holz —	17	275			
276	—	—	8	Stück	lebende Hühner —	—	276	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
277	—	—	1	Korb	Käse —	65	277	Bismark i/W.	„	
278	—	—	1	—	gusseis. Kammrad —	2,5	278	Glatz	K. E.-D. Breslau	an einer Seite roth gefärbt.
279	—	—	1	Ballen	Kapok —	25	279	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
280	—	—	2	—	Ketten —	44	280	Wertheim a/M.	Badische Stsb.	Dienstgut.
281	—	—	1	Kiste	— —	6,5	281	Gep.-A. Berlin Friedrichstr.	K. E.-D. Berlin	[3])
282	—	—	2	Pack	eis. Klammer u. Nägel	28,5	282	Lissa i/Pos.	K. E.-D. Posen	
283	—	—	1	„	Blei —		283			
284	—	—	1	grauer Koffer	leer —	—	284	Gep.-A. Lichtenberg=Fr.	K. E.-D. Berlin	beklebt: 97 v. 9./8. Berlin Ale.-Lichtenberg=Fr.
285	—	—	1	Kofferkiste	ansch. Werkzeuge —	22,5	285	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
286	—	—	1	Koffer	Kleider —	30	286	Ueckingen Gep.	Reichsbahn	
287	—	—	1	„	Kleider —	26	287	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
288	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	13	288	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
289	—	—	1	Wagen	Kohlen —	10000	289	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	Bsl. 30133.
290	—	—	1	Korb	1 Tuchrock, 1 Handtasche, 2 leere Blechbüchsen	5	290	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
291	—	—	1	Korbflasche	mit Inhalt —	33	291	Herford	K. E.-D. Hannover	
292	—	—	2	Körbe	leer —	7	292	Molsheim	Reichsbahn	
293	—	—	2	Kübel	leer —	6	293	Kolmar i/P.	K. E.-D. Bromberg	
294	—	—	1	Bund	11 Kupferrohre —	20	294	Aachen	K. E.-D. Cöln	
295	—	—	1	—	Kupfertafel —	13,5	295	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	beschrieben: 1500×310mm.
296	—	—	1 1	Bund —	1 Kurbel mit Kurbelarm Kurbel —	5,5	296	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
297	—	—	1	—	Kurbel zu einer Maschine	?	297	Uchtspringe	K. E.-D. Hannover	
298	—	—	1	—	hölzerne Ladebrücke	—	298	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
299	—	—	2	—	Lager zur Maschine	4	299	Friedeberg N/M.	K. E.-D. Bromberg	
300	—	—	2	—	Lagertheile —	8,5	300	Bromberg	„	
301	—	—	1	—	Lampenkugel —	7	301	Essen H.	K. E.-D. Essen	
302	—	—	1	—	Lampenkugel —	2,75	302	Weener	Oldenburgische Stsb.	Fabr.-Nr. 210.
303	—	—	1	Ballen in Packleinen	1 Sack Leder, 1 Sack Tuch oder Leinen	15	303	Frankfurt a/M. Gep.-A.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
304	—	—	1	Rolle	Leder —	13	304	Argenau	K. E.-D. Bromberg	
305	—	—	1	— —	hölzerner Lehnstuhl mit gepolstertem Sitz	10	305	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
306	—	—	1	Sack	Leim, Draht u. Nägel	16	306	Oels	K. E.-D. Breslau	
307	—	—	1	—	Leine —	5	307	Mannheim	Badische Stsb.	Dienstgut.
308	—	—	1	Bund	Leine —	2	308	Thorn	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut.
309	—	—	1	—	Mannlochdeckel —	18	309	Kiel	K. E.-D. Altona	
310	—	—	1	—	Verschluss —		310			
311	—	—	1	Zarge	Marmorplatte —	14	311	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
312	—	—	1	—	Maschinenstück —	27	312	Potsdam	„	ansch. Dampfventil.
313	—	—	1	—	landwirthsch. Maschinentheil	40	313	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
314	—	—	1	—	Maschinentheil —	2	314	Meppen	K. E.-D. Münster	

[1]) Nicht abgenommen. Gepäckschein 41 v. 8./8. Wahren-Leipzig M.
[2]) Aus rothbuchenem Holz, achteckig, 93 cm lang, 3,5 cm Durchmesser und mit einem Zapfen versehen.
[3]) Unter Zollverschluss. Packmeisterkarte 34 London-Berlin Fri.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
315	—	—	1	Kollo	Maschinentheil (ansch. zu einer Klosetvorrichtung)	15	315	Bodenbach	Sächsische Stsb.	von Frankfurt a/M. bez.
316	—	—	2	Stück	Maulkörbe —	1	316	Ingelheim	Direktion Mainz	
317	—	—	1	Bd.	5 Messerführungsstangen für Nähmaschine	10,5	317	Wissingen	K. E.-D. Münster	
318	—	—	1	Kollo	3 Mörteleimer —	9	318	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
319	—	—	9	Pack	Nägel —	—	319	Podejuch	K. E.-D. Stettin	
320	blau	—	6	„	Nägel —	400	320	Bischofswerder	K. E.-D. Danzig	
321	—	—	1	Korb	eiserne Nägel —	52	321	Pronsfeld	St. Johann-Saarbr.	
322	—	—	1	—	Nähmaschinengestell	23	322	Thale	K. E.-D. Magdeburg	
323	—	—	1	Korb	Nierenfett —	6	323	Cöln	K. E.-D. Cöln	
324	—	—	1	„	frisches Obst —	52	324	Eutingen	Württemberg. Stsb.	
325	—	—	12	Obstkörbe	leer —	16	325	Probstzella	K. E.-D. Erfurt	
326	—	—	1	Fass	Oel —	216	326	Deutz	K. E.-D. Cöln	
327	—	—	1	—	Ofenuntertheil —	38	327	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
328	—	—	1	Pappschachtel*)	Kleider und Wäsche	15	328	Frankfurt a/M. H. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) in Leinen.
329	—	—	1	Petrolfass	— —	36	329	Mülhausen N.	Reichsbahn	
330	—	—	1	—	Pflugrad —	12	330	Obernigk	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
331	—	—	1	Pack	6 Pflugschaare —	14	331	Tempelhof Rangbhf.	K. E.-D. Berlin	
332	—	—	1	„	6 Pflugschaare —	23	332	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
333	—	—	1	Sack	Privat-Wagendecke	12	333	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
334	—	—	1	—	Pumpenrohr mit einem Ventil und einem dreieckigen Stück Eisen	25	334	Kösslin	K. E.-D. Danzig	
335	—	—	1	Bund	6 Stangen Quadrateisen	42,5	335	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
336	—	—	1	—	Rad (aus Holz) —	41	336	Abensberg	Bayerische Stsb.	
337	—	—	1	Pack	Rechen —	7	337	Bamberg	„	
338	—	—	1	—	Reichsgewehrmodell (in Zeug verpackt)	6	338	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
339	—	—	1	—	hölzerne Riemenscheibe	12	339	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
340	—	—	1	—	2 eis. Ringe (mit Leinen umwickelt)	61	340	Düsseldorf-Gräfenberg	„	
341	roth	—	1	—	eis. Rohr —	5	341	Niedersachswerfen	K. E.-D. Cassel	
342	—	—	2	—	eis. Rohre —	60	342	Paderborn	„	
343	—	—	3	—	gusseis. Roste —	26	343	Glatz	K. E.-D. Breslau	
344	—	—	1	Rg.	18 gusseis. Klötzel —		344			
345	—	—	1	Ballen	7 eis. Roste —	24	345	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
346	—	—	1	—	eis. Rost —	3	346	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
347	—	—	1	—	Roster —	5,5	347	Styrum	K. E.-D. Essen	
348	—	—	1	—	Rückenlehne eines Sophagestells	10	348	Herne	„	obere Leiste polirt.
349	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	28	349	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
350	—	—	11	„	Halbrundeisen —	33	350			
351	—	—	1	Stab	Rundeisen —	4,5	351	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	
352	—	—	4	—	eis. Rundscheiben —	28	352	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
353	—	—	1	Sack	leere Säcke —	25	353	Belzig	K. E.-D. Magdeburg	
354	—	—	1	—	runde Scheibe mit 2 durch Schrauben zusammengehaltenen Eisenlagern	4	354	Soldau	Marienbg.-Mlawkaer	
355	—	—	1	—	Schiebekarren —	—	355	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
356	—	—	3	—	eiserne Schienen —	167	356	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	Dienstgut.
357	—	—	1	—	Schild „Nicht einsteigen"	17	357	Oberröblingen a/See	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
358	—	—	1	Bund	eis. Schippen —	6	358	Hamm	K. E.-D. Essen	(kleine Kohlenschaufeln).
359	—	—	1	Schliesskorb	— —	70	359	Gep.-A. Obercassel b/Df.	K. E.-D. Cöln	†)
360	—	—	1	Weidenkorb	19 eis. Schraubenklammern	35	360	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	
361	—	—	1	Bund	43 eis. Schraubenschlüssel	17,5	361	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	für landwirthschaftliche Maschinen.
362	—	—	2	Stück	lebende Schweine —	—	362	Kattenvenne	K. E.-D. Münster	
363	—	—	1	Pack	Segeltuch —	10	363	Carnap	K. E.-D. Essen	
364	—	—	1	—	Sophagestell —	14	364	Anklam	K. E.-D. Stettin	
365	—	—	1	—	Sopharückenlehne —	9	365	Schoppinitz	K. E.-D. Kattowitz	(gelb polirt).
366	—	—	2	—	Spitzhauen —	—	366	Sorau	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
367	—	—	2	Pack**)	Sprungfedern —	50	367	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	**) in Leinen.
368	—	—	1	Bund	rundes und vierk. Stabeisen	48	368	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
369	—	—	2	Stangen	Stahl —	25	369	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
370	—	—	1	Pack	Staniol —	8	370	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	

†) Beklebt: Speditionslagernd für Otto Schultheis, Trier.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
371	—	—	2	Säcke	Steinkohlenabfall —	101,5	371	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
372	—	—	1	Ballen	anscheinend Teppiche	23	372	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
373	—	—	3	Stück	Thonröhren —	—	373	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	je 1 m lang.
374	—	—	1	Pack	Treibriemen —	7	374	Nieder-Schöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
375	—	—	1	in Säcken verpackt	Triumpfstuhl —	10	375	Mageburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
376	—	—	1	Pack	Webergeschirr —	15	376	St. Ludwig	Reichsbahn	
377	—	—	1	Kollo	4 Stück gebrauchte Weidenkörbe	9	377	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
378	—	—	1	—	eis. Welle —	13	378	Altenessen	K. E.-D. Essen	
379	—	—	10	Stangen	Winkeleisen —	ca. 600	379	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
380	—	—	6	„	Flacheisen —		380			
381	—	—	10	„	Quadrateisen —		381			
382	—	—	1	Bund*)	Winkeleisen —	?	382	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	*) in Leinen.
383	—	—	17	Stück	Winkeleisen —	2,5	383	Arnsdorf	Sächsische Stsb.	
384	—	—	5	Tafeln	Zinkblech —	41	384	Barmen-Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
385	—	—	1	Rolle	Zinkblech —	21	385	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
386	—	—	1	Zinkeimer	leer —	3	386	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
387	—	—	1	Säckchen	Zucker —	50	387	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
388	—	—	1	Kiste	Zucker in Tafeln —	281	388	Marburg	K. E.-D. Cassel	

II. Oesterreichische, ungarische und andere Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	F R	1	1	Korb	Kleider —	55	1	Budapest Józsefváros	Ungarische Stsb.	von Marienbad.
2	K	1	1	Stück	Kasten (Chiffoncur) —	71	2	Nyiregyháza	„	von Sadagora.
3	K B	1087	1	Kiste	Glaswaaren —	185	3	Maramaros Sziget	„	
4	—	7	1	Steige	Strohhülsen —	103	4	Pozsony	„	von Garsten.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 71. 11. September 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Neuerungen im Lokomotivbau.*)

Von **W. Berdrow**.

Während Stephenson's „Rocket“ eine Leistungsfähigkeit von 15 PS besass, können viele neuere Lokomotiven 1 000, ja einige bis 1 500 PS entwickeln. Die Leistungsfähigkeit eines Organismus, der an Gewicht kaum auf das zehnfache gestiegen ist, hat sich aufs hundertfache steigern lassen. Das beweist klar genug, dass es bei dieser Entwickelung nicht mit einer blossen Steigerung der Dimensionen gethan war, sondern dass eingreifende, innerliche Veränderungen in diesem Organismus vorgegangen sein müssen. Die heutige Schnellzuglokomotive — und seit zehn Jahren ist fast jede Personenzugmaschine fähig, einen Schnellzug zu führen — ist ein völlig verändertes Wesen gegen die Lokomotivtypen früherer Zeit.

Schon der Kessel einer solchen Maschine von 800 bis 1 200 PS: wieviel Aehnlichkeit hat er noch mit dem älteren Lokomotivkessel? Er ist natürlich grösser geworden, da er ungeheure Wassermengen zu verdampfen hat, sein Material ist Stahl statt Eisen und seine Wandstärke auf das zwei- bis dreifache gestiegen, da er, gegen 3—6 Atm., nie unter 12 und zuweilen 15 bis 16 Atm. Dampfspannung auszuhalten hat. Aber diese Vergrösserung bedingte allein schon Umwälzungen in der ganzen Bauart. Die Verlängerung der Lokomotiven hat dem Kessel wenig genützt, denn sie kam meistentheils der Feuerbüchse und dem Rost zu Gute, die zu Gunsten einer möglichst rapiden Verdampfung kolossale Grössen angenommen haben. Die Rostfläche, von welcher die Menge der stündlich zu verfeuernden Kohlen abhängig ist, wurde von 2—3 auf 5—6, ja bis 8 qm vergrössert; um 10 bis 20 Centner Steinkohle in jeder Stunde verbrennen zu können, muss ein wahres Feuermeer in dem Verbrennungsraum unterhalten werden können, und seine Grösse reicht deshalb ziemlich an die des eigentlichen, davorliegenden Kessels heran. Wenn letzterer wesentlich vergrössert werden sollte, so musste es im Durchmesser geschehen, was wiederum auf Schwierigkeiten stiess, so lange man es für nöthig hielt, den Kessel möglichst tief, d. h. zwischen die Räder zu legen. Es ist das Verdienst der Amerikaner, von dieser Anschauung sich zuerst losgemacht und bewiesen zu haben, dass die Höherlegung des Kessels keineswegs einen unruhigeren Gang der Lokomotive mit sich bringt und die Stabilität beeinträchtigt, sondern dass im Gegentheil der höhere Schwerpunkt zum ruhigen Lauf der Lokomotive beiträgt und den Oberbau schont. Erst die Hochlegung des Kessels über die Räder und die so ermöglichte Vergrösserung seines Durchmessers hat den modernen Lokomotivkessel für 1 000 und noch mehr Pferdestärken entstehen lassen. So ist die Kesselachse, die früher durchweg zwischen 1,5 und 2 m über den Schienen lag, bis auf 2,6 m in den meisten europäischen Ländern, auf nahezu 3 m bei amerikanischen Lokomotiven erhöht worden. Dabei kommt freilich der obere Kesselrand der Höhe des Normalprofils schon so nahe, dass alle Kesselaufbauten, besonders Kamin und Dampfdom, bereits auf ein Minimum zusammenschrumpfen müssen. Nur in wenigen Ländern, wie in Russland und den Vereinigten Staaten, ist man durch das Normalprofil der Tunnel, Brücken usw. so wenig beschränkt, dass man mit der Lokomotivhöhe auf, ja selbst über 5 m hinaufgehen kann.

Eine zweite wichtige Neuerung gibt übrigens Aussicht, wieder etwas mehr Raum für die Kesselentwickelung zu bekommen, nämlich nach unten durch Tieferlegung der Triebachsen und Radkränze. Die Vergrösserung der Triebräder an den Schnellzuglokomotiven auf 2,5—3 m ist aus dem Bedürfniss einer langsamen Kolbenbewegung und eines ruhigen Ganges hervor-

*) Vergl. die Aufsätze „Schnellbetrieb auf den Eisenbahnen der Gegenwart“ von Ingeniör M. Richter, Bingen, in Dingler's „Polyt. Journal“ 1901, Heft 21—23.

gegangen, aber die Befürchtungen, die man in dieser Hinsicht an eine allzugrosse Turenzahl der Dampfkolben knüpfte, haben sich ebenso wenig wie die Furcht vor der Höherlegung des Kessels stichhaltig erwiesen. Im Gegentheil hat die rasche Turenzahl einen günstigen Einfluss auf den Wirkungsgrad des Kessels, während sie den ruhigen Lauf bei der modernen Ausbalanzirung und Gewichtsvertheilung der arbeitenden Massen nicht wesentlich beeinflusst. Die Menge des erzeugten Dampfes, durch welche die Dauerleistung der Lokomotive bestimmt wird, hängt ab von der Menge der Kohlen, die in der Stunde auf dem Rost verbrannt werden können, und diese wieder von der Stärke des künstlichen Zuges. Der letztere wird bekanntlich durch den sogen. Bläser erzeugt, der den Abdampf aus den Dampfcylindern in den Kamin leitet und hier ausströmen lässt, und er ist um so stärker, je ausgiebiger und gleichmässiger die Menge des Abdampfes in den Bläser strömt. So erweist sich die Kraft und Schnelligkeit einer Lokomotive direkt abhängig von der Umdrehungszahl der Räder und muss sich natürlich steigern, wenn durch Verkleinerung des Raddurchmessers die Zahl der Kolbenstösse und Dampfschläge in der Minute sich vermehrt und infolge dessen die durch den Rost angesogene Luftmenge verstärkt wird. Von 2,5—3 m Durchmesser der Triebräder kommt man deshalb neuerdings auf 2 m im Durchschnitt wieder zurück, und es sind sogar Schnellzuglokomotiven mit einem Raddurchmesser von 1,5 m keine Seltenheit mehr. Dafür hat sich die Turenzahl und die Kolbengeschwindigkeit entsprechend vermehrt; die unvermeidliche Reibungsvermehrung, die damit verbunden ist, sucht man durch vorzügliche automatische Schmiervorrichtungen auszugleichen.

Wie die Wirksamkeit der Rostfläche gesteigert wird durch die Verstärkung des künstlichen Zuges, so hat man ein Mittel zur besseren Ausnutzung der Verbrennungswärme gefunden in den sogen. Serveröhren, verbesserten, gerippten Siederöhren, die die Heizfläche vergrössern und mehr Wärme an den Kesselinhalt gelangen lassen. Neuerdings ist endlich, um die Wirkung des Dampfes in den Cylindern und damit die Oekonomie der Lokomotive zu steigern, die Dampfüberhitzung nach dem System Schmidt hinzugekommen, und zwar zuerst auf den preussischen Staatsbahnen. Sie bezweckt, den Kesseldampf in einer Heizkammer, die vor dem Kessel in der Rauchkammer liegt, zu trocknen und 100—150° C. über seine Anfangstemperatur zu erwärmen, um ihm während der Expansion in den Arbeitscylindern mehr Spannung zu erhalten und den Kraftverlust durch Abkühlung und Kondensation zu verringern.

Das Verbundsystem hat sich neuerdings, obwohl es über seine Zweckmässigkeit immer noch verschiedene Ansichten gibt, rasch die ganze Welt erobert. In ökonomischer Hinsicht ist die Verbundmaschine mit mehrstufiger Expansion der Zwillingsmaschine zweifellos überlegen, sie ermöglicht es überhaupt erst, hohe Dampfspannungen von 12-16 Atm. voll auszunutzen. Bei gewissen Anordnungen der Cylinder und Triebwerke sind auch mechanische Vortheile durch das Verbundsystem zu erlangen, besonders wenn zwei Cylinderpaare vorhanden sind und völlig getrennt auf zwei Triebwerke und Achsen einwirken. Dann kann die Lokomotive bei grösster Stärke und Zugkraft doch eine ausserordentliche Geschmeidigkeit (Kurvenbeweglichkeit) erhalten, was besonders für schnellfahrende Gebirgslokomotiven von Werth ist. Dagegen wird durch die Verbundanordnung stets das Gewicht der Lokomotive vermehrt und an Einfachheit der Konstruktion eingebüsst. Bei der einfachsten und meistgebräuchlichen Art der Verbundlokomotive wird auch die ungleiche Lastvertheilung durch einen kleinen und einen grossen Cylinder als Nachtheil betrachtet. Was die verschiedenen Verbundsysteme betrifft, so ist das einfache, unsymmetrische System mit dem Hochdruckcylinder auf einer, dem Niederdruckcylinder auf der anderen Seite hauptsächlich auf den österreichischen und preussischen Staatsbahnen im Gebrauch. Auf der englischen Nordwestbahn ist sehr stark das System Webb vertreten, welches aussen jederseits einen sehr kleinen Hochdruckcylinder, innen unter der Rauchkammer einen gemeinsamen, sehr grossen Niederdruckcylinder hat. Es wirken die beiden kleinen Cylinder auf eine, der grosse auf eine andere Triebachse. Die Massen sind hier völlig ausgeglichen, an Gewicht und Preis sind aber solche Lokomotiven im Nachtheil. Genau die umgekehrte Anordnung, einen inneren Hochdruck- und zwei äussere Niederdruckcylinder, besitzt die auf der Jura-Simplonbahn laufende Sauvage-Lokomotive. Auch auf der Gotthardbahn ist dieses System versucht, aber nicht beibehalten worden. Auf der württembergischen Staatsbahn laufen auch Lokomotiven mit drei gleich grossen, symmetrisch vertheilten Cylindern, von denen der mittlere mit Kesseldampf gespeist wird, die beiden seitlichen aber als Niederdruckcylinder mit bereits expandirtem Dampfe. Man kann aber zur Beschleunigung der Fahrt, zur Beförderung schwerer Züge oder in Steigungen auch alle drei Cylinder mit Frischdampf speisen und alsdann eine sehr grosse Kraft entwickeln. Die Gotthardbahn und nach ihr fast alle Bahnen der Schweiz führen zahlreiche viercylindrige Verbundlokomotiven System Mallet, das sich denn auch in den meisten übrigen Ländern Europas eingebürgert hat. Mallet vertheilt den Antrieb auf zwei Drehgestelle mit je einer, bei Gebirgslokomotiven mit je zwei gekuppelten Triebachsen. Das eine Drehgestell trägt zwei Hochdruck-, das andere zwei Niederdruckcylinder, die absolut selbständig arbeiten. Alle Cylinder liegen aussen, sind leicht zugänglich, die Massen völlig gleichmässig vertheilt. Diese Anordnung vereinigt alle Vortheile, die mit dem Verbundsystem überhaupt zu erreichen sind, und ist in allen Staaten theils angewandt, theils nachgeahmt worden. Es sind nun endlich zahlreiche Modifikationen der einzelnen Verbundsysteme ausgeführt worden, so dass gerade durch diese Neuerung eine unübersehbare Mannigfaltigkeit in den Lokomotivbau hineingekommen ist. Die Amerikaner haben die sonderbarsten Cylinderanordnungen über-, neben- und hintereinander versucht und dabei ihr Verständniss für einfache, zweckmässige und im Bau wenig kostspielige Formen glänzend bewiesen. Die Vauclain-Lokomotiven der Baldwinwerke vereinigen ihre vier mächtigen Dampfcylinder nebst Schiebergehäusen und Tragböcken für den Kessel in nur zwei Gussstücken. Eine oft wiederkehrende, auch oben schon erwähnte Anordnung ist die Einrichtung, den oder die Niederdruckcylinder auch zur Füllung mit Frischdampf versehen und so die Leistung vorübergehend stark erhöhen zu können. Trotz alledem muss noch einmal betont werden, dass mit den Vorzügen des Compoundsystems auch Nachtheile verbunden sind, und eine gewisse Sehnsucht nach der gewöhnlichen Zwillingslokomotive mit der Einfachheit ihres Baues und Betriebes sich zuweilen bemerkbar macht. Gerade eine Anzahl der mächtigsten, gewissermaassen als Einzelwesen berühmt gewordenen Lokomotiven sind mit einfachen Hochdruckcylindern von ungewöhnlicher Grösse ausgestattet worden.

Die Erhöhung der Rost- und Heizfläche auf das zwei- bis dreifache, der Spannung von 10 auf 15 Atm., die Beschleunigung des Kolbenlaufs von 5 auf 7 m in der Sekunde und der Umdrehungszahl der Triebräder von 100—150 auf 300 in der Minute mussten die Kraft der modernen Lokomotive riesig steigern, die bessere Dampfausnutzung durch mehrfache Expansion, die Dampfüberhitzung u. dergl. mussten die Oekonomie ebenfalls günstig heben, und die letzte Aufgabe ist es nun, von dieser Kraft und Oekonomie möglichst wenig bei der Zugbeförderung zu verschwenden, möglichst alles auszunutzen. Was an Energie durch den Luftwiderstand, durch die Reibung von Achsen, Kolben, Schiebern usw., durch das Mitschleppen von Tender- und Wagengewicht verzehrt wird, kann für die Personen- bezw. Güterbewegung nicht mehr ausgenutzt werden. Es ist also nothwendig, diese Widerstände möglichst geringfügig zu machen. Was freilich das todte Gewicht der Personen- und Güterwagen betrifft, so gehört seine Verminderung in die Technik des Wagen-, nicht des Lokomotivbaues und kann hier ausser Betracht bleiben. Es sei jedoch immerhin erwähnt, dass durch

eine rationellere Herstellung der Wagen die Leistung der Lokomotiven wohl noch erheblich gesteigert werden kann.

Es sind viele Versuche gemacht, das todte Gewicht des Tenders und seiner Last an Wasser und Kohlen zu vermindern, nachdem es bereits soweit gekommen war, dass in einzelnen Fällen Schnellzuglokomotiven für 4—5 Wagen durch einen Tender von 60 t, d. h. von ihrem eigenen Dienstgewichte, beschwert werden mussten, um möglichst lange Strecken ohne Anhalten durchlaufen zu können. Alle diese Versuche sind ziemlich erfolglos geblieben. Die Tenderlokomotiven, die ihren Wasser- und Kohlenvorrath vor, neben oder hinter dem Kessel tragen und deren Dienstgewicht bis auf, ja über 100 t stieg, haben sich nicht halten können, nachdem das Eigengewicht der Lokomotiven infolge ihrer gesteigerten Kraftleistung schon ohnehin den höchsten möglichen Achsdruck herbeiführte. Selbst auf unseren grossen Gebirgsbahnen, wo die vielfach gekuppelte Tenderlokomotive mit ihrem grossen Adhäsionsgewicht längere Zeit Aussicht auf gute Verwerthung besass, ist sie wieder verschwunden und hat dem billigeren, rasch auswechselbaren Tender Platz gemacht. Der einzige Weg, sich der schweren Tender zu entledigen, ist vielleicht die Anwendung konzentrirter flüssiger Brennstoffe für Schnellzuglokomotiven und die Anlage der in England und Amerika üblichen langen Wassertröge zwischen den Schienen, aus denen die Lokomotiven ihren Wasservorrath während der Fahrt ergänzen.

Dagegen beginnt man, dem Widerstand, den die Lokomotive beim raschen Durchschneiden der Luft findet, grosse Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, die zuerst mit ihren „Schnabellokomotiven" den Kampf gegen den Luftwiderstand aufnahm, gibt ihren neueren Lokomotiven nach vorn durchweg keilförmige Schneideflächen; sowohl die Kesselstirnwand, als der Dampfdom, Kamin und Führerstand sind durch unter 45° keilförmig zusammenstossende Flächen umhüllt. Bei Schnellzuglokomotiven können während rascher Fahrt leicht einige hundert Pferdestärken auf diese Weise erspart werden.

Was endlich durch gute Schmierung, genaue Ausbalanzirung aller bewegten Theile und gleichmässigen Gang der Kolben zur Vermeidung von Reibungswiderständen und unruhigen Bewegungen (Stossen, Springen, Rütteln, Schleudern) geschehen ist, hat ebenfalls viel zur Höhe der Leistung auf modernen Schnellzuglokomotiven beigetragen, von denen man sagen kann, dass sie bei 120 km in der Stunde noch ruhiger über die Schienen gleiten, als die älteren bei 60 km Geschwindigkeit.

Der Winterfahrplan 1901/02 der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Wenn auch der diesjährige Winterfahrplan wie immer durch den Fortfall der nur für den Sommer- und Badeverkehr während der Hauptreisezeit eingelegten Züge eine Einschränkung erfährt, so sind doch so viele und zweckmässige Zugvermehrungen und Zugverlegungen zur Verbesserung der Verbindungen für den Nahverkehr und zur Herstellung von Anschlüssen an durchgehende Zugverbindungen in Aussicht genommen, dass damit vielfachen Wünschen entsprochen werden wird. Zur Erleichterung des Verkehres zwischen der West- und Ostküste Schleswig-Holsteins ist ein neues Zugpaar am Nachmittage zwischen Husum M. und Heide vorgesehen, durch das unmittelbare Anschlüsse von und nach Jübek und Flensburg ohne längere Uebergangszeiten gewonnen werden. Auf der Strecke Eberswalde-Freienwalde wird ein bisher nur im Sommer befördertes Abendzugpaar auch für den Winter beibehalten, zwischen Wriezen und Jädickendorf zur Abkürzung der langen Zugpause in der Mittagstunde ein neues Zugpaar befördert und durch Ablassung des ersten Morgenzuges von Werneuchen nach Berlin bereits von Wriezen und die Durchführung des letzten jetzt in Werneuchen endigenden Abendzuges bis Wriezen auch den weiter von Berlin entfernten Ortschaften die gewünschte Früh- und späte Abendverbindung mit der Reichshauptstadt geboten. In der Provinz Ostpreussen werden insbesondere auf einigen langen Nebenbahnstrecken erhebliche Verbesserungen durch Vermehrung der Züge beispielsweise zwischen Allenstein und Soldau, zwischen Hohenstein und Osterode, zwischen Zinten und Heilsberg sowie zwischen Lyck und Goldap herbeigeführt werden. Soweit angängig, ist dabei auch auf eine Beschleunigung der Züge und die Abkürzung ihrer Fahrzeiten Bedacht genommen. Auch in der Provinz Posen sind Zugvermehrungen auf den Strecken Wreschen-Gnesen, Frankfurt-Bentschen und Meseritz-Zielenzig vorgesehen sowie im Interesse des geselligen Verkehres an zwei Tagen in der Woche von Posen späte Abendzüge nach Wreschen, Schroda und Buk in den Fahrplan aufgenommen. Im oberschlesischen Industriegebiet sind theils zur Kürzung längerer Zugpausen, theils zur Herstellung neuer Anschlüsse auf den Strecken Myslowitz-Oswiecim, Tarnowitz-Kattowitz, Königshütte-Chorzow und Loslau-Rybnik neue Züge zur Beförderung in Aussicht genommen, um den lebhaften Verkehrsbeziehungen dieser Orte untereinander und mit den wichtigsten Orten des Gebietes ausreichend Rechnung zu tragen. Der Personenzug 647 zwischen Soest und Paderborn findet die schon lange gewünschte Fortsetzung nach Holzminden, wodurch für letzteren Ort eine späte Abendverbindung aus den Richtungen Cassel - Warburg und Hannover-Herford hergestellt wird. Im weiteren wird zwischen Paderborn und Hamm über Soest durch Einlegung eines neuen Zugpaares, Paderborn ab 11.$\underline{12}$, Hamm an 1.$\underline{39}$ und Hamm ab 7.26, Paderborn an 9.36, eine Zugverbindung hergestellt, die für den Verkehr zwischen dem Ruhrgebiet und Münster einerseits und den Stationen der Strecke Soest-Paderborn andererseits von besonderer Wichtigkeit ist. Zum ersten Mal soll auch in diesem Winter das bisher nur während der Sommerfahrplanzeit zwischen Scharzfeld und St. Andreasberg verkehrende letzte Zugpaar (Nr. 231 und 232) am Abend beibehalten werden. Im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken wird durch Einlegung eines neuen Zugpaares zwischen Hermeskeil und Birkenfeld über Türkismühle die schon lange von den Anwohnern der Hochwaldbahn gewünschte Frühverbindung von Trier nach der Nahe und dem Rhein und umgekehrt hergestellt. Im rheinisch-westfälischen Industriegebiet ist die Einlegung einer so grossen Anzahl neuer Züge in Aussicht genommen, dass sie alle einzeln aufzuzählen hier zu weit führen würde. Sind auch die Strecken, auf denen diese Züge verkehren, mit Rücksicht auf die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes dieser Gegend im allgemeinen nur kurz, so werden die neuen Züge doch als zweckmässige Bindeglieder zwischen den bereits bestehenden Verbindungen für die Hebung und schnelle Abwickelung des Verkehres von besonderem Vortheil und den betheiligten Kreisen hoch willkommen sein. Für den Verkehr der Reichshauptstadt ist besonders hervorzuheben, dass die fortschreitende Entwickelung der Vororte, die rege Baulust daselbst und die Zunahme der Bevölkerung erweiterte Maassnahmen nöthig gemacht hat. Dies gilt insbesondere von der Wannseebahn, wo das Bedürfniss auf Ausdehnung des dichteren Zugbetriebes über Zehlendorf hinaus selbst für den Winter nicht mehr zu verkennen ist. In den Nachmittagsstunden werden daher acht Zugpaare zwischen Zehlendorf und Wannsee gegen das Vorjahr mehr durchgeführt werden. Hinsichtlich des vom Anhalter Bahnhof ausgehenden Vorortzugverkehres sind einschneidendere Veränderungen im Fahrplan bis zur Verlegung dieses Verkehres nach dem Potsdamer Ringbahnhofe nicht vorgesehen. Wann diese Verlegung vorgenommen werden wird, lässt sich zur Zeit noch nicht mit Sicherheit übersehen. Es darf indess angenommen werden, dass nach erfolgter Verlegung auch eine Vermehrung der Vorortzüge nach Gross-Lichterfelde-Ost und Zossen, sofern sich ein Bedürfniss dafür geltend macht, eintreten wird.

Hinsichtlich der Zugverbindungen für den grossen und durchgehenden Verkehr ist eine Einschränkung gegenüber dem Sommerfahrplan bis auf den Fortfall der ausschliesslich dem Badeverkehr dienenden Züge nicht beabsichtigt. Es werden daher die am 1. Mai d. J. neu eingelegten Schnellzüge zwischen Königsberg i/Pr. und Breslau, zwischen Cassel und Köln über die obere Ruhrthalbahn, zwischen Erfurt und Sangerhausen, zwischen Bremen und Hannover sowie zwischen Bremen und Hamburg, zwischen Berlin und Stettin, zwischen Köln und Münster, ferner zwischen Köln und Berlin usw. auch im Winter befördert. Im Fahrplan der Züge 13 und D 3 zwischen Köln und Berlin tritt dabei insofern eine Aenderung ein, als Zug D 3

zwar wie bisher dem Zuge 13 von Köln folgt, jedoch vor ihm in Berlin eintrifft. Auch die Schnellzüge Nr. 35 und Nr. 38 Breslau-Brieg, Nr. 78 Breslau-Liegnitz und Nr. 101/104 Sagan-Liegnitz, die bisher zur Entlastung der Schnellzüge Nr. 3, 5 und 8 nur im Sommer verkehrten, werden für den Winter beibehalten. Zur Verbesserung der Verbindungen zwischen Frankfurt a. M. und Strassburg-Basel durch die Pfalz wird ferner ein neues Schnellzugpaar zwischen Worms und Mainz mit Abfahrt von Worms 2.52 Nachm. und Abfahrt von Mainz 4.55 Nachm. eingelegt. Dem Vernehmen nach werden auch die Riviera-Expresszüge von Amsterdam und Berlin über Frankfurt a/M. während der Badezeit an der Riviera wieder befördert werden; auch soll die Einrichtung eines neuen Luxuszuges zwischen Berlin und Süditalien in Aussicht stehen, dessen Abfahrt von Berlin im Laufe des Vormittags und dessen Ankunft daselbst am Abend erfolgen soll. In den von den königlichen Eisenbahndirektionen herausgegebenen Entwürfen für den Winterfahrplan sind diese Züge indess noch nicht enthalten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einführung eines neuen Frachtbriefformulars für den internationalen Verkehr.** In Nr. 37 des „Reichs-Gesetzblatts" ist das am 16. Juni 1898 in Paris abgeschlossene Zusatzübereinkommen zu dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit dem Anfügen veröffentlicht, dass das Zusatzübereinkommen nebst dem Vollziehungsprotokoll ratifizirt und die Niederlegung der Ratifikationen am 10. Juli d. J. erfolgt ist. Hiernach tritt das neue Abkommen bestimmungsgemäss am 10. Oktober d. J. in Kraft. Dadurch ist unter anderem auch ein neues Formular für den internationalen Frachtbrief eingeführt, das sich übrigens von dem zur Zeit vorgeschriebenen nur in wenigen minder erheblichen Punkten unterscheidet. Für den Aufbrauch der alten Formulare ist bekanntlich eine einjährige Frist bestimmt, die, wie bereits in Nr. 60 S. 947 d. Ztg. erwähnt, mit dem 9. Oktober 1902 abläuft. Sie kann, da sie im Staatsvertrage selbst festgesetzt und eine Erstreckung nicht vorgesehen ist, nicht verlängert werden.

Für den inneren Verkehr ist bekanntlich mit der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 schon seit dem 1. Januar 1900 ein neues Frachtbriefformular eingeführt, neben dem das frühere auf Grund einer vom Reichseisenbahnamt wiederholt ertheilten Fristverlängerung noch bis einschliesslich 31. Dezember d. J. verwendet werden darf.

— **Annahme von Stationsgehilfen bei den preussischen Staatsbahnen.** Durch Ministerialerlass vom 14. April 1899 ist bestimmt, dass den Gehilfen für den mittleren Dienst fortan sofort bei der Annahme zu eröffnen ist, dass ihre etwaige erste etatsmässige Anstellung grundsätzlich nur im Unterbeamtenverhältniss erfolgen könne. Auch sollen bei Deckung des Bedarfs an Gehilfen im mittleren Dienst unter den brauchbaren Bewerbern solche bevorzugt werden, welche sich zur Ausbildung und Anstellung als Unterbeamte von vornherein bereit finden. Daher sollen bei der Auswahl von Bewerbern für Gehilfenstellungen solche geeignete Personen besondere Berücksichtigung verdienen, welche als Hilfsunterbeamte oder Arbeiter ihre Tauglichkeit und Bereitwilligkeit für die Verrichtungen im Unterbeamtendienste bereits nachgewiesen haben.

Im Anschluss hieran hat nun der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass für die Folge lediglich im Dienste erprobte Hilfsunterbeamte und Arbeiter als Stationsgehilfen angenommen werden dürfen. Ausnahmen hiervon sollen nur in besonderen Fällen mit Zustimmung der Eisenbahndirektion zulässig sein.

— **Feststellung der Stückzahl bei Wagenladungsgütern.** Nach § 53 Absatz 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist die Eisenbahn verpflichtet, ausdrücklichen Anträgen des Absenders auf Feststellung der Stückzahl von Wagenladungsgütern gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr stattzugeben. Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass der Eisenbahn diese Verpflichtung rechtlich auch bei solchen Sendungen obliegt, die auf einer Eisenbahnstation von einer Kleinbahn mit direkt lautendem Frachtbriefe übernommen werden und bei denen die Feststellung bereits von letzterer bewirkt und im Frachtbriefe bescheinigt worden ist. Aus praktischen Rücksichten jedoch, und um den Interessenten die Kosten der Aus- und Wiedereinladung des Gutes auf der Uebernahmestation sowie die nochmalige Erhebung der Gebühr für Feststellung der Stückzahl zu ersparen, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, die von einer Kleinbahnstation auf Antrag vorgenommene und im Frachtbriefe ordnungsmässig bescheinigte Feststellung der Stückzahl als im Auftrage der Eisenbahnverwaltung auf Grund des § 53 (3) E.-V.-O. geschehen anzuerkennen, sofern die Kleinbahn — wie dies in den allgemeinen Bedingungen für die Einführung von Kleinbahnen in Stationen der preussischen Staatsbahnen hinsichtlich der Verwiegung der in geschlossenen Stückgutwagen laufenden Güter bereits vorgesehen ist — die Haftung für die Folgen unrichtiger Feststellungen übernimmt und eine den Bestimmungen im Nebengebührentarife des deutschen Eisenbahngütertarifs (Theil I B) entsprechende Zählgebühr erhebt. Diese Gebühr darf, gleichwie die Nachnahmeprovision im Uebergangsverkehre von der Kleinbahn, der letzteren für ihre Leistung überlassen werden.

— **Russischer Sprachunterricht für Beamte der preussischen Staatsbahnen.** In Bromberg und Danzig sollen, wie die „B. B.-Ztg." zu berichten weiss, vom 15. Oktober ab Seminare zur Ausbildung von Eisenbahnbeamten im Gebrauch der russischen Sprache eingerichtet werden. In Betracht kommen höhere jüngere administrative und technische Beamte, mittlere Büro- und technische Beamte, Beamte des Bahnhofs- und Abfertigungsdienstes, Bahnmeister und Werkmeister. Zur Ausbildung bereite Beamte werden ohne Einschränkung 9½ Monate vom Dienst befreit und sind dem Minister der öffentlichen Arbeiten namhaft zu machen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. August d. J. in 14 Arbeitstagen 215 482 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 392 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 236 298 und auf den Arbeitstag 16 878 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 31. August d. J. auf den Arbeitstag 1 486 und im ganzen 20 816 Doppelwagen oder 8,8 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. August d. J. 32 804 Doppelwagen gegen 33 919, in Oberschlesien 85 996 Doppelwagen gegen 81 922 und in den drei Bezirken zusammen 334 282 Doppelwagen gegen 352 139 und war demnach im Saarbezirk 1 115 Doppelwagen oder 3,3 % geringer, in Oberschlesien 4 074 Doppelwagen oder 5,0 % höher und in den drei Bezirken zusammen 17 857 Doppelwagen oder 5,0 % geringer als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

Im ganzen Monat August laufenden Jahres stellt sich der Versand an Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 418 519 Doppelwagen gegen 446 791, im Saarbezirk auf 63 871 Doppelwagen gegen 65 245, in Oberschlesien auf 165 684 Doppelwagen gegen 158 284 und in den drei Bezirken zusammen auf 648 074 Doppelwagen gegen 670 320 und war demnach im Ruhrbezirk 28 272 Doppelwagen oder 6,3 %, im Saarbezirk 1 374 Doppelwagen oder 2,1 % niedriger, in Oberschlesien 7 400 Doppelwagen oder 4,7 % höher und in den drei Bezirken zusammen 22 246 Doppelwagen oder 3,3 % niedriger als in derselben Zeit des Vorjahres.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen, Koks und Briketts in den ersten acht Monaten dieses Jahres betrug im Ruhrbezirk 3 222 615 Doppelwagen gegen 3 257 580, im Saarbezirk 473 948 Doppelwagen gegen 476 474, in Oberschlesien 1 188 839 Doppelwagen gegen 1 176 218 und in den drei Bezirken zusammen 4 885 402 Doppelwagen gegen 4 910 272 und war sonach im Ruhrbezirk 34 965 Doppelwagen oder 1,1 %, im Saarbezirk 2 526 Doppelwagen oder 0,5 % niedriger, in Oberschlesien 12 621 Doppelwagen oder 1,7 % höher und in den drei Bezirken zusammen 24 870 Doppelwagen oder 0,5 % niedriger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

— **Ilmebahn.** Im Jahre 1900/01 wurden auf dieser Bahn befördert 63 967 Personen, 97 t Gepäck und 35 099 t frachtpflichtige Güter aller Art. Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 24 336 ℳ, aus dem Güterverkehr 39 026 ℳ und aus sonstigen Quellen 1 065 ℳ, zusammen 64 427 ℳ. Verausgabt wurden 44 147 ℳ, so dass ein Betriebsüberschuss von 20 280 ℳ verblieb. Nach Abzug der Rücklagen und zuzüglich des Uebertrags aus dem Vorjahre ergibt sich ein Reingewinn von 23 721 ℳ, aus dem 9 % Dividende an die Prioritätsstammaktien zur Vertheilung gelangen. Den Betrieb der Ilmebahn führt die Eisenbahndirektion Cassel.

— **Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn.** Auf Antrag eines Aktionärs wird die Tagesordnung zur Generalversammlung am 16. d. Mts. nach Mittheilung der „Voss. Ztg." wie folgt ergänzt: 1. Uebertragung der Betriebsführung der Bahn an die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin. 2. Genehmigung des mit der Staatseisenbahnverwaltung über die Betriebsführung auf der Strecke Gerlebogk-Biendorf abgeschlossenen Vertrages mit der Maassgabe, dass die Ausübung des Kündigungsrechts dem Aufsichtsrathe zustehen soll. 3. Festsetzung der Anzahl der Aufsichtsrathsmitglieder und event. Neuwahlen. 4. Bildung eines Ausschusses innerhalb des Aufsichtsraths zur Mitwirkung bei den Dienstgeschäften des Vorstandes.

— **Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.** Auf der Tagesordnung der Generalversammlung vom 28. d. Mts. steht u. a. der Abschluss eines Vertrages mit der Braunschweig-Schöninger Eisenbahngesellschaft wegen Mitbenutzung des Bahnhofs Schöningen, Einführung eines Gemeinschaftsbetriebes auf den Strecken Braunschweig-Schöningen, Schöningen-Oschersleben und Eintritt der Braunschweig-Schöninger Eisenbahngesellschaft in den zwischen der Oschersleben-Schöninger Eisenbahngesellschaft und Lenz & Co. abgeschlossenen Betriebsvertrag.

— **Die Einführung von Kilometerheften bei den pfälzischen Bahnen** stand am 15. Juli d. J. auf der Tagesordnung der Handels- und Gewerbekammer zu Ludwigshafen. Der in der Sitzung anwesende Direktor der pfälzischen Eisenbahnen erklärte nach Mittheilung der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" hierzu, die pfälzische Eisenbahnverwaltung habe sich bereits grosse Mühe gegeben, die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für diese Maassnahme zu gewinnen; jedoch müsse die Hoffnung auf Aenderung ihrer Haltung angesichts neuerlicher, endgültiger Ablehnung der Aufsichtsbehörde der Reichsbahnen aufgegeben werden. Die Einführung von Kilometerheften für die Pfalz allein würde aber erhebliche finanzielle Opfer kosten, ohne dass die durch Bestehen der badischen Kilometerhefte eingetretene Schädigung des linksrheinischen Personenverkehres nach dem Elsass und der Schweiz auch nur zu einem geringen Prozentsatze ausgeglichen werden könnte; die Staatsregierung werde ihre Genehmigung zu solch einseitigem Vorgehen in der Pfalz um so gewisser versagen, als schon für das Jahr 1901 die seitherigen Ueberschüsse der pfälzischen Bahnen aufhören und sich in erhebliche, vom Staate zu deckende Ausfälle verwandeln würden. Da jedoch von der Kammer einstimmig beschlossen wurde, auf der Einführung der Kilometerhefte trotz der gegenwärtig bestehenden ungünstigen Verhältnisse zu beharren, so erklärte sich der Direktor der pfälzischen Eisenbahnen bereit, den Antrag der Handels- und Gewerbekammer auf Einführung der Kilometerhefte bei dem bayerischen Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern in Vorlage zu bringen.

— **Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte in Sachsen.** Der Personenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen hat sich, wenn man die Zahl der beförderten Personen in Vergleich zieht, in dem Jahrzehnt von 1890 bis 1900 geradezu verdoppelt. Damit hat aber weder die Zahl der Personenkilometer — der eigentliche Maassstab für den Umfang des Verkehrs —, noch die Einnahme aus dem Personenverkehr gleichen Schritt gehalten, weil die Zunahme des Verkehrs auf kürzere Entfernungen stärker von statten ging, als auf weitere Entfernungen. Die Personenkilometer stiegen in demselben Zeitraum nur von 810 auf 1 406 Millionen und die Einnahme aus dem Personenverkehr nur von 25 700 000 auf 39 100 000 ℳ. Dem gegenüber ist es von Interesse, dass sich der Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte, die doch nur dem Fernverkehr dienen, in dem Zeitraume von 1890 bis 1900 auch in Bezug auf die Einnahme daraus mehr als verdoppelt hat. Im Jahre 1890 wurden im ganzen 30 079 zusammengestellte Fahrscheinhefte ausgegeben, im Jahre 1895 40 797 und im Jahre 1900 58 825. Die Zunahme war mithin in den letzten Jahren am stärksten. Noch im Jahre 1900 stieg die Zahl der Hefte gegen das Jahr 1899 um über 5 000. Die Einnahme aus den zusammengestellten Fahrscheinheften betrug 1890: 903 812 ℳ, dagegen im Jahre 1900: 1 956 440 ℳ; sie ist um über 1 000 000 ℳ, also mehr als das Doppelte, in diesem Zeitraum gestiegen. Die höchste Zahl der Fahrscheinhefte, 20 314 = 34,53 %, wurde für die Entfernung von 1 001—1 500 km ausgestellt; dann folgen die Entfernungsstufen von 701—1 000 km mit 12 877 = 21,89 % und von 1 501—2 000 km mit 11 866 = 20,17 %. Gegen das Vorjahr haben die Fahrscheinhefte auf Entfernungen von über 1 500 km ihren Antheil am gesammten Rundreiseverkehr um beinahe 3 500 Hefte = 3,6 % vermehrt, während die unteren Entfernungsstufen nur eine Vermehrung von 580 Heften nachweisen. An Streckenabschnitten für sächsische Staatsbahnlinien wurden im ganzen 585 528 abgefertigt; hiervon gaben die sächsischen Ausgabestellen in Dresden, Leipzig und Chemnitz 205 586 und die Ausgabestellen fremder Eisenbahnverwaltungen 379 942 Stück aus. Die sächsischen Ausgabestellen verwendeten ferner 560 666 Streckenabschnitte fremder Bahnen. Von den sächsischen Streckenabschnitten lauteten auf die I. Wagenklasse 19 245 = 3,29 %, wovon nur 3 536 von den sächsischen Ausgabestellen, die übrigen 15 709 von den fremden abgesetzt wurden, 234 780 = 40,16 % auf die II. und 331 503 = 56,61 % auf die III. Klasse. Der sächsische Antheil an den Einnahmen hieraus war für die II. Klasse mit 1 010 928 ℳ am höchsten, dann folgt die III. Klasse mit 814 803 ℳ und die I. mit 130 703 ℳ. Die höchste Einnahme wurde mit 379 472 ℳ im Juli, die niedrigste mit 76 478 ℳ im Januar erzielt. Der Verkehr auf Rundreisehefte war hiernach im Juli fünfmal so stark als im Januar.

Am gesammten Personenverkehr war der Verkehr auf Rundreisehefte den zurückgelegten Personenkilometern nach mit 3,50 %, der Einnahme nach mit 5,01 % betheiligt. In der I. Wagenklasse beträgt der Antheil fast den fünften, in der II. rund den achten, in der III. aber nur den 40. Theil vom Gesammt-Personenverkehr.

— **Die Wohlfahrtseinrichtungen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Der statistische Bericht der sächsischen Staatseisenbahnen für das Jahr 1900 enthält in einem besonderen Abschnitte Mittheilungen über die Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal, die von allgemeinem Interesse sind.

Der Beschaffung von W o h n u n g e n für B e a m t e und A r b e i t e r hat die Verwaltung von jeher ihre Aufmerksamkeit gewidmet. Schon seit frühester Zeit wurden einer grösseren Anzahl von Bediensteten in Dienst- oder besonderen Wohngebäuden Dienst- und Miethwohnungen überlassen. Zuerst im Staatshaushaltsetat von 1892/93 wurden sodann grössere Summen zur Herstellung von Wohnungen für untere Beamte und Arbeiter eingestellt. Zu diesem Zwecke sind bis jetzt von den Landständen 5 000 000 ℳ zur Verfügung gestellt worden, die zum grösseren Theil bereits Verwendung gefunden haben. Bis Ende 1899 sind 505 solcher kleinen Wohnungen fertiggestellt worden, wozu inzwischen noch 65 gekommen sind, während der Bau weiterer Häuser sich in Vorbereitung befindet. Von den vorher erwähnten Dienst- und Miethwohnungen waren Ende 1899: 4 240 vorhanden, von denen 55 an höhere, 3 048 an mittlere und untere Beamte als Dienstwohnungen und 1 137 an Eisenbahnbeamte und Arbeiter als Miethwohnungen überlassen waren. Auch die Pensionskasse für Arbeiter der sächsischen Staatseisenbahnen hat sich mit der Frage der Beschaffung von Arbeiterwohnungen befasst und die Errichtung zunächst eines Arbeiterwohnhauses mit einem Aufwand von rund 100 000 ℳ beschlossen. Das Haus soll 24 preiswerthe, gesunde Wohnungen mit je 2—3 Zimmern, Küche und Vorsaal für Kassenmitglieder erhalten. Zu jeder Wohnung gehört Gartengenuss. Wenn, wie vorauszusehen, durch die allerdings sehr niedrigen Miethen eine genügende Verzinsung des Anlagekapitals erzielt wird, so soll auf dem betretenen Wege weitergegangen werden.

Für die Beamten sind B a h n ä r z t e bestellt, für deren Hilfeleistungen Vergütungssätze vereinbart sind. Bei Verletzungen im Dienste trägt die Verwaltung sämmtliche K u r k o s t e n, in anderen Krankheitsfällen gewährt die Verwaltung mittleren und unteren Beamten einen Kurkostenbeitrag (in der Regel die Hälfte). B a d e e i n r i c h t u n g e n befinden sich ausser bei den Werkstätten vorzugsweise auf grösseren Bahnhöfen mit zahlreichen Zug- und Lokomotivbediensteten. Am Schlusse des Jahres 1900 bestanden 75 Badeanstalten mit 100 Wannen und 43 Brausebädern, deren unentgeltliche Benutzung allen Beamten und Bediensteten gewährt wird, bei denen infolge der Art ihres Dienstes das Bedürfniss körperlicher Reinigung nach beendigter Arbeit besteht.

Für diejenigen Bediensteten, die genöthigt sind, die Dienst- und Arbeitspausen ausserhalb ihrer Familien zuzubringen, oder die während ihrer Beschäftigung den Unbilden der Witterung ausgesetzt sind, sind und werden überall zweckmässige U e b e r n a c h t u n g s - und A u f e n t h a l t s r ä u m e mit den nöthigen Lagerstätten, Koch-, Wärme-, Trocken- und wenn irgend thunlich auch Badeeinrichtungen hergestellt. Auch wird darauf Bedacht genommen, den Streckenarbeitern durch Herrichten einfacher, wenn nöthig versetzbarer Unterkunftsräume Schutz gegen die Unbilden der Witterung während der Arbeitspausen und Gelegenheit zur Erwärmung der Speisen zu bieten.

Die Unfallversicherung erstreckte sich auf 27 750 versicherungspflichtige Personen. Die Jahresausgabe an Unfallentschädigungen betrug 273 050 *M.* gegen 242 418 *M.* im Jahre 1899.

Die Betriebskrankenkasse hatte Ende 1900 einen Mitgliederbestand von 30 698 Personen. Sie gewährt ihren Mitgliedern auf die Dauer eines Jahres freie ärztliche Behandlung sammt Heilmitteln und ein Krankengeld von 50 % des Tagelohnes auf die ersten 14 Tage und von 66²/₃ % für die weitere Dauer der Krankheit. Für die Familienangehörigen der Mitglieder werden auf die Dauer eines halben Jahres die Kosten für ärztliche Behandlung und Heilmittel zu zwei Dritteln und für die Behandlung und die Verpflegung in Krankenanstalten zur Hälfte übernommen. Der Aufwand für Angehörige betrug im Jahre 1900 rund 63 000 *M.* Als Sterbegeld wird der 30 fache Betrag des versteuerten Tagelohnsatzes für Mitglieder, zwei Drittel dieses Betrages für Frauen, ein Drittel für Kinder über 4 15 Jahren und ein Viertel für Kinder unter 4 Jahren und Todgeburten gewährt. Von solchen Sterbegeldern sind 1900 rund 53 700 *M.* gezahlt worden. Die Krankenkasse geht also sowohl in der Dauer wie in der Höhe der Leistungen bedeutend über die gesetzlich vorgeschriebenen Leistungen hinaus. Die Einnahmen betrugen 1 006 808 *M.*, die Ausgaben 900 430 *M.*, darunter 346 537 *M.* für ärztliche Behandlung und Heilmittel und 437 718 *M.* Krankengeld. Der Vermögensbestand betrug am Jahresschlusse (nach dem Kurswerth) 981 242 *M.*

Die Arbeiterpensionskasse besteht aus der Abtheilung A, die für sämmtliche versicherungspflichtigen Hilfsbediensteten und Arbeiter die Aufgaben einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt zu erfüllen hat, und der Abtheilung B, die darüber hinaus Fürsorge für ihre Mitglieder durch Gewährung von Zusatzrenten und Wittwen-, Waisen- und Sterbegeldern trifft. Im Jahre 1900 gewährte die Abtheilung A 152 333 *M.* Invaliden- und Altersrenten, die Abtheilung B 91 464 *M.* Zusatzrenten, 119 212 *M.* Wittwen- und Waisengelder, 5 736 *M.* Invalidenpensionen und 6 930 *M.* Sterbegelder. Der Vermögensbestand betrug bei Abtheilung A 2 812 595 *M.*, bei Abtheilung B 7 438 976 Mark.

Wie der Betrieb der sächsischen Staatseisenbahnen, so dürfen auch ihre Wohlfahrtseinrichtungen als musterhaft bezeichnet werden.

— **Nebenbahn Amstetten-Laichingen.** Diese von der württembergischen Eisenbahngesellschaft hergestellte 1 m-spurige Nebenbahn wird voraussichtlich am 12. oder 14. Oktober d. J. dem Verkehr übergeben. Mit der Eröffnungsfeier soll zugleich ein Wasserfest, nämlich das 25 jährige Bestehen der zweiten Albwasserversorgungsgruppe, verbunden werden.

— **Eröffnung der Eisenbahn von Neustadt i. Schw. nach Hüfingen.** Am 20. August d. J. ist die 37,24 km lange Reststrecke der Höllenthalbahn mit den Zwischenstationen Kappel, Röthenbach, Löffingen, Reiselfingen, Bachheim, Unadingen, Döggingen und Hausen v. Wald dem Betriebe übergeben worden. Sie durchzieht ein an Naturschönheiten ebenso reiches wie für die Bauausführung schwieriges Gelände. In Neustadt an den bestehenden Bahnhof anschliessend, fällt die Bahn von 804 m Meereshöhe längs des südlichen Abhanges des Gutachthales bis zur Station Kappel auf 786 m Höhe. Unmittelbar nach dieser Station führt die Bahn über die Landstrasse Neustadt - Bonndorf hinweg zu der durch grossartige Felspartien und herrliche Tannenwaldungen ausgezeichneten Gutachschlucht auf die aus Stein gebaute Gutachbrücke, deren Hauptöffnung durch ein Gewölbe von 64 m Weite überspannt wird. Das Gewölbe dieser Brücke ist zur Zeit das grösste in Deutschland. Die überhaupt bisher am weitesten gewölbte Brücke, bekanntlich die über den Pruth bei Jaremce (65 m), übertrifft ihre Spannweite nur um 1 m. Bis Röthenbach steigt die Bahn durch einen grossen Tannenwald hinauf. Hier galt es, bedeutende Geländeschwierigkeiten zu überwinden. Es folgen sich fast ununterbrochen tiefe Felseinschnitte, hohe Dobelauffüllungen, lange Stützmauern, dann die Schwändeholzbrücke mit einem Hauptgewölbe von 59 m Spannweite sowie vier das Urgebirge durchbrechende Tunnel und zwar am Finsterbühl, am Hörnle, an der Setze und am Kampf mit 166 bezw. 220, 104 und 203 m Länge. In Station Röthenbach wird der höchste Punkt der Bahn (830,5 m über dem Meere) und damit die weite Hochebene zwischen dem oberen Rheinthal und dem Donauthal erreicht. Nach Ueberschreitung des Röthenbaches auf einer 25 m weiten eisernen Fachwerkbrücke führt die Bahn in günstigem Gelände nach Löffingen, durch das Tränkebachthal an der Haltestelle Reiselfingen vorbei nach Bachheim und alsdann — nach einer Schwenkung um etwa einen rechten Winkel — ungefähr gleichlaufend der Gauach nach Station Unadingen. Bald unterhalb Unadingen ist die Landstrasse Neustadt-Donaueschingen überführt, und das tiefe Thal der Mauach durch einen steinernen Viadukt von 150 m Länge überbrückt. Hier und an der durch steil abfallende Felshalden eingefassten Gauachschlucht zeigen sich wieder schöne Landschaftsbilder. Die Gauach wird mit einer 120 m langen Brücke übersetzt, deren 50 m weite Hauptöffnung durch Eisenwerk überdeckt ist. Am Ostende dieser Brücke ist der zweittiefste Punkt der Bahn auf 731 m Höhe. Von hier führt die Bahn steigend einer Halde entlang, deren Formationsschichten quer zur Bahn stark geneigt, zum Theil lettig sind (Lettenkohle) und Rutschungen verursachen. In dem 535 m langen Dögginger Tunnel wird der zweite höchste Punkt der Bahn in 749 m Höhe erreicht. Am östlichen Ende des Voreinschnitts liegt die Station Döggingen. Weiter bis Hausen vor Wald und Hüfingen bot der Bahnbau wenig Schwierigkeiten. In der Nähe Hüfingens ist der grösste Einschnitt der Linie in den Lorettoberg erstellt und die Breg sowie der Bregkanal mittelst eiserner Brücken überspannt. In Station Hüfingen endigt die Strecke, welche etwa zur Hälfte in Bögen liegt, und schliesst daselbst an die Linie Hüfingen - Donaueschingen an. Diese bereits früher von der badischen Staatsbahn erbaute, bisher von der Bregthalbahn betriebene Anschlussstrecke wird jetzt gemeinschaftlich von den Zügen beider Verwaltungen benutzt. Von der neuerbauten Linie liegen nur 4,17 km waagerecht, 33,07 km in Steigungen; die grösste derselben beträgt 1 : 100.

Aus Anlass der Eröffnung der Neubaulinie hat die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen eine Schrift herausgegeben, in der sowohl die Entstehungsgeschichte, wie auch die geognostischen Verhältnisse und die Linienführung der Bahn, ferner die Anlage der Stationen, die Ausführung des Ober- und Unterbaues sowie der Brücken und Tunnel eingehend beschrieben sind. Auch gibt diese Auskunft über die sonstigen Einrichtungen der Stationen, wie Stellwerksanlagen, Telegraphen- und Signaleinrichtungen, ferner über Baukosten und die Bauleitung. Als Anlagen sind ihr beigegeben: je eine Uebersichtskarte und ein Längenprofil des Linienzuges der Höllenthalbahn (Freiburg-Donaueschingen), je ein Längen- und geologisches Profil der Strecke Neustadt-Donaueschingen, ferner Uebersichtspläne verschiedener Bahnhofsanlagen, Ansichten von den hauptsächlichsten Brücken sowie von Bahnwärterhäusern und Aufnahmegebäuden der Stationen.

— **Main-Neckarbahn.** Im Jahre 1900 wurden befördert 7 191 280 Personen (gegen 6 786 753 Personen im Vorjahre), 7 464 (7 933) t Gepäck, 1 798 691 (1 621 057) t frachtpflichtige Güter und 31 543 (33 784) t frachtfreie Dienst- usw. Güter. Von den beförderten Personen kommen auf die I. Klasse 67 860 (68 415), auf die II. Klasse 659 584 (636 389), auf die III. Klasse 6 295 743 (5 925 731) und auf Militärs 168 093 (156 218) Personen. Den Hauptantheil des Güterverkehrs beanspruchen die Wagenladungsgüter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 4 636 104 (4 468 812) *M.*, aus dem Güter- usw. Verkehr 3 719 796 (3 546 163) *M.* und aus sonstigen Quellen 739 265 (890 345) *M.*, zusammen 9 095 165 (8 905 320) *M.*, d. i. auf 1 km Betriebslänge 75 875 (74 292) *M.* Es entfallen von der Gesammteinnahme auf die Einnahmen aus dem Personenverkehr 50,97 (50,18) %, aus dem Güterverkehr 40,90 (39,82) % und aus sonstigen Quellen 8,13 (10,00) %. Verausgabt wurden insgesammt 6 541 409 (6 797 896) *M.*, d. i. auf 1 km Betriebslänge 54 571 (56 711) *M.* = 71,92 (76,34) % der Gesammteinnahme. Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben beziffert sich mithin auf 2 553 756 (2 107 424) *M.* = 28,08 (23,66) %, von welchem Betrage 2 484 212 (2 046 356) *M.* zur Ablieferung an die Staatskassen gelangten.

— **Berlin-Neapel-Express.** Am 28. und 29. August d. J. fand in Tegernsee eine Besprechung von Vertretern deutscher, österreichischer und italienischer Eisenbahnverwaltungen über die Herstellung einer neuen Luxuszugverbindung zwischen Berlin und Neapel statt. Hierbei wurde vorbehaltlich der Genehmigung der betreffenden Verwaltungen und Aufsichtsbehörden vereinbart, die neue Verbindung vom 16. Januar 1902 an, nicht vom Beginn des Winterfahrplanes an, wie in Nr. 69 S. 1067 gemeldet, auf dem Wege Berlin-Leipzig-Hof-München-Brenner-Bologna-Florenz-Rom-Neapel ins Leben zu rufen. Der Zug, welcher den Namen Berlin-Neapel-Express führen soll, wird zwischen Berlin und München täglich, zwischen München und Neapel während der Hauptreisezeit vorerst zweimal wöchentlich gefahren. Die aus zwei Schlafwagen modernster Ausstattung, einem Speisesalon und zwei Packwagen bestehende Ausrüstung wird geschlossen zwischen Berlin und Neapel durchgeführt. Die Zollkontrole findet auch für das grosse Gepäck im Zuge statt. Für die Benutzung des Zuges ist eine für Schnellzüge gültige Fahrkarte I. Klasse zu lösen und ausserdem an die Schlafwagengesellschaft eine Zuschlaggebühr von 2,3 ₰ für das Kilometer zu entrichten. Der Zug verlässt Berlin um 10.00 Vorm., München um 8.10 Abds. und kommt am folgenden Tage in Florenz um 12.00 Mittags, in Rom um 5.37 Nachm. und in Neapel um 10.30 Abds. an. Auf der Rückfahrt verlässt er Neapel um 8.15 Vorm., Rom um 1.10 Nachm.

und Florenz um 6.57 Abds., um am folgenden Tage in München um 11.00 Vorm. und in Berlin um 9.00 Abds. einzutreffen. Durch den Berlin-Neapel-Express wird sonach die direkte Linie Berlin-Rom-Neapel über den Brenner mit einer neuen, allen Anforderungen an Bequemlichkeit und Schnelligkeit entsprechenden Verbindung ausgestattet, durch die bei sehr günstigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten auf allen Hauptpunkten die bisherige Reisedauer zwischen Berlin und Neapel von 44 bezw. 45 Stunden auf 36½ bezw. 36¾ Stunden abgekürzt wird.

— **Die Hauptversammlung des Vereins deutscher Strassen- und Kleinbahnverwaltungen**, die von etwa 80 Abgeordneten aus dem ganzen Deutschen Reich besucht war, trat am 5. d. Mts. in Stuttgart zusammen. Aus den Verhandlungen sind insbesondere diejenigen über die Schutzvorrichtungen an Strassenbahnwagen gegen Ueberfahren von Personen hervorzuheben, über welche Oberingeniör Poetz-Hamburg einen eingehenden Bericht erstattete, der dem „Berl. Lok.-Anz." zufolge in folgenden Sätzen gipfelte: 1. von den in Deutschland verwendeten Schutzvorrichtungen hat sich bis heute dem unmittelbar vor den Rädern angebrachten festen Bahnräumer noch keine andere Vorrichtung überlegen gezeigt; für eine gute Wirkung der Bahnräumer ist es erforderlich, dass sie sich höchstens 7—8 cm über dem Pflaster befinden, und dass eine vorzüglich wirkende Bremse vorhanden ist 2. Die Anbringung seitlicher Schutzbretter zwischen den Rädern sowie die Ausstattung der Anhängewagen mit den erwähnten Bahnräumern ist zu empfehlen. 3. Ueber Stangen und Netze an den Plattformen zum Festhalten gefährdeter Personen sowie über Schutzgitter zwischen Motor- und Anhängewagen sind weitere Erfahrungen abzuwarten. Die Versammlung war mit diesen Ausführungen einverstanden, nur gegen Punkt 2 wurden von verschiedenen Seiten Bedenken erhoben. Die Vertreter von Hannover und Berlin bezeichneten die Erfahrungen, die man mit den dort eingeführten Schutzvorrichtungen (Fangnetze und dergl.) gemacht, als befriedigend. Direktor Fromm - Kelsterbach verbreitete sich über die verschiedenen „Bremssysteme". Am verbreitetsten ist die elektrische „Kurzschlussbremse"; viel Anklang fanden auch die elektromagnetischen Bremsen und die Luftdruckbremsen. Die Versammlung war darin einig, dass die Strassenbahnverwaltungen an einem rasch und sicher wirkenden Bremssystem ein mindestens ebenso grosses Interesse haben, wie die Behörden und die Allgemeinheit. Eine allen Anforderungen entsprechende Bremse sei aber noch nicht erfunden; die Behörden sollten daher in ihren Anforderungen und Vorschriften die gebührende Rücksicht obwalten lassen, zumal ein Kapital von vielen Millionen in den Bremsvorrichtungen der deutschen Strassenbahnen angelegt sei. Ueber die Ausbildung der Wagenführer sprach Generaldirektor Röhl-Hamburg. Unter Zustimmung der Versammlung forderte er eine ausschliesslich praktische Ausbildung, die sich bei den Führern der elektrischen Wagen in längstens acht Tagen erzielen lasse. Gegenüber den Anforderungen, die beim Pferdebetrieb gestellt wurden, seien die jetzigen Aufgaben der Führer ein wahres Kinderspiel (?). Die Erfahrung habe auch gezeigt, dass nicht die technisch vorgebildeten Leute, wie Montöre, Schlosser und dergleichen die besten Führer abgeben, sondern die früheren Kutscher und Fuhrleute, welche den Verkehr überblicken können und dessen Gefahren zu beurtheilen verstehen. Bewährt habe sich auch ein Wechsel in der Beschäftigung der Motorwagenführer und Schaffner. Ein Unding sei es, wenn einzelne deutsche Gerichte die Norm aufgestellt haben, dass von jedem Wagenführer ein mindestens 14 tägiges Probefahren verlangt werden müsse, widrigenfalls die Gesellschaft für alle Folgen verantwortlich zu machen sei. Weitere Verhandlungsgegenstände bezogen sich auf Ersparnisse auf technischem Gebiet bei den elektrischen Strassenbahnen.

— **Der Eisenbahnverein zu Görlitz** unternahm am 1. d. Mts. seinen zweiten diesjährigen Sommerausflug, dessen Ziel der Zackenfall bei Schreiberhau im Riesengebirge war, wozu die Eisenbahndirektion Breslau in dankenswerther Weise einen Sonderzug nach Petersdorf im Riesengebirge und zurück bewilligt hatte. An dem Ausfluge nahmen gegen 1 100 Personen theil.

Vom Bahnhof Petersdorf aus besuchten zunächst die Theilnehmer unter Voranmarsch einer Musikkapelle den Kochelfall. Bot schon der Weg durch seine eigenartigen Felspartien und Steingebilde inmitten des Hochwaldes für die Theilnehmer einen herrlichen Genuss, so wurde dieser durch den Anblick des Kochelfalles mit seiner romantischen Umgebung noch um ein bedeutendes erhöht. Vom Kochelfall aus ging es am linken Zackenufer weiter nach Dorf Schreiberhau, wo in König's Hotel Rast zur Einnahme des Mittagsmahles gemacht wurde. Nach zweistündigem Aufenthalt erfolgte sodann der Aufbruch zur Zackenklamm mit dem Zackenfall. Auf dem Wege dahin wurde an dem Kaiser Wilhelm I. und Kaiser Friedrich III. errichteten Denkmal Halt gemacht, wo der stellvertretende Vorsitzende des Vereins eine kurze Ansprache hielt, in welcher er des glorreichen Sieges von Sedan, dem Vorboten der Wiedererrichtung des Deutschen Reiches, gedachte. Im Verlauf der Rede wurden zwei Lorbeerkränze am Denkmal niedergelegt. Den Schluss der Rede bildete ein begeistert aufgenommenes Hoch auf Kaiser Wilhelm II., an das sich der Gesang der Nationalhymne anschloss. Nach dieser kurzen erhebenden Feier erfolgte der Weitermarsch.

War schon der Weg bis Schreiberhau reich an Naturschönheiten, so wurden diese noch übertroffen durch die wildromantische Zackenklamm mit dem am oberen Endpunkte gelegenen hochinteressanten Zackenfall. Nach Besichtigung des Falles — bekanntlich der schönste des Riesengebirges — erfolgte der Rückmarsch durch Schreiberhau nach Petersdorf, wo sich die Theilnehmer bis zur Rückfahrt in Prenzel's Gasthof nochmals zu einem gemüthlichen Zusammensein vereinigten. Um 9.10 führte der Sonderzug die Ausflügler wieder der Heimath zu, welche — hochbefriedigt vom genussreichen Ausflug — sich noch lange dankbar der dargebotenen herrlichen Stunden erinnern werden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** gestalteten sich auch im August d. J. sehr unbefriedigend. Sie stellten sich im Vergleiche mit dem Monat August des Vorjahres wie folgt:

	1901	gegen 1900
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	6 992 017	— 775 320
Südbahn	8 976 357	— 469 935
Staatseisenbahngesellschaft	4 951 407	— 406 769
österreichische Nordwestbahn:		
garantirte Linie	2 165 271	— 124 243
Ergänzungsnetz	1 288 544	— 292 771
süd - norddeutsche Verbindungsbahn	701 628	— 112 773
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1 283 513	+ 3 119
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A	698 455	— 52 600
„ „ „ B	1 280 112	— 173 500
böhmische Nordbahn	908 320	— 99 910

Es steht sonach im August einer Mindereinnahme von zusammen rund 2 500 000 Kr. nur bei einer einzigen Eisenbahn eine geringfügige Mehreinnahme entgegen. Seit Jahresbeginn beträgt die Mindereinnahme bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1 996 102 Kr., bei der Südbahn 1 861 827 Kr., bei der Elbethalbahn 1 218 675 Kr., bei der Staatseisenbahngesellschaft 1 129 887 Kr. Der ungünstige Einnahmeausweis der Kaiser Ferdinands-Nordbahn rief an der Wiener Börse einen förmlichen Kurssturz der Nordbahnaktien hervor. Sie erfuhren eine Entwerthung von mehr als 200 Kr., nachdem sie schon in den unmittelbar vorausgehenden Tagen unter dem Einflusse der ungünstigen Börsenlage um 200 Kr. im Kurse gesunken waren. In den thatsächlichen Verhältnissen erscheint eine derartige Entwerthung der Nordbahnaktien, welche ein Anlagepapier allerersten Ranges bilden, sicherlich nicht gerechtfertigt; denn wenn auch die Einnahmen der Nordbahn gegen das Vorjahr beträchtlich im Rückstande bleiben und infolge dessen die Dividende für das laufende Jahr eine merkliche Schmälerung erfahren dürfte, so geht der Kurssturz doch weit über das Maass hinaus, welches der zu gewärtigenden Schmälerung des Erträgnisses entspricht.

— **Stand der Eisenbahnbauten.** Am 1. Juli d. J. standen 21 km Hauptbahnen und 533,5 km Lokal- (Klein-) Bahnen im Bau. Im Juli sind durch die in Angriff genommene Legung des zweiten Gleises in der Strecke Matrei-Steinach der Südbahnlinie Kufstein-Ala 4,2 km Hauptbahnen zugewachsen. Was die Lokal- und Kleinbahnen betrifft, so sind durch den Baubeginn der Lokalbahn Teltsch-Zlabings 29 km und der Lokalbahn Wlaschim-Unter-Kralowitz 24,2 km, somit 53,2 km Lokalbahnen zugewachsen, dagegen 66,5 km durch die Bauvollendung der Eisenbahn Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügel von Uskoplje nach Gravosa, ferner 21,9 km durch die Eröffnung der Lokalbahn Lambach-Haag und 2 km durch die Eröffnung der Theilstrecke Erlach-Zell a. Ziller der Lokalbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn), somit 90,4 km Lokal- und Kleinbahnlinien abgefallen. Es verbleiben daher am Schlusse des Monates Juli d. J. an Hauptbahnen 25,2 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 496,3 km in Bauausführung.

Man sieht aus vorstehenden Ziffern, dass der Stand der Eisenbahnbauthätigkeit in Oesterreich noch immer kein befriedigender ist. Schon die nächsten Monate werden indessen mit Rücksicht auf den unmittelbar bevorstehenden Beginn der grossen, durch das Investitionsgesetz sicher gestellten Eisenbahnbauten erfreulichen Wandel schaffen.

— **Der österreichische Staatshaushalt im Jahre 1902.** Der Reichsrath wird im Oktober wieder zusammentreten. Gleich in der ersten Sitzung soll das Budget für 1902 eingebracht und vom Finanzminister mit einer Rede eingeleitet werden, in der er die sofortige und beschleunigte Erledigung des Staatsvoranschlages für das kommende, gleichzeitig mit der noch schwebenden Erledigung des Staatsvoranschlages für das laufende Verwaltungsjahr verlangen wird. Man hofft die Budgetberathung noch in diesem Jahre zu Ende zu bringen und damit auch betreffs der rechtzeitigen Erledigung des Budgets wieder in normale Verhältnisse einzulenken. Bei diesem Anlasse wird die Regierung auch auf die Fahrkartensteuer zurückkommen, bezüglich deren sie in der diesjährigen Frühjahrstagung bekanntlich einen in der Oeffentlichkeit und im Parlamente nicht ungünstig aufgenommenen Gesetzentwurf dem Hause unterbreitet hat. Jedenfalls wird die Regierung auf der Annahme dieser Steuer, die etwa 11 000 000 Kr. einbringen soll, bestehen müssen, nicht etwa weil damit die Zinsen der Anlehen, die zur Bestreitung der Kosten der Eisenbahn- und Wasserbauten aufgenommen werden müssen, ihre Deckung finden sollen, sondern weil der Ertrag der Fahrkartensteuer die Deckung für den Entgang zu bilden hat, welchen die Aufhebung der ärarischen Mauthgebühren sowie die Bestreitung verschiedener vom Parlament genehmigter neuer Auslagen dem Staatsäckel verursacht. Diese Deckung wird um so weniger entbehrt werden können, als die ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse, welche in den verminderten Einnahmen der Privatbahnen ihren Ausdruck finden, auch bei den Staatsbahnen einen erheblichen Rückgang, wenn nicht einen gänzlichen Stillstand der Steigerung der Einnahmen herbeiführen dürften.

— **Neuregelung der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung.** Abermals tauchen Gerüchte über angeblich bevorstehende Aenderungen in der Einrichtung der Staatseisenbahnverwaltung auf. So weiss u. a. das „Pilsner Tageblatt" zu melden, dass der Eisenbahnminister sich ernstlich mit der Zusammenlegung der bestehenden Staatsbahndirektionen befasse. Die Verwaltungskosten sollen durch diese Umgestaltung, welche es ermöglichen würde, über 900 Beamte zu ersparen, wesentlich herabgemindert werden.

Die „Neue Freie Presse" schreibt über den Gegenstand: „Seit kurzer Zeit sind Gerüchte im Umlauf, dass eine neue Organisation der Staatsbahnen geplant sei. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass man sich angesichts der ungünstigen Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung auch mit der Frage beschäftigt, ob derselben etwa durch Aenderung der Organisation zum Theil abgeholfen werden könnte. Es ist bekannt, dass sowohl die Centralisation als auch die Decentralisation der Staatsbahnen von verschiedenen politischen Parteien wiederholt als Forderungen aufgestellt worden sind. Abgesehen von der politischen Seite der Frage sind auch verschiedene sachliche Gründe zu einer überaus vorsichtigen und keineswegs überstürzenden Erledigung der Angelegenheit vorhanden. Man verhehlt sich nicht, dass jede derartige Reorganisation mit Störungen des laufenden Geschäftsganges und überdies mit bedeutenden Kosten verbunden ist. Wenn also auch die Frage der Reorganisation der Staatsbahnen den Gegenstand von Studien bildet, befindet sie sich keineswegs in einem aktuellen Vorstadium, was schon daraus hervorgeht, dass auch der Staatsvoranschlag bisher ohne Berücksichtigung einer Reorganisation auf Grundlage der gegenwärtigen Verhältnisse aufgestellt ist."

Wir glauben uns gegenüber diesem neuerlichen Gerüchte darauf beschränken zu können, auf die Mittheilungen in Nr. 65 S. 1015 d. Ztg. hinzuweisen.

— **Die Investitionsanleihe der Südbahn.** Die Verwaltung der Südbahn hat im Vorjahre von der Investitionsanleihe im Gesammtbetrage von 80 000 000 *M.* (100 000 000 Fr.) einen Theilbetrag von 50 000 000 Fr. begeben. Seither hat die Südbahn weitere 12 000 000 Fr. freihändig und zwar zu sehr günstigen Bedingungen verkauft. Der Südbahn erübrigt nunmehr noch ein Restbetrag der Investitionsanleihe von 38 000 000 Fr., von welchem allerdings die an die Finanzverwaltung geleistete Rückzahlung auf den Kaufschillingsrest für die nächsten fünf Jahre mit rund 18 000 000 Fr. zu decken sein wird, da zur Rückzahlung des Kaufschillingsrestes die Mittel zunächst durch eine schwebende Schuld beschafft wurden. Der Erlös aus den in diesem Jahre begebenen Anlehensbetrage wurde lediglich für Investitionen verwendet.

— **Der Investitionsbedarf der österreichischen Nordwestbahn.** Die Verwaltung der Nordwestbahn hat vor kurzem das Programm jener dringlichsten Herstellungen auf dem garantirten Netze der Regierung vorgelegt, welche aus dem der Gesellschaft bewilligten, durch eine schwebende Schuld aufzubringenden Betrage von 4 000 000 Kr. bestritten werden sollen. Gleichzeitig hat die Verwaltung der Gesellschaft dargelegt, dass sie mit diesem Betrage auch nur für die dringlichsten Herstellungen des garantirten Netzes das Auslangen nicht zu finden vermöge und um die Bewilligung eines weiteren, vorläufig gleichfalls durch eine schwebende Schuld von rund 5 000 000 Kr. zu bestreitenden Aufwandes ersucht.

— **Lokalbahn Daudleb-Wamberg-Rokitnitz.** Das böhmische Landeseisenbahnamt hatte infolge eines Landtagsbeschlusses vom Jahre 1899 Erhebungen über das Eisenbahnprojekt Daudleb-Wamberg-Rokitnitz gepflogen, und ergaben diese, dass von allen Projekten, welche den Zweck verfolgen, die durch den Nothstand, insbesondere der Weber, hart betroffene Rokitnitzer Gegend an das böhmische Eisenbahnnetz anzuschliessen, die genannte Linie die grösste Aussicht der Verwirklichung habe. Das Land Böhmen nahm demnach die Uebernahme der Garantie für 70 % des Anlagekapitals unter der Voraussetzung der Bewilligung einer angemessenen staatlichen Beitragsleistung in Aussicht. Es scheint nunmehr, dass die in dieser Richtung schwebenden Verhandlungen zu einem günstigen Ergebnisse führen werden und demnach das Zustandekommen der in Rede stehenden Linie gesichert werden wird.

— **Lokalbahnprojekt St. Georgen-Grobelno-Landesgrenze.** Seit längerer Zeit wird der Bau einer Lokalbahn angestrebt, welche von St. Georgen über den bekannten Badeort Rohitsch-Sauerbrunn in Steiermark nach der steirisch-kroatischen Landesgrenze führen und ihre Fortsetzung auf kroatischem Gebiete bis zum Badeorte Krapina erhalten soll. Sowohl vom steiermärkischen Landtage, als auch vom Staate sind für diese Lokalbahn namhafte Beiträge bewilligt und dem Projekte überdies auch erhebliche Interessentenbeiträge zugesichert worden. Da die rechtzeitige Sicherstellung der auf kroatischem Gebiete herzustellenden Theilstrecke sich bisher verzögert hat und die Sicherstellung dieser Anschlussstrecke sonach in naher Zeit nicht zu gewärtigen sein dürfte, beabsichtigen, wie verlautet, die Konzessionswerber, die Konzession für die auf österreichischem Gebiete gelegene Linie von St. Georgen bis zur Landesgrenze zu erwerben und mit dem Baue alsbald zu beginnen.

— **Lokalbahn Jitschin-Turnau.** Diese Lokalbahn (etwa 30 km) gehört zu jenen Projekten, welche schon im Lokalbahngesetze vom Jahre 1898 auf Grund der Staatsgarantie zur Sicherstellung gelangten. Da sich nun bei der Aufstellung der Einzelpläne für die Lokalbahn ein Mehrerforderniss von 440 000 Kronen gegenüber dem zufolge des vorerwähnten Gesetzes in Aussicht genommenen Kapitale ergab, hat die Regierung in dem Gesetze, betreffend die im Jahre 1901 gesetzlich sicherzustellenden Lokalbahnen, die Ermächtigung erbeten und erhalten, den Betrag der Staatsgarantie insoweit zu erhöhen, als dies nothwendig erscheint, damit auf Grund der zu gewährenden Garantie ein Gesammtbetrag von 2 870 000 Kr. beschafft werden kann. Von dem Gesammtanlagekapital von 3 686 000 Kr. soll der erwähnte Betrag von 2 870 000 Kr. auf Grund der Staatsgarantie in Prioritätsobligationen oder als Hypothekendarlehen beschafft werden. Für die restlichen 816 000 Kr. sollen Stammaktien ausgegeben werden, welche das Land und die Interessenten übernehmen.

— **Hebung des Reiseverkehrs nach den österreichischen Alpenländern.** Die österreichischen Alpenländer sind, wenn man etwa von Tirol und Salzburg absieht, im Auslande trotz ihrer reichen Naturschönheiten noch wenig bekannt, und ist hauptsächlich deshalb auch der Zuzug von ausländischen Reisenden nach diesen Ländern bisher ein verhältnissmässig geringer gewesen. Um in dieser Richtung einen Wandel zum besseren herbeizuführen, hat das österreichische Eisenbahnministerium im Verein mit den Interessenten des Fremdenverkehrs eine Reihe von Maassnahmen ergriffen, welche darauf abzielen, das ausländische Publikum auf die Naturschönheiten der österreichischen Alpenländer aufmerksam zu machen. So wurden u. a. künstlerisch ausgeführte Ankündigungen, Fahrpläne u. dergl. mit Ansichten aus den österreichischen Alpenländern in grosser Zahl im Auslande verbreitet. Ausserdem werden in den durchgehenden Wagen, welche ins Ausland rollen, farbige Photographien mit Ansichten aus den österreichischen Alpenländern angebracht. Das Eisenbahnministerium veranstaltet ferner (im Zusammenhange mit österreichischen Industrieausstellungen) in grösseren ausländischen Städten Sonderausstellungen von künstlerischen Photographien, Stichen u. dergl. mit Ansichten aus den österreichischen Alpenländern. Die erste derartige Veranstaltung wurde vor wenigen Tagen in Stockholm eröffnet. Eine ähnliche Ausstellung landschaftlicher Bilder soll in grösserem Maassstabe einen Bestandtheil der

österreichischen Industrieausstellung bilden, welche im nächsten Jahre in London eröffnet werden wird. Angeregt durch die Thätigkeit der maassgebenden Kreise Oesterreichs im Interesse der Förderung des Reiseverkehrs aus dem Auslande, haben sich bereits im Vorjahre die Redaktionen hervorragender ausländischer Blätter (vor allem deutscher und englischer) veranlasst gesehen, besondere Berichterstatter in die österreichischen Alpenländer zu dem Zweck zu entsenden, um auf Grund der von diesen Berichterstattern gewonnenen Reiseeindrücke Schilderungen der österreichischen Alpengebiete in ihren Blättern veröffentlichen zu können. Die Entsendung derartiger Berichterstatter ist auch in der eben zu Ende gehenden Reisezeit fortgesetzt worden und liegen als Ergebniss derselben abermals zahlreiche anregende Aufsätze über die österreichischen Alpen in deutschen und englischen Blättern vor.

— **Zeitweilige Herabsetzung der Ladefrist.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat mit Rücksicht auf den Beginn des stärkeren Herbstverkehrs und die hierdurch bedingte erhöhte Inanspruchnahme der Güterwagen bis auf weiteres die tarifmässige Verladezeit für alle jene Güter, welche nach den jeweilig bestehenden Tarifbestimmungen von den Parteien aus- oder einzuladen sind, auf neun Tagesstunden herabgesetzt. Damit jedoch das verfrachtende Publikum von dieser Maassregel in möglichst geringem Maasse betroffen werde, wurden Verfügungen getroffen, dass dort, wo die Parteien es wünschen, die Ein- und Ausladung auf Kosten und Gefahr derselben seitens der Bahn bewirkt werde.

— **Gütersendungen nach dem Auslande.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat mit Rücksicht auf den Wagenmangel, welcher durch den stärkeren Herbstverkehr verursacht wird, angeordnet, dass mit Ausnahme von Getreide, Mahlprodukten, lebenden Thieren und dem raschen Verderben unterliegenden Gütern von den ungarischen Staatsbahnen, vom 1. d. Mts. angefangen, alle sonstigen nach dem Zollauslande bestimmten Wagenladungsgüter, falls deren sofortige Beförderung nicht thunlich ist, zur einstweiligen Verwahrung bis zur möglichen Beförderung übernommen werden.

— **Vereinfachung des Dienstes auf Lokalbahnen.** Der „Vasuti és Hajózási Hetilap" bringt mehrere Artikel, welche die im Eisenbahndienst möglichen Vereinfachungen behandeln. In einer der letzten Nummern werden die bei der schmalspurigen Lokalbahn Szatmár-Erdöd bestehenden einschlägigen Einrichtungen mitgetheilt. Danach sind bei der genannten Lokalbahn im Güterabfertigungsdienst die Frachtkarte, die Uebergabe-, Abgabe- und Uebergangsverzeichnisse, der Aviso- und Bezugsschein, die Empfangsbestätigung und das Avisozustellungsbuch in eine einzige Drucksorte vereinigt, welche alle jene Angaben enthält, die der Eisenbahnbeamte sonst auf den aufgezählten Drucksorten wiederholt niederschreiben muss. Die Zugführer werden durch diese Vereinfachung ausserordentlich von Arbeit entlastet. Dagegen ist der Zugführer für den Verkehrsdienst verantwortlich, den er ganz allein versieht. Diese Aufgabe kann ihm um so leichter übertragen werden, als die Verständigungen über den Zugverkehr mittelst Fernsprecher geschehen und Zugkreuzungen in der Regel nicht vorkommen, da ein und derselbe Zug hin und her läuft.

Der Zugführer besorgt auch die Güteraufnahme, insbesondere die der Stückgüter, an einzelnen Haltestellen sogar jene der Wagenladungen. Das Tarifwesen ist äusserst einfach; die Bahn hat insgesammt nur drei Tarifsätze: einen für Eil- und Stückgüter, den zweiten für allgemeine Wagenladungsgüter, den dritten für jene Güter, welche bei den ungarischen Staatsbahnen unter Spezialtarif 3 und Ausnahmetarife I und II fallen. Die Entfernungen zerfallen in drei Zonen zu je 10 km, so dass alles in allem nur neun Tarifsätze möglich sind. Bei den Stückgütern hat der Zugführer lediglich die auf dem Gute aufgeklebte Frankirungsmarke durchzustreichen und den Aufnahmeschein zu überstempeln. Die Ausfüllung der Marke und des Aufnahmescheines ist Sache der Partei.

Die Fahrkarten werden durch die Schaffner verkauft, die Kontrole übt der Zugführer aus; auch werden einzelne Stationen fallweise durch die Betriebsverwaltung zur Revision der Fahrkarten im Zuge beordert.

Die Stationen selbst haben vor allem für die Anwerbung von Frachten zu sorgen und hierbei insbesondere den bei einer kurzen Bahnstrecke meist auftretenden Wettbewerb des Strassenfuhrwerks zu bekämpfen.

Nach den in Ungarn geltenden Vorschriften könnten Privatleute als Agenten zum Eisenbahndienst kaum herbeigezogen werden; die Bahn machte deshalb aus ihren Angestellten Agenten. Sie gab den Stationsleitern Vorschüsse, um sich Pferde, Wagen und Geschirr zu kaufen; mit diesen werden die Güter gegen eine kleine Gebühr zugestellt und abgeholt; selbstverständlich ist es das eigenste Interesse der Stationsleiter, ihre Bespannungen so viel als möglich zu beschäftigen, und sie bieten daher auch alles auf, um das grösste Hinderniss der Bahnfracht auf kurze Strecken, die Ab- und Zufuhr zur Bahn, dem Publikum unfühlbar zu machen. Die Stationswarteräume bekommen nach und nach Schankrechte, wo die Familienangehörigen der Angestellten Erfrischungen darbieten und sich hierbei einen Nebenverdienst sichern.

Ebenso einfach ist auch die Geldgebahrung. Die Bahn hat als erste in Ungarn sich ein Konto bei der Postsparkasse eröffnen lassen. Die Schaffner und Stationen liefern ihre Einnahmen täglich an die Postsparkasse ab. Auch die grösseren Verfrachter bringen kein Baargeld zur Begleichung der Frachtgebühren, sondern eine Anweisung an die Postsparkasse. Die Bezüge der Angestellten, die Nachnahmen und die Rechnungen der Lieferanten werden gleichfalls durch die Postsparkasse ausbezahlt.

Bei der Verwaltung ist ausser dem Betriebsverwalter nur noch ein Beamter thätig. Die Erledigung der Geschäftsstücke seitens der Betriebsverwaltung ist eine höchst einfache. Erledigungsentwürfe werden in der Regel nicht angefertigt. Die Zuschriften an die Parteien werden sofort ins reine geschrieben und Abzüge davon mit der Kopirpresse hergestellt. Die Abzüge verbleiben als Registratur. Der dienstliche Verkehr mit dem Personal wickelt sich gewöhnlich nicht schriftlich, sondern mündlich oder mittelst Fernsprecher ab.

Uebrige europäische Länder.

— **Brüssel=„Seehafen".** Seit Jahren ist der Plan im Werke, für Brüssel eine solche Wasserverbindung mit dem Meere zu schaffen, welche grosse Seeschiffe bis zur belgischen Hauptstadt zulassen würde. Seit zwei Monaten sind deshalb Arbeiten längs des Kanals von Willebroeck im Gange, um diesen zu vertiefen und zu verbreitern. Diese wurden nun kürzlich von der belgischen Ingeniör- und Industriellengesellschaft besucht. Die „Indépendance belge", welche eingehend darüber berichtet, meint jedoch, diejenigen, welche ernstlich die Herstellung eines direkten Seehandels für Brüssel wünschten, hätten eher einen herabstimmenden Eindruck erhalten. Man sei augenscheinlich bestrebt, die Arbeiten hinauszuzögern. Man steife sich auf die Niedrigerlegung des Wasserspiegels, welches Mittel durch alle befragten technischen Sachverständigen, den Brüsseler Gemeinderath und die Gesellschaft für maritime Einrichtungen verurtheilt worden sei. Bei der gewollten Tieferlegung des Wasserspiegels um 2 m müsste der Brüsseler Hafen in eine Art Aushöhlung gelegt und alle Bauten tiefergelegt werden. Nach dem Lastenheft sollten die Arbeiten im Jahre 1905 beendigt sein. Heute, so schreibt das genannte Brüsseler Blatt, vernichten die herbeigeführten Aenderungen diese Bestimmung. Niemand könne auch nur annäherud noch eine Frist angeben. Begeisterte Befürworter des Plans „Brüssel=Seehafen" schweigen sich aus. Bei der jetzigen Besichtigung in Grimberghem sei das richtige Wort von einem wohlunterrichteten Fachmann gefallen, der lachend äusserte, der Seemann, welcher den ersten grossen Dampfer in den Hafen von Brüssel hineinführen würde, sei noch nicht geboren.

— **Vergebung von rollendem Eisenbahnmaterial in Belgien.** Der Minister für Eisenbahnen, Post und Telegraphie hat einen Vorschlag der Eisenbahnverwaltung zur Ergänzung des Fahrparks angenommen. Danach sollen ungefähr 15 000 000 Fr. verwendet werden, und zwar zur Anschaffung von 100 Lokomotiven für schwere Güterzüge, von 20 Lokomotiven Typ 17, für Schnellzüge und internationalen Verkehr, von 35 Lokomotiven Typ 51, von 180 Tendern sowie Lokomotiv- und Tenderrädern. Die Zutheilungen sollen demnächst erfolgen. Ein weiteres Anerbieten von Herstellern auf Lieferung von 600—700 Personen- nebst 150 Gepäck- und 1 200—1 500 Güterwagen scheint keine besondere Aussicht auf Annahme zu haben mit Rücksicht auf den zu verwendenden hohen Betrag von etwa 17 000 000 Fr. Die Vertreter der belgischen Gesellschaften für Herstellung von Eisenbahnmaterial haben auf die schwere Lage hingewiesen, in der sich augenblicklich ihre Industrie befindet, mit dem Bemerken, dass sie den grössten Theil ihres Personals entlassen müssten, wenn der Staat ihnen nicht mit Bestellungen zu Hilfe käme. In den betheiligten Kreisen hofft man trotzdem, dass die Regierung mit Rücksicht auf die kritische Lage das Anerbieten annehmen wird, da im Interesse des Landes eine Erneuerung des Fahrparks zu den derzeitigen ausnahmsweise günstigen Bedingungen dringend zu wünschen sei.

— **Die Schule der französischen Nordbahn für Söhne ihrer Arbeiter.** Die genannte Gesellschaft begründete 1882 eine Schule, die ausschliesslich für die Söhne ihrer Arbeiter bestimmt ist. Die Zahl der Zöglinge ist auf 45 festgesetzt, die Dauer der Lehrzeit auf drei Jahre. Schulgeld wird nicht er-

hoben; Bücher und Schulbedürfnisse werden unentgeltlich gewährt. Jedes Jahr finden Aufnahmeprüfungen unter Leitung des Oberingeniörs statt. Die Bewerber müssen im Alter zwischen 13 und 15 Jahren stehen. Unterrichtsgegenstände sind französische Sprachlehre, Erdkunde, Arithmetik, Geometrie, Physik, Chemie, Maschinenkunde und Zeichnen. Ebenso werden die Lehrlinge in der Handhabung von Werkzeugen, im Schlosser- und Schmiedehandwerk sowie in der Herstellung aller Lokomotivtheile ausgebildet. Bisher haben (wie „Railroad Gazette" mittheilt) 304 Schüler diesen Unterricht genossen, und die Mehrzahl davon, nämlich 215, ist in den Dienst der Gesellschaft aufgenommen. Einige von ihnen sind in den Dienst anderer Unternehmungen getreten. Falls auch sie bei der Nordbahn beschäftigt zu werden wünschen, so erhalten sie vor allen Mitbewerbern den Vorzug.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat neuerdings unter Vorbehalt der Zustimmung des Verwaltungsraths folgende Beamten ernannt: zum Stellvertreter des Ober-Maschineningeniörs den Ingeniör Alf. Keller, bisher Sekretär der Technikerkommission des schweizerischen Eisenbahnverbandes; zu Ingeniören I. Klasse die Ingeniöre Ed. Elskes, z. Zt. Ingeniör der Jura-Simplonbahn, und J. Baumann, z. Zt. Ingeniör für Centralweichenanlagen und Oberbau bei der Nordostbahn; zum Vorstand des Personentarifbüros G. Bünzli, z. Zt. Leiter des kommerziellen Büros der Vereinigten Schweizerbahnen; zum Vorstand der Centralwagenkontrole M. Hüttinger; zum Hauptkassirer C. Besson.

— **Rickenbahn und Toggenburger Tunnel.** Laut Mittheilung des St. Gallenschen Baudepartements hat das Eisenbahndepartement des Bundesraths sich mit der Erstellung des Basistunnelplans Lusser-Dietler-Moser von Wattwyl über Kaltbrunn nach Uznach einverstanden erklärt und verlangt hierfür vom Kanton St. Gallen folgende Beitragsleistungen: die kostenfreie Uebergabe der Toggenburger Bahn an den Bund und die Uebernahme der Hälfte der Mehrkosten des Planes über den Voranschlag von 11 015 000 Fr. hinaus, jedoch höchstens im Betrage von 500 000 Fr. Dieser Entscheid des Eisenbahndepartements ist ein endgültiger. Der freihändige Rückkaufspreis für die Toggenburger Bahn ist vom Eisenbahndepartement auf 2 750 000 Fr. oder 343,75 Fr. für die Aktie angesetzt worden. Die Regierung des Kantons St. Gallen ist aufgefordert worden, den Abschluss der erforderlichen Verträge derart zu fördern, dass die Behandlung der beiden Angelegenheiten in der Dezembertagung der eidgenössischen Räthe stattfinden kann. Der Verwaltungsrath der Toggenburger Bahn hat beschlossen, den Aktionären die Annahme des Kaufangebots des Bundes zu empfehlen. Laut Berner „Bund" wird das Angebot auch zweifellos vom Regierungsrath und dem Grossen Rath des Kantons St. Gallen angenommen werden. Der Kaufvertrag über die Erwerbung der Toggenburger Bahn tritt nur dann in Kraft, wenn auch der Vertrag über den Bau der Rickenbahn allseitig genehmigt wird, und umgekehrt ist der Bund nur dann verpflichtet, die Rickenbahn auszuführen, wenn er auch im Besitze der Toggenburger Bahn ist.

— **Verstaatlichung der schweizerischen Nordostbahn.** Wie schon kurz in unserer Nr. 70 erwähnt, hat die Sachverständigenkommission ihr Urtheil dahin abgegeben, dass von dem nicht gekündigten Rumpfnetz künftighin in den Händen der Nordostbahn ein rentabler Betrieb nicht zu erwarten sei. Damit hat sie also das Vorgehen des Verwaltungsrathspräsidenten und der Direktion gerechtfertigt und dürfte ihr Urtheil zu Gunsten des freihändigen Abkommens auf Grund des Angebots des Bundes für das ungetheilte Netz ins Gewicht fallen. Die Kommission bestand aus den Herren Erismann, Mitglied des Direktoriums der schweizerischen Centralbahn, Löffler, Direktor der Thössthalbahn, und Jäggi, Direktor der Appenzeller Strassenbahn. Die einleitende Besprechung der Kommission mit den Leitern der Nordostbahn fand im Beisein des Herrn Dr. Curti, des Vertreters der Opposition im Verwaltungsrathe, statt, so dass auch diese Seite an der Belehrung der Sachverständigen mitwirken konnte. Auch die Herstellung neuer Linien zur Ausgestaltung des Rumpfnetzes für dessen gesonderten Weiterbetrieb hält die Kommission nicht für vortheilhaft. Die Transporteinnahmen berechnen die Sachverständigen auf 6 174 757 Fr., die Ausgaben auf 6 078 402 Fr. Das Anlagekapital der nicht gekündigten Linien beläuft sich auf rund 72 000 000 Fr., so dass in jedem Falle eine Kapitallast übrig bleiben würde, für welche der zu erwartende Betriebsüberschuss nicht entfernt ausreichen könnte. Trotzdem gibt die Opposition sich durchaus noch nicht als überwunden. Herr Lucion Brunner veröffentlicht in der Presse eine Darstellung, wonach die Kommission ihre Untersuchungen auf Grund des Jahres 1897 angestellt habe, so dass die Ergebnisse von zwei der allerwichtigsten, erst im genannten Jahre in Betrieb gesetzten Linien nicht hätten berücksichtigt werden können. Die Berechnungen hätten sich also von vornherein auf eine unrichtige Grundlage begeben. Brunner seinerseits schätzt den Ueberschuss auf 2 250 000 Fr., der sich wahrscheinlich nach dem Jahre 1904 noch erheblich steigern lasse.

— **Gepäck- und Postumladung in Dover und Calais.** Gemäss den Beschlüssen der vor einigen Monaten in Dover abgehaltenen internationalen Postkonferenz, an welcher Vertreter der betheiligten Eisenbahngesellschaften sowie der französischen und englischen Post- und Telegraphenverwaltung theilnahmen, ist eine wichtige Neuerung angebahnt worden. In Dover sollen das gesammte Gepäck der Reisenden sowie die Poststücke nicht mehr durch Menschenhand, sondern durch mechanische Kraft von den Dampfern zur Eisenbahn geschafft werden. Der durch Elektrizität bewegte „transbordeur" ist auf dem Grundsatz einer Plattform ohne Ende hergestellt, ähnlich dem auf dem neuen Pariser Bahnhof am Quai d'Orsay hergestellten. Er nimmt die Gepäckstücke jeden Gewichtes, in 15 Sekunden das Stück, weg, welche Mindestgeschwindigkeit nach Bedürfniss noch gesteigert werden soll. Bei den zunächst veranstalteten Versuchen handelte es sich darum, das Gepäck und Postgut vom Verdeck des Schiffes nach der Landestelle zu bringen, wo die Londoner Züge halten. Die Verhältnisse waren dadurch besonders ungünstig gestaltet, dass bei Ebbe der Dampfer sich viel tiefer befand als die Landestelle. Man ersparte bei dem Versuch eine Viertelstunde an der gewöhnlichen Zeit, welche die bisher durch Menschenhand erfolgte Umladung in Anspruch nahm. In Calais hat die Nordbahngesellschaft, um eine ähnliche Zeitersparniss zu erzielen, einen mächtigen elektrischen Krahn errichtet, der die in grosse Kisten gepackten Gepäckstücke aufhebt und so eine langwierige Handarbeit erspart. Wenn dieser Umladedienst vollständig eingerichtet ist, wird man auf die Dauer der Reise Paris-London eine halbe Stunde gewinnen. Die Einrichtungen in Dover verdienen vielleicht um so mehr Aufmerksamkeit, als gegenwärtig der Plan erwogen wird, auch die grossen deutschen Dampfer in Dover statt in Southampton landen zu lassen.

— **Tafffthalbahn und Arbeiterorganisationen in England.** Auf dem dieser Tage abgehaltenen Kongress der Gewerkvereine (trade-unions) Englands kam hauptsächlich auch der Fall der Tafffhalbahn und die betreffende Entscheidung des Oberhauses zur Sprache. Letzteres hat, entgegen früherem Brauch, entschieden, dass die trade-unions als Rechtspersonen haftbar gemacht und zu dem Ersatz des Schadens herangezogen werden können, welchen ihre Mitglieder durch ungehörige Verleitung zum Ausstande den Unternehmern verursachen. Auf Grund dieser Entscheidung hat die Taffthal-Eisenbahngesellschaft gegen die Genossenschaft der Eisenbahnarbeiter einen Anspruch auf Schadenersatz im Betrage von 400 000 *M.* erhoben; andere Unternehmungen sind auf diesem Wege gefolgt. Streikpostenstehen u. dergl. würde unter diesen Umständen ganz unmöglich gemacht. Pessimisten wollen hiernach schon den Untergang der mächtigen Gewerkschaftsorganisation in England sehen. Auf dem jetzigen Kongress wurde nun ein Ausweg durch die Forderung einer sich über das ganze Land erstreckenden Organisation von obligatorischen Schiedsgerichten für gewerbliche Streitigkeiten gesucht. Gegen solchen Zwang sprachen sich die meisten Gewerkschaftsführer aus, mit dem Hervorheben, dass der Bund der Unternehmer doch noch mächtiger sei als die Arbeiterorganisation. Abg. Bell, Generalsekretär der vereinigten Gesellschaft der Eisenbahnbediensteten und Hauptführer in der Bewegung und Organisation der Eisenbahnarbeiter Englands, befürwortete die Bildung obligatorischer Schiedsgerichte; er meinte, wenn das Gesetz einmal bestehe, würden die Schiedsgerichte kaum noch als Zwang empfunden werden. Der Vorsitzende des Baumwollspinnerverbandes erklärte, das beste Schiedsgericht sei eine wohlgefüllte Streikkasse. Der Antrag auf Bildung obligatorischer Schiedsgerichte wurde mit 676 000 gegen 366 000 Stimmen abgelehnt. Man will also den Kampf mit Ausständen weiter versuchen.

— **Neue Eisenbahnbauten in Russland.** Im Eisenbahndepartement des Finanzministeriums ist die Genehmigung zum Bau einer neuen Eisenbahn zur Verhandlung gekommen, welche nicht nur von örtlicher Bedeutung ist, sondern auch für den Durchgangsverkehr eine gewisse Rolle spielen wird. Die Bahn soll von Poltawa nach Jekaterinosslaw in einer Länge von 140 Werst (= 150 km) gebaut werden; die Kosten des Baues sind auf 6 500 000 R. veranschlagt worden, zu deren Deckung ein vom Staate nicht weiter garantirtes Kapital von 7 850 000 R., $^{1}/_{5}$ in Aktien und $^{4}/_{5}$ in Obligationen, ausgegeben werden soll. Um die Genehmigung zum Bau bemühen sich in der Gegend angesessene Gutsbesitzer, welche nach Ausführung des geplanten Baues eine Entwickelung der Zuckerindustrie für das von der Bahn durchschnittene fruchtbare Gebiet erwarten. Die Hauptfrachten der zu konzessionirenden Strecke dürften aber Getreide und Steinkohlen sein. Im Durchgangsverkehr wird die Linie Poltawa-Jekaterinosslaw namentlich

Güter, die von der Jekaterinen- und Kursk-Charkow-Ssewastopolbahn herstammen, befördern. Für alle nach Norden gehenden Frachten, namentlich für die nach der St. Petersburg-Warschauer und baltischen Bahn bestimmten Transporte, wird die neue Bahn von grosser Bedeutung sein. Namentlich kann mit Recht gehofft werden, dass die Bahn auch dazu beitragen wird, die nachgerade unerträglichen Stockungen in der regelmässigen Güterabfuhr aus diesem reich gesegneten Gebiete wenigstens theilweise zu beheben.

Ausser dieser Linie gelangte auch die Frage über den Bau einiger kurzer Bahnstrecken von rein örtlicher Bedeutung im Donezbassin zur Verhandlung. Ferner wird berichtet, dass im Hinblick auf den ungemein starken Verkehr auf der baltischen Bahn, die im Jahre 1900 allein 6 000 000 Reisende beförderte, beschlossen worden ist, ein zweites Gleis zu legen, das nur für die zwischen St. Petersburg und Reval bezw. Riga verkehrenden Züge bestimmt ist. Die Vorarbeiten sind bereits im Gange. Ebenso ist der Bau der neuen Eisenbahnlinie von der Station Mechow der Iwangorod-Dombrower Eisenbahnlinie bis Proschowizy in Angriff genommen worden. Die neue Linie wird eine Länge von 62 Werst mit Zweigbahnen zu den Zuckerfabriken Lubno und Schrenjawy und zur Iwangorod-Dombrower Zweigbahn haben. Nach dem Voranschlag werden sich die Baukosten auf 3 000 000 R. beziffern. Endlich berichtet die amtliche „Handels- und Industriezeitung", dass die von der Moskau-Kasan-Eisenbahn ausgeführten Neubauten fertiggestellt worden sind, und zwar die Strecken von der Station Semetschino bis Kustarewka und von Timirjasew bis Arsamass. Die erste Linie ist eine Durchgangslinie; sie verbindet die Zweiglinie Wernadowka-Semetschino (Ssysran-Wjäsmaer Bahn) mit der Hauptlinie der Moskau-Kasan-Eisenbahn bei der Station Kustarewka; die zweite Linie bildet die grössere Hälfte der Linie Nishnij-Arsamass-Timirjäsewo; die letztgenannte Station liegt ebenfalls an der Hauptlinie der Moskau-Kasanbahn.

Man sieht auch aus dieser, auf Vollständigkeit keinerlei Anspruch machenden Aufzählung von Projekten und beendeten Bauten, dass Russland bei diesem Zweige des Ausbaues seiner wirthschaftlichen Entwickelung rüstig am Werke ist. Kein Land Europas kommt auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues Russland gleich, allerdings immer nur so weit, als es sich um absolute Grössen handelt. Vertheilt man die vorhandenen und in Bau begriffenen Bahnen auf das Quadratkilometer des Landes, auf die Anzahl der Einwohner usw., dann ändern sich die Verhältnisse ganz wesentlich zu Ungunsten von Russland. Daraus folgt, dass Russland noch sehr viel zu bauen hat, um verhältnissmässig ebenso gut mit Bahnen ausgerüstet zu sein, wie das übrige Europa.

Fremde Welttheile.

— **Der Schantung-Eisenbahngesellschaft** ist die Nachricht zugegangen, dass die Eröffnung der 26 km langen Theilstrecke Kiautschou-Kaumi am 8. d. Mts. erfolgt ist. Es sind damit 100 km der ersten deutschen Eisenbahn in China vollendet. Die Arbeiten auf der weiteren Strecke schreiten so rüstig vorwärts, dass die Direktion hofft, zu Anfang k. J. die Bahn bis an die grossen Flüsse Weiho und Yünho und im Mai desselben Jahres bis nach Weihsien eröffnen zu können. In dieser Stadt laufen die grossen, den nördlichen Theil der Provinz Schantung durchziehenden Strassen zusammen; 10 km südlich von Weihsien wird das erste bedeutende Kohleufeld durchfahren, von wo aus also Mitte nächsten Jahres die erste Schantungkohle in Tsingtau eintreffen kann, welche Thatsache für die Bahn wie für die Hebung des Hafens von hervorragender Wichtigkeit ist. Die endgültigen Vorarbeiten auf der Strecke Weihsien-Tsinanfu sind bis in die Ebene des Miho, 40 km westlich von Weihsien, gelangt. Die sämmtlichen Arbeiten werden unter Unterstützung der chinesischen Kreis- und Lokalbehörden auf das eifrigste gefördert und sind durch keine Unruhen unterbrochen worden.

— **Nyassabahn.** Eine Zuschrift an den „Hamb. Korresp." aus Dar-es-Salaam vom 3. August d. J. regt wieder einmal — und zwar mit besonderer Wärme — den Bau einer Bahn durch die deutsch-ostafrikanische Kolonie nach dem Nyassasee an, indem sie folgendes ausführt: Wenn die Feinde deutsch-ostafrikanischer Bahnen die Rentabilität einer die mittleren Gebiete unserer Kolonie aufschliessenden Bahn über Kilossa, Tabora nach dem Ostufer des Tanganyika auch in Zweifel ziehen, so dürfte doch selbst der verbohrteste Kolonialpessimist es nicht für angebracht halten, einem solchen Zweifel mit Bezug auf einen von der deutsch-ostafrikanischen Küste nach dem südlichsten unserer Seen führenden Schienenweg Raum zu geben. Um so betrübender erscheint es deshalb, dass man der Frage des Baues der Nyassabahn bisher weder von Reichswegen noch von Seiten deutscher Kapitalisten ernstlich näher getreten ist. Die Kosten einer Bahn von Kilwa-Kisiwani nach Wiedhafen würden bei weitem nicht die Höhe erreichen, wie sie der Bau der Bahn von Dar-es-Salaam nach Udjiji beanspruchen würde, denn im Gegensatz zu der etwa 1 200 km langen Strecke nach dem Tanganyika, die vielfach durch gebirgige Gegenden und sumpfige Flussniederungen führt, haben wir es bei dem Bau einer Bahn nach dem Nyassa nur mit einer Entfernung von etwa 600 km zu thun, auf der ausser dem das Ostufer des Nyassasees einrahmenden Livingstonegebirge keine erheblichen Geländeschwierigkeiten zu überwinden wären. Wenn man die voraussichtlichen Einnahmen und die darauf sich gründende Rentabilität einer Nyassabahn feststellen will, so geht man wohl nicht fehl, wenn man als Grundlage hierfür den Transportverkehr in Betracht zieht, der zur Zeit auf dem von dem portugiesischen Hafen Chinde ausgehenden, den Sambesi und Shirefluss hinaufführenden Wasserweg nach dem Nyassasee herrscht. Die eingeführten Waaren allein, die im Laufe eines Jahres von Chinde aus den Shirefluss hinaufbefördert werden, betragen etwa 50 000 t, und von diesen bleibt nur ein ganz kleiner Theil in dem benachbarten portugiesischen und englischen Gebiete haften, während der weitaus grössere Theil, etwa 35 000 t, für die Städte am Nyassa sowie für die den See begrenzenden deutschen, englischen und portugiesischen Distrikte bestimmt ist. Die Transportkosten von Chinde nach Karonga z. B., wie überhaupt nach den nördlichen Häfen des Nyassasees belaufen sich für die Tonne auf rund 400 ℳ, so dass die Einnahmen der Transport- und Dampfergesellschaften für Beförderung der allein nach dem See bestimmten Waaren sich zusammen auf etwa 10 bis 14 000 000 ℳ belaufen. In dem Augenblick nun, in dem eine Bahn nach dem Nyassasee führt, würde naturgemäss der ganze Transportverkehr, der bisher den langwierigen Weg von der Ostküste Afrikas durch den Shirekanal über Fort Jonston nach dem See wählte, auf den bequemeren und auch kürzere Dauer beanspruchenden Schienenweg übergeleitet werden, der von der Küste aus den Nyassa erreicht. Die Transportkosten auf dem bisherigen Wege würden immer verhältnissmässig hoch bleiben, da die im Shirefluss befindlichen Fälle die sehr vertheuernde zeitweilige Beförderung der Lasten über Land durch Träger nothwendig machen. Durch übel angebrachte Vorsicht und Kleinmüthigkeit haben wir bisher leider schon viel aus der Hand gegeben und englischen Wettbewerb den Vorrang überlassen; möge im Süden unserer Kolonie einmal deutschem Unternehmungsgeist und deutscher Initiative die führende Rolle zufallen!

— **Umwandlung der Newyorker Hochbahnen auf elektrischen Betrieb.** Die Manhattan-Eisenbahngesellschaft in Newyork hat im November v. J. ihre erste öffentliche Probefahrt mit einem elektrischen Zuge zwischen der 65. und 92. Strasse auf der 2. Avenuelinie gemacht. Der aus zwei Motorwagen und vier dazwischen gestellten gewöhnlichen Wagen bestehende Zug hat es bis auf 56 km Geschwindigkeit in der Stunde gebracht. Die zu diesen Versuchen erforderliche elektrische Kraft wurde aus dem in der 66. Strasse gelegenen Kraftwerk der Metropolitan-Strassenbahngesellschaft entnommen. Das Kraftwerk der Manhattanhochbahn selbst ist zwischen der 74. und 75. Strasse am East River im Bau begriffen; seine vier hohen Ziegelschornsteine kennzeichnen bereits von weitem seine Lage. Man hofft, den Bau in drei Monaten fertig stellen zu können. Er bedeckt eine Gesammtfläche von etwa 8 000 qm. Die Dampfmaschinen sollen etwa 64 000 indizirte PS leisten. Es sind 8 Dynamos System Westinghouse von je 5 000 KW vorgesehen. Die Anfangsspannung des Stromes beim Austritt aus der Centrale soll 12 000 Volt betragen. Er wird den verschiedenen Linien durch sieben Unterstationen zugeführt, welche das Netz in 13 gleichen Abschnitten versorgen. Die Spannung des den Motoren zugeführten Stromes wird 500 Volt betragen. Man wird sich eine Vorstellung von dem ungeheueren Bedarf an Kraft machen können, wenn man bedenkt, dass fast 64 km Doppelgleis vorhanden sind, was mit dem dritten Gleis eine Gesammtlänge von 175 km ausmacht, und auf diesem Gleise verkehren die Züge während der Stunden dichten Verkehres in Zwischenräumen von 1 Minute. Der Strom wird mittelst Gleitschuhen von einer dritten Schiene abgenommen, die auf glasirten Thonisolatoren ruht. Mit dem Verlegen des Gleises wurde in der 2. Avenue begonnen, und Ende November waren auch bereits 8 km dritte Schiene vorgestreckt. Das Verlegen der Schienen wird zunächst auf der Strecke in der 2. Avenue vollendet, dann in der 3., 6. und 9. Die Eisenbahngesellschaft führt sämmtliche Gleisbauten selbst aus und baut sich auch die Wagen selbst. Letztere werden nicht wesentlich verschieden sein von den bisherigen. In jedem Wagen sind 18 elektrische Oefen, und die Beleuchtung ist natürlich ebenfalls elektrisch. Die Art der anzuwendenden Bremse steht zwar noch nicht endgültig fest, aber es wird auf alle Fälle eine Druckluftbremse sein, deren Pumpe von einem besonderen elektrischen Motor von etwa 3 PS getrieben wird. Dem Vernehmen nach wird ein neues, kürzlich von der Standard Air-Brake Company in Newyork vervollkommnetes Bremssystem

auf den Versuchszügen geprüft. Der Vorzug dieser Bremse soll darin bestehen, dass sie ausser der üblichen Bremsung die beliebige Erhöhung der Bremskraft in Nothfällen und ebenso die gänzliche Aufhebung der Bremskraft gestattet, ohne einen Augenblick die Bremsen loslassen zu müssen. Dass ein solches System für eine Hochbahn besonders vortheilhaft ist, leuchtet ein.

Die Motorwagen sind nur mit einem Führerstand versehen. In der Regel sollen zwei Motorwagen in jedem Zuge laufen, auch wenn der Zug überhaupt nur aus zwei Wagen besteht. Die längsten Züge haben sechs Wagen, die kürzesten werden aber wahrscheinlich drei Wagen haben. Das Gewicht der leeren Anhängewagen beträgt 14,5 t, der Motorwagen 33 t und die zulässige Höchstbelastung jedes Wagens (Menschengewicht) 7 t, so dass das Gesammtgewicht jedes Motorwagens sich auf 40 t oder je 10 t Reibungsgewicht auf die Achse beläuft, deren jede von einem 125 pferdigen Motor getrieben wird, wobei als Höchstgeschwindigkeit 45 km in der Stunde vorgesehen ist. Der Raddurchmesser beträgt 1,78 m. Die Anhängewagen enthalten 48, die Motorwagen 44 Sitzplätze.

Bemerkenswerth ist die Einfachheit und die Sicherheit, mit der das Zusammenarbeiten sämmtlicher Motoren von den Enden des Zuges, die beide von Führern besetzt sind, geregelt wird. Die Schaltung ist eine Reihen-Parallelschaltung. Sparsamkeit im Kraftverbrauch, Sicherheit gegen Feuersgefahr und Beunruhigungen der Reisenden sind nicht ausser Acht gelassen. Bei etwaigen Unfällen befindet sich die Steuerungseinrichtung fast ebenso weit von den Reisenden entfernt, wie die Lokomotive eines Strassenbahnzuges von den Wagen. Alles, was besondere Aufmerksamkeit des Wagenführers erheischt, kann von ihm gut übersehen und bedient werden. Statt der Bleisicherungen sind gegen Kurzschluss selbstthätige Stromunterbrecher angebracht. Die Widerstände liegen verhältnissmässig tief unter dem Motorwagen und sind vom Wagenkörper weiter entfernt als sonst üblich; sie sind mit besonderen Kühlvorrichtungen versehen. In den Wagen selbst befinden sich keinerlei elektrische Vorrichtungen, welche die Reisenden irgendwie belästigen könnten. Gegen Blitzschlag sind besondere Vorrichtungen nicht angebracht, da die Stahlkonstruktion selbst den besten Schutz dagegen bietet.

Was den Betrieb selbst anbelangt, so werden während der Stunden grossen Zudranges sechs Wagen starke Züge mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 24 km in der Stunde verkehren, die Aufenthalte eingeschlossen. Während der Stunden geringeren Verkehres sind die Züge drei Wagen stark; sie fahren dann mit grösserer Geschwindigkeit und zwar durchschnittlich mit 27,5 km in der Stunde.

— Eisenbahnpläne in Haiti. Die Regierung von Haiti hat die Konzession zum Bau einer Bahn ertheilt, die die östlich von der Hauptstadt Port au Prince sich erstreckende Ebene Cul de Sac, einen der ertragreichsten Theile des Landes, durchschneiden und zu dem die Ebene abschliessenden Seengebiet führen soll; im Anschluss an die Bahn ist dann auf dem See von Haiti eine Schifffahrtsverbindung zwischen den Uferorten einzurichten. Die Regierung hat sich verpflichtet, für eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 6 % bis zum Höchstbetrage von 16 000 D. für das Kilometer aufzukommen, und dafür einen Theil der Ausfuhrzölle verpfändet. Die Bahn wird nach dem von einem Deutschen ausgearbeiteten Plan eine Länge von 43,5 km haben und bei einer Spurweite von 0,762 m rund 470 000 D. Gold, also etwa 10 000 D. für das Kilometer, kosten, so dass eine Verzinsung mit 6 % nur 28 200 D. erfordern wird, während die verpfändeten Ausfuhrzölle im Durchschnitt der letzten 12 Jahre jährlich 40 000 D. ergeben haben.

Allgemeines.

— **Aus der Geschichte und Geographie der Eisenbahnen.** Unter diesem Titel bringt der „Hamb. Korr." die folgenden kurzen statistischen Mittheilungen über die Eisenbahnen der Erde, die neben vielen den Lesern dieser Zeitung bereits bekannten auch neue interessante Angaben enthalten.

Im Jahre 1825 zog zum ersten Mal eine Lokomotive einen mit Personen besetzten Wagenzug über den Schienenweg. Frankreich eröffnete seine erste Eisenbahn 1828, England 1830, Deutschland 1835. Amerika hatte seine erste Eisenbahn 1829, Asien (Indien) 1849, Australien (Kolonie Viktoria) 1854, Afrika (Aegypten) 1856. Die ganze Welt hatte im Jahre 1830 332 km Eisenbahnen aufzuweisen; sie besass im Jahre 1840 deren 8 641, fast 40 000 km im Jahre 1850, fast 110 000 im Jahre 1860, über 220 000 im Jahre 1870, fast 370 000 im Jahre 1880, fast 610 000 im Jahre 1890 und nahezu 800 000 km im Jahre 1900. Amerika nimmt von dieser letztgenannten Zahl für sich allein die Hälfte, nämlich 400 000 km, in Anspruch, dann folgt Europa mit 285 000, Asien mit 60 000, Afrika und Australien mit je 21 000 km. Von den einzelnen Staaten stehen die Vereinigten Staaten von Amerika an der Spitze mit 307 000 km Schienenweg, den zweiten Rang behauptet Deutschland mit 51 000 km, dann folgen: das europäische Russland mit 50 500, Frankreich mit 43 000, Oesterreich-Ungarn mit 36 500, Grossbritannien und Irland mit 35 000, Kanada mit 28 000, das australische Festland mit 21 000 km usw. Wenn die Kolonien mit den Stammländern zusammengerechnet werden, so ist die Reihenfolge nach dem Eisenbahnbesitz eine etwas andere. An erster Stelle stehen noch immer die Vereinigten Staaten mit 310 000 km, an zweiter aber das britische Reich mit 137 000, an dritter das russische Reich mit 54 000, an vierter das Deutsche Reich mit 51 500, an fünfter das französische Reich mit 48 700 km usw. In Bezug auf die Dichte des Eisenbahnnetzes, ausgedrückt durch das Verhältniss der Schienenlänge zum Flächenraum des Landes, hält Belgien mit 21 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche die Spitze. Dann folgen Grossbritannien und Irland mit 11, Deutschland mit 9,3, Holland und Schweiz mit je 9, Frankreich mit 7,9 km Eisenbahnen auf je 100 qkm. Die Vereinigten Staaten schneiden in dieser Beziehung noch schlecht ab, da bei ihnen die Verhältnisszahl nur 3,9 beträgt, im europäischen Russland ist sie gar nur 0,9 und in Norwegen 0,6 km. Betrachtet man das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Zahl der Bevölkerung, so stellt sich heraus, dass die am schlechtesten bevölkerten Länder nach dieser Richtung hin die am meisten begünstigten sind. Westaustralien z. B. besitzt über 130 km Schienenweg auf je 10 000 Einwohner, Südaustralien 83, Queensland 91; dagegen beträgt die entsprechende Zahl für Frankreich nur 10,9, für Deutschland 9,5, für Grossbritannien und Irland 9,6.

Die nördlichste Eisenbahn der Erde befindet sich in Schweden und geht über den Polarkreis hinaus. Es ist die Linie von Lulea am bottnischen Meerbusen nach den Eisengruben von Gellivara, die 1894 eröffnet wurde und jetzt noch um 292 km nördlich bis nach Ofoten an der norwegischen Küste verlängert werden soll. Es besteht auch der Plan, diese arktische Eisenbahn nach Uleaborg in Finnland fortzusetzen und so an das russische Eisenbahnnetz anzuschliessen. In Russland selbst reicht der Schienenweg seit 1898 bis Archangelsk, bleibt aber innerhalb des Polarkreises. Auch die jetzt im Bau begriffene Eisenbahn in Alaska von der Meeresküste nach Dawson, der Hauptstadt von Klondyke, wird die geographische Breite der Linien von Uleaborg und Gellivara nicht erreichen. Die südlichsten Eisenbahnlinien der Erde sind diejenigen von Tasmanien, Neuseeland und Südamerika. Am nächsten dem Südpol liegt die Eisenbahnstrecke zwischen Invercargill und Campbelltown, der äussersten Südspitze von Neuseeland; sie ist aber viel weiter vom Südpol entfernt als die vorgenannten Linien vom Nordpol. Der längste Eisenbahntunnel der Erde ist bis zur Fertigstellung des Simplon (18,7 km) noch immer der Gotthard mit 15 km. Die höchste Eisenbahn in Europa besitzt die Schweiz in der Linie von Zermatt auf den Gorner Grat (3 018 m), die aber bald von der Jungfraubahn überflügelt sein wird. Im Amerika steigt die Eisenbahn stellenweise beträchtlich höher hinauf. Mexiko besitzt eine Bahn, die im Cumbra de las Cruces bei Salazar 3 041 m erreicht. Die Gebirgseisenbahn der Gesellschaft von Denver und Rio Grande erreicht auf der Tennspitze 3 119 m und auf der Fremontspitze 3 453 m. Die transandische Eisenbahn, die die Cordilleren mit Hilfe des Zahnrads überschreitet, erhebt sich im Cumbra auf 3 190 m. Die Eisenbahn „Antofagasta und Bolivia" gewinnt bei dem Orte Ascatan eine Meereshöhe von 3 956 m. Auch damit ist die Grenze noch nicht erreicht. In Bolivia erhebt sich die Eisenbahn, die nach den Erzgruben von Palacayo führt, bis zu 4 152 m, die südperuanische Bahn nimmt bei Portez del Cruzera in der Nähe des Titicacasees eine Höhe von 4 270 m und den Rekord der Höhe hält die Bahn von Callao nach Oroya in Peru, die im Tunnel von Galera eine Höhe von 4 774 m ersteigt, also nur 46 m unter dem Gipfel des Montblanc bleibt.

— **Neue Luftbremse der Grossen Berliner Strassenbahn.** In der Nr. 61 S. 966 d. Ztg. ist eine Mittheilung über die bei der genannten Strassenbahn zur Einführung kommende Luftbremse gebracht, die u. a. besagt, dass die Luftbremse nicht mehr zur Verwendung gelangen könne, wenn die Handbremse durch den Wagenführer angezogen worden ist. Wir werden darauf hingewiesen, dass dies der Wirklichkeit nicht entspricht; es liege durchaus kein Grund vor, dass die Luftbremse, nachdem die Handbremse angezogen worden ist, nicht angezogen werden könne. Dies könne vielmehr ohne weiteres geschehen, ohne dass irgend welche Schwierigkeiten entstehen. Das einzige, was in dieser Beziehung beachtet werden müsse, sei, dass bei gewöhnlicher Spindelbremse die auf der Spindel angebrachte Sperrung, welche bei Benutzung der Handbremse eingerückt wird, bei nachträglicher Benutzung der Luftbremse eingerückt bleiben muss, wenn der Führer vor Lösung der Handbremse die Luftbremse löst. Rückt er durch Unachtsamkeit die nach Anziehen der Luftbremse etwa lose gewordene Sperrung aus und

löst alsdann die Luftbremse, so wirkt die Kraft der Bremsabziehfedern auf die Handbremse und dreht dadurch den Handbremshebel, welcher den Führer gegebenenfalls treffen kann. Dies sei indess ein Missstand, der, wie gesagt, nur der Unachtsamkeit des Führers zur Last gelegt werden könne, und trete im übrigen bei jeder Luftbremse in Verbindung mit durch einfache Spindel bedienter Handbremse auf.

— **Die drahtlose Telegraphie und die Presse.** Die drahtlose Telegraphie hat während der letzten Monate in den an der Seeschifffahrt betheiligten Staaten eine ausserordentliche Beachtung gefunden. Interessant ist es, dass auch die amerikanische Zeitung „Newyork Herald" eine Marconistation errichtet hat, die sich auf dem Nantucketfeuerschiff an der amerikanischen Küste befindet. Dasselbe liegt etwa 220 Seemeilen von Newyork entfernt, unmittelbar in dem Kurse der grossen transatlantischen Dampfer. Auf eine Entfernung von etwa 30 Seemeilen von Nantucket, also etwa 250 Seemeilen von Newyork, wurde auf hoher See von dem Schnelldampfer des norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm der Grosse", welcher nach einer glänzenden Reise von nur 6 Tagen 17 Stunden am 27. v. Mts. in Newyork eintraf, dem „Leuchtthurm" zufolge folgendes Telegramm aufgegeben: „Von Bord des Kaiser Wilhelm der Grosse auf See. An die Herausgeber des Newyork Herald. Alles wohl, gratuliren zu Ihrem neuen Unternehmen. Während der Reise schönes Wetter, durchschnittliche Geschwindigkeit 22,3 Knoten, nichts neues von Wichtigkeit." Dieses Telegramm traf mit grösster Pünktlichkeit in Newyork ein. Auch von mehreren Reisenden des Dampfers wurden Telegramme abgesandt, die sämmtlich fehlerfrei von der Nantucketstation weitergegeben wurden. Die Einrichtungen für drahtlose Telegraphie an Bord des Dampfers erregten unter den Reisenden lebhaftes Interesse. Auch der neue Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm" des norddeutschen Lloyd ist mit einer Marconianlage versehen.

— **Selbstkühlende Wagen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.** In Nordamerika ist man von jeher bemüht gewesen, geeignete Mittel zu erfinden, die den Transport von Obst und Fleisch mit einem geringeren Kostenaufwande gestatten, als die bisher üblichen Vorkehrungen dies zuliessen. Es handelte sich hierbei namentlich darum, den Oststaaten derartige Zufuhren aus den Gegenden am stillen Ozean zu ermöglichen, wo alle Früchte und Futterkräuter so überaus üppig gedeihen und die daher zu billigen Preisen liefern könnten, wenn nicht der Preis des Eises in den von den Transporten zu durchfahrenden Gegenden ein so ausserordentlich hoher wäre. Zugleich nehmen auch die Kühlgefässe etwa ein Fünftel des Raumes in den durch sie gekühlten Wagen ein und vertheuern auf diese Weise die Fracht um einen ganz erheblichen Prozentsatz. Das „Journ. des transp." theilt jetzt auf Grund eines Konsulatsberichtes mit, dass man in neuester Zeit den Versuch gemacht hat, die zu versendenden Melonen vor der Verladung auf einen möglichst niedrigen Wärmegrad herunter zu bringen und auf diese Weise an der Menge des beizuladenden Eises Ersparnisse zu machen. Der Versuch ist geglückt, aber selbst wenn er sich auch bei anderen Fruchtarten wirksam erweisen sollte, so würde dadurch doch immer nur ein verhältnissmässig geringer Erfolg zu erzielen sein. — Zwei andere neue Mittel werden jetzt auf der Atchinson, Topeka und Santa Fé-Bahn erprobt. Das eine besteht darin, dass man einen der in den Kühlwagen befindlichen Eiskästen beseitigt, dafür aber einen Ventilator angebracht hat, der durch die Umdrehung der Achsen in Bewegung gesetzt wird. Zwar hört diese Triebkraft auf, sobald der Zug hält; da aber die Züge der betr. Gattung mit möglichster Schnelligkeit verkehren und nur ganz kurze Aufenthalte haben, so ist das nicht weiter bedenklich. Durch das andere Verfahren wird das Eis mittelst einer auf chemischem Wege erzeugten Abkühlung ersetzt. Dies war auch früher schon möglich, doch erforderte die Anbringung der dazu nöthigen Vorrichtungen im Wagen einen unverhältnissmässig grossen Raum. Es scheint, dass dieser Missstand bei der neuen Einrichtung, über welche nähere Angaben jedoch zur Zeit noch nicht vorliegen, in zweckmässiger Weise vermieden wird.

— **Der Seeschleppverkehr.** Bereits vor Jahresfrist wurde von uns aus Anlass der Besprechung des Jahresberichts der Handelskammer zu Düsseldorf (vergl. Nr. 66 S. 1008 Jahrg. 1900 d. Ztg.) darauf hingewiesen, dass sich in neuester Zeit in der Abwickelung des Seeverkehrs eine neue Erscheinung Bahn bricht, der vielleicht noch eine grosse Zukunft bevorsteht. Die Transporte mittelst sog. „Seeleichter" nehmen von Jahr zu Jahr grösseren Umfang an und spielen schon jetzt, wie wir der Zeitschrift „Glückauf" entnehmen, auf der Nord- und Ostsee eine nicht unbedeutende Rolle.

Die Seeleichter sind durchaus seetüchtig gebaut und mit Fock- und Besanmast und einem Steuerruder ausgerüstet; ihr Tonnengehalt schwankt zwischen 600 bis 1 200 t, der Tiefgang beträgt 2,75 bis 3,50 m, und sie sind mit Krahnen versehen, die durch einen kleinen Elektromotor in Betrieb gesetzt werden. Wenn das Meer unruhig ist und Gefahr droht, dass die Verbindungsketten reissen, so lässt der Schleppdampfer die Leichter abtreiben, um sie, sobald es das Wetter erlaubt, wieder ins Schlepptau zu nehmen. Infolge der für die Seeleichter bestehenden beträchtlichen Gefahr, an die Küste geworfen zu werden, ist eine hohe Versicherungsprämie erforderlich; diese wird aber durch die Verbilligung der Fracht anscheinend mehr als aufgewogen.

Gegenwärtig besteht schon ein recht lebhafter Verkehr mittelst Seeleichtern zwischen Hamburg und Bremen und zwischen diesen beiden Städten einer- und preussischen, skandinavischen und holländischen Häfen andererseits. Im Hamburger Hafen kamen im Jahre 1900 1 135 Seeleichter mit insgesammt 294 787 Registert und 3 860 Mann Besatzung an. Die Zahlen von 1899 bleiben hinter denen von 1900 mit 1 136 Schiffen von insgesammt 286 586 Registertonnen nur unwesentlich zurück, lassen aber immerhin ein Bestreben auf Vergrösserung des Tonnengehaltes dieser Schiffe erkennen. Es ist selbstredend, dass dieses neue Seetransportmittel in erster Linie der Küstenschifffahrt zu Gute kommen wird, indessen weist die Hamburgische Statistik von 1900 54 Seeleichter auf, die vom Ausland (Dänemark, Holland, England und Schweden) nach Hamburg gekommen sind. Ja, es fehlt sogar nicht an Leuten, die in den Seeleichtern wegen ihrer geringen Herstellungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten und der Möglichkeit, ihren Raumgehalt ohne Rücksichtnahme auf Unterbringung der Maschinen und einer zahlreichen Bemannung zu vergrössern, das Seetransportschiff der Zukunft erblicken. In Amerika soll man gegenwärtig in Rhederkreisen bereits den Bau solcher Seeleichter für den transatlantischen Handel planen (?). Aber diese Seeleichter haben noch einen weiteren Vorzug aufzuweisen, indem sie den unmittelbaren Schifffahrtsverkehr des Binnenlandes mit überseeischen Plätzen ermöglichen. So hat beispielsweise ein direkter Wasserverkehr von Stockholm nach Köln stattgefunden, und in weiteren Kreisen ist es wohl bekannt, dass seit der Erbauung des Dortmund-Emskanals nicht unbeträchtliche Gütermengen aus dem rheinisch-westfälischen Kohlen- und Industriegebiet direkt auf dem Wasserwege nach Bremen und Hamburg gelangen. Gegenwärtig verkehren auf dem Dortmund-Emskanal an sogen. Kanalseekähnen 21 Fahrzeuge. Diese Schiffe haben durchschnittlich 700 bis 800 t Tragfähigkeit, dürfen jedoch auf dem Kanal des Wasserstandes wegen nur mit durchschnittlich 450 t beladen werden. Zugeladen bezw. abgeleichtert wird in Emden aus oder in sogen. Kanalbegleitschiffe. Die Kanal-Seekähne des Dortmund-Emskanals befördern von dessen Häfen hauptsächlich Kohlen- und Eisenkonstruktionstheile nach Bremen, Hamburg und den Häfen der Ostsee, während sie von den Seehäfen Getreide, allerlei Stückgüter und Holz anbringen.

— **Die Radkränze der Eisenbahnwagen.** Dadurch, dass die Radkränze gleich bei den ersten Eisenbahnen in allen Ländern an die Innenseite der Radreifen gelegt worden sind, ist die Frage, ob nicht die Anbringung an der Aussenseite zweckmässiger gewesen wäre, niemals zu irgend welcher praktischen Bedeutung gelangt, weil man einer unabänderlichen Thatsache gegenüber stand. Andererseits ist doch wiederholt zur Sprache gebracht worden, ob es nicht zweckmässig hätte sein können, die Räder an der Aussenseite mit Radkränzen zu versehen. So hat noch kürzlich, wie wir einer Mittheilung des „Engineering" entnehmen, ein Herr Coath, welcher die Herstellung grosser Eisenbahnstrecken in Burma übernommen hat, sich mit der obigen Frage beschäftigt und ist ihr auch durch praktische Versuche näher getreten. Er gibt an, festgestellt zu haben, dass die Verwendung von Rädern mit aussenseitigen Kränzen die Anbringung von weit schärferen Krümmungen gestatten würde, als bei der gegenwärtigen Einrichtung zulässig sind. Räderpaare mit aussenseitigen Kränzen gehen durch Krümmungen von 6 m Halbmesser ohne irgend welche Schwierigkeit und Gefahr hindurch, während Räderpaare mit Radkränzen an der Innenseite sich in derartigen Krümmungen klemmen oder bei etwas rascherer Bewegung entgleisen. Anscheinend würden nach Coath bei aussenseitigen Radkränzen zweiräderige Drehgestelle angewandt werden können, ohne das Spiel der Drehgestelle durch Federn begrenzen oder den Drehpunkt vor oder hinter die Achse legen zu müssen, wie beim gewöhnlichen Bissellgestell.

— **Zum Fertigwalzen der Schienen bei niedrigem Wärmegrad,** worüber ein von uns in Nr. 47 erwähnter Aufsatz des Amerikaners W. Hunt handelt, bringt „Am. Eng. & Rr. J." im Augustheft eine Zuschrift, welche den Nutzen des Huntschen Verfahrens bestätigt, aber vor Anwendung zu geringer Wärme warnt. Eine Kontrole der Hitze liege in dem Abstande der Sägen zum Ablängen der Schienen. Auch wird ein geeigneter Pyrometer empfohlen (Ducretit & Lejeune). Damit die Schienen in allen Theilen des Querschnittes gleich heiss in die

Fertigwalzen kommen, sollen sie nach einem patentirten (?) Verfahren vorher auf einem Tisch so gelagert werden, dass der langsam erkaltende Kopf einer Schiene den schneller erkaltenden Fuss einer anderen berührt.

Rechtsprechung.

— **Abnahme mit oder ohne Vorbehalt?** Eine in Cerignola nach Brescia aufgegebene Sendung Wein wurde, wie die „Zeitschr. für den intern. Eisenbahntransport“ berichtet, irrthümlich auf einen Umweg geleitet. Dem Empfänger, welcher sich zur Abnahme der Sendung auf der Station Brescia meldete, wurde dies unter dem Hinzufügen mitgetheilt, dass die Sendung noch nicht eingetroffen sei, worauf er sofort einen Ersatzanspruch einreichte. Am folgenden Tage kam die Sendung im Bahnhof Brescia an und der Kläger übernahm sie ohne Vorbehalt. Die Reklamation vom vorhergehenden Tage lehnte die Eisenbahn ab, worauf der Kläger seinen Anspruch beim Gericht geltend machte. Hier wendete die Eisenbahn in erster Linie ein, dass gemäss Art. 415 des italienischen Handelsgesetzbuches die Klage aus dem Grunde abgewiesen werden müsse, weil bei der Uebernahme der Sendung der Kläger keinen Vorbehalt gemacht habe und die vorausgegangene Reklamation rechtsunwirksam sei. Die Gerichte erster und zweiter Instanz wiesen diese Einrede zurück und liessen den Kläger zum Beweis des ihm entstandenen Schadens zu. Die Eisenbahn beschwerte sich beim Kassationshofe in Turin, welcher indessen die Entscheidung des Berufungsgerichts bestätigte, indem er folgendes ausführte: Die Bestimmung, dass durch die Zahlung der Fracht und die vorbehaltlose Annahme der Güter jeder Anspruch gegen den Frachtführer erloschen sei, kann die Berücksichtigung einer v o r der Annahme eingereichten Schadenersatzforderung nicht ohne weiteres ausschliessen, da aus dem Wortlaut der von der Eisenbahn angerufenen Bestimmung nicht hervorgeht, dass der Vorbehalt immer und in jedem Falle gleichzeitig mit der Empfangnahme des Gutes erfolgen müsse. In der Regel wird allerdings die Empfangnahme des Gutes der geeignetste Moment für die Anbringung des Vorbehaltes sein; aber ein vorher angebrachter Vorbehalt verliert seine Wirksamkeit nicht, wenn er durch die Umständ gerechtfertigt war.

Der hier in Betracht kommende erste Absatz des Art. 415 des italienischen Handelsgesetzbuches lautet: „Durch die Zahlung der Fracht und die Annahme der transportirten Gegenstände ohne Vorbehalt erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer und zwar auch dann, wenn die Zahlung der Fracht im voraus erfolgt war.“ Derselbe ist, wenn auch nicht dem Wortlaute, so doch dem Sinne nach übereinstimmend mit dem Abs. 1 des Art. 44 des Internationalen Uebereinkommens und mit dem Abs. 1 des § 438 des deutschen Handelsgesetzbuches. Soweit uns bekannt, ist die vom Kassationshofe zu Turin entschiedene Rechtsfrage noch in keinem anderen der dem Internationalen Uebereinkommen beigetretenen Länder zur oberstrichterlichen Entscheidung gekommen. Die Zeitschrift des Berner Centralamtes erachtet den Spruch des Turiner Gerichtshofes für einen durchaus richtigen, und wir können dem nur beipflichten. Der Art. 44 Abs. 1 Int. Ueb. beruht auf der Erwägung, dass der Empfänger, der das Gut abnimmt und die Fracht zahlt, sich mit der von der Bahn beschafften Transportleistung einverstanden erklärt und — von den im Abs. 2 des Artikels aufgeführten Ausnahmen abgesehen — auf weitere Ansprüche verzichtet. Die betreffende Bestimmung begründet also eine Rechtsvermuthung, und derartige Vorschriften sind als Ausnahmesätze stets auf das engste und strengste auszudeuten. Von einem Empfänger, der bereits vor Abnahme des Gutes einen Entschädigungsanspruch erhoben und begründet hat, wird man nicht annehmen dürfen, dass er auf diesen stillschweigend verzichten will.

— **Haftung für die Ertheilung unrichtiger Tarifauskünfte.** Das Bezirksgericht für Handelssachen in Wien hat in dieser Frage im Gegensatz zu einer im Jahre 1898 ergangenen Entscheidung des obersten Gerichtshofes ein für die Eisenbahnen günstiges Urtheil gefällt. Dieser interessante Rechtsspruch wurde im wesentlichen wie folgt begründet:

„Wenn den Parteien die Pflicht obliegt, sich mit den Tarifen bekannt zu machen — und diese Pflicht ergibt sich aus der Bestimmung, dass nur die gehörig veröffentlichten Tarife bei der Frachtberechnung maassgebend sind —, so erscheint eine Partei nicht irregeführt, die sich auf eine Auskunft verlässt, es sei denn, dass die Partei, um sich die Mühe zu ersparen, den Tarifsatz aus den Tarifen herauszusuchen, einen Sachverständigen g e g e n E n t g e l t um Rath fragt und dieser culpos eine falsche Auskunft ertheilt. Die Bahn muss aber unter allen Umständen aus dem Frachtgeschäfte die ihr gesetzlich zukommende Fracht erhalten. Die behauptete Schädigung war aber auch keine widerrechtliche, wie es § 1294 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches verlangt, um eine Schadenersatzpflicht zu begründen. Die Staatsbahndirektion hat, falls sie auch als Sachverständiger angesehen werden konnte, die Auskunft unzweifelhaft unentgeltlich abgegeben. Sie war aber auch n i c h t v e r p f l i c h t e t, eine Auskunft über den Frachtsatz zu ertheilen. Allerdings bestimmt § 17, Punkt 27 des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung vom 19. Januar 1896, dass den Staatsbahndirektionen die Auskunftertheilung an Parteien in Angelegenheit der Personen- und Gütertarife obliege. Mit dieser Bestimmung soll aber nicht eine Verpflichtung gegenüber dem auskunftsuchenden Publikum festgestellt werden, sondern es soll, wie aus dem ganzen Organisationsinstitute hervorgeht, eine Abgrenzung der Obliegenheiten der Direktionen gegenüber anderen Aemtern, insbesondere gegenüber dem Ministerium festgestellt werden. Wenn eine Auskunft ertheilt wird, so liegt diese der Eisenbahndirektion ob und nicht dem Ministerium bezw. den Eisenbahnstationen.

Es kann aber, selbst wenn eine Verpflichtung zur Auskunftertheilung als bestehend angenommen würde, die Bahn für eine solche Auskunft nicht verantwortlich sein; denn es ist ein Grundsatz des Betriebsreglements, dass eine Begünstigung eines einzelnen im Eisenbahnfrachtenverkehre und insbesondere rücksichtlich des Tarifsatzes ausgeschlossen ist. Die Bahn darf keine geringere Fracht von irgend einer Partei einheben, als nach den gehörig veröffentlichten Tarifen einzuheben ist. Wenn nun die Bahn infolge einer irrigen Auskunft über den Tarif einer Partei Schadenersatz leisten muss, so gäbe sie einen Theil dessen, was sie als Fracht eingenommen hat, dieser Partei aus dem Grunde zurück, weil sie zufolge einer unrichtigen Mittheilung des Frachtsatzes der Partei verantwortlich wäre. Auf diese Weise erscheint eine Partei gegenüber allen anderen begünstigt, denn sie zahlt thatsächlich weniger Fracht als die anderen Parteien.

Es könnte übrigens ein Frachtführer — und als solcher muss auch das Aerar angesehen werden — für eine Auskunftertheilung über Frachtsätze höchstens dann verantwortlich gemacht werden, wenn die Auskunft die e i g e n e n Frachtsätze betrifft. Dem Frachtführer kann nur zugemuthet werden, dass er jene Frachtsätze besser als die Partei kenne, welche er selbst herausgegeben hat, nicht aber auch die Frachtsätze eines anderen Frachtführers, auf dessen Frachtsatz der betreffende keinen Einfluss hat. Vorliegend handelt es sich nicht allein um die Frachtsätze der österreichischen, sondern auch um jene der ungarischen Staatsbahnen.

Zu alledem kommt noch hinzu, dass der Frachtsatz, wie er von der Staatsbahndirektion mitgetheilt wurde, bei den Abschlüssen der Klagefirma nicht ausschlaggebend war. Es ist durch Zeugen bestätigt, dass der Kläger auch vor Erhalt der Auskunft denselben Frachtsatz der Berechnung zu Grunde gelegt hat. Es ist daher der Schluss gerechtfertigt, dass wohl der bekannt gegebene Frachtsatz bei der Berechnung der Gestehungskosten in Betracht gezogen wurde, jedoch für die Bestimmung des Kaufpreises, bei welchem noch verschiedene andere Umstände in Betracht kommen, n i c h t a u s s c h l a g g e b e n d war.

Es muss auch aus dem vorher gesagten geschlossen werden, dass die Klägerin durch die Berechnung des unrichtigen Frachtsatzes nicht einen Schaden erlitten, sondern dass ihr höchstens ein Theil des von ihr erwarteten Gewinnstes entgangen ist, weil sie auch früher schon denselben Frachtsatz bei der Berechnung annahm und den Kaufpreis bestimmte, und nicht angenommen werden kann, dass sie bis zu dem Zeitpunkte, in welchem ihr die Auskunft zukam, mit Verlust gearbeitet habe. Nun hat die Klägerin selbst angegeben, dass die von ihr behauptete Irreführung vorliegend nicht eine dolose, sondern nur eine culpose gewesen sei. Nach § 874 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches ist aber nur bei einer durch List veranlassten Irreführung Genugthuung, bei culposer Irreführung jedoch gemäss § 872 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches nur eine angemessene Vergütung zu leisten. Demzufolge hätte die Bahn vorliegend, da überhaupt nur eine culpose Irreführung behauptet wird, keineswegs der Klägerin Ersatz für den entgangenen Gewinn zu leisten, und nur ein solcher kommt hier in Betracht. Nach dem gesagten erscheint der Anspruch der Klagefirma unberechtigt, und war daher das Klagebegehren abzuweisen.“

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Am 15. September d. J. tritt der Nachtrag III zum diesseitigen Binnen- und Nachbar-Gütertarif, gültig vom 1. Juni 1900, in Kraft.
Derselbe enthält Frachtermässigungen für verschiedene Artikel der Ausnahmetarife und Holz der Spezialtarife II und III in Wagenladungen im Uebergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Pritzwalk-Putlitz.
Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu beziehen ist. (2335)
Perleberg, den 6. September 1901.
Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn, zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Aenderung der Frachtsätze im direkten Güterverkehr mit der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn.
Mit dem 1. Oktober d. J. gelangen für die Stationen Weimar Berkaer Bahnhof, Nohra bei Weimar, Obergrunstedt, Holzdorf bei Weimar, Hetschburg, Berka a. d. Ilm, Martinswerk, Tannroda, Kranichfeld, Saalborn und Blankenhain (Thür.) anderweite, zumeist ermässigte, zum Theil erhöhte Frachtsätze zur Einführung.
Soweit Frachterhöhungen sich ergeben, treten sie erst vom 1. November d. J. ab in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.
Erfurt, den 5. September 1901. (2336)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.
Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1901 wird die Stationsverbindung Trnowan B. E. B.-Schwandorf in den Ausnahmetarif Nr. 57 II a und b für Thon etc. mit den Frachtsätzen 0,77 bezw. 0,68 *M.* für 100 kg einbezogen.
München, den 6. September 1901. (2337)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 15. September d. J. tritt der Nachtrag I zum Gemeinschafts-Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn einerseits und den Stationen der mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm- und der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn andererseits, sowie für den Verkehr der letzteren beiden Bahnen untereinander, gültig vom 1. Mai 1900, in Kraft.
Derselbe enthält Frachtermässigungen für verschiedene Artikel der Ausnahmetarife und Holz der Spezialtarife II und III in Wagenladungen im Uebergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Pritzwalk-Putlitz.
Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu beziehen ist. (2338)
Perleberg, den 6. September 1901.
Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1901 ist der Transittarif zum Heft 6 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Verkehr Baden-Main-Neckarbahn) neu aufgelegt worden. Derselbe enthält gegenüber dem seitherigen Transittarif keine wesentlichen Aenderungen.
Karlsruhe, den 6. Sept. 1901. (2339)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr. (Gruppe VI/VIII.)
Zum 15. September d. J. gelangt zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr ein Ergänzungsblatt zur Ausgabe, welches gekürzte Entfernungen zwischen einzelnen Stationen des Direktionsbezirks Cassel einerseits und Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken andererseits enthält. (2340)
Frankfurt a/M., den 3. Sept. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 wird zum Heft 8 des Verbandsgütertarifs (Baden-Pfalz) der Nachtrag XII ausgegeben. Derselbe enthält in der Hauptsache den Stationstarif für Ludwigshafen a/Rhein. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eingeführt werden, bleiben die seitherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 20. Oktober 1901 in Gültigkeit.
Karlsruhe, den 6. Sept. 1901. (2341)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.
Am 15. d. Mts. tritt der Ausnahmetarif 14 für den Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Pritzwalk-Putlitz (Ostprignitzer) in Kraft, welcher
a) für Kartoffeln, Rüben des Rohstofftarifs, Holz der Spezialtarife II und III beim Uebergange von der Kleinbahn,
b) für Düngemittel, Wegebaumaterialien und Brennstoffe des Rohstofftarifs einschliesslich Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts beim Uebergange nach der Kleinbahn
Anwendung findet, wenn diese Güter in Wagenladungen mit direkten Frachtbriefen von oder nach den Stationen der genannten Kleinbahn in Pritzwalk zur Umkartirung gelangen.
Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 5. September 1901. (2342)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife vom 1. Juli 1901 für Futtermittel, Streumittel, Saatgut.
Das Empfangsgebiet des besonders ermässigten Ausnahmetarifs für Futter- und Streumittel sowie Saatgut vom 1. Juli d. J. wird mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. auf den Kreis Arnswalde der Provinz Brandenburg ausgedehnt.
Demzufolge ist in den Zusätzen laut Bekanntmachung vom 12. v. Mts.
a) auf Seite 2 des vorgenannten Tarifs zu Zeile 8 von oben,
b) auf Seite 2 des Tarifs für Futter- und Streumittel, gültig vom 1. Juli bis 30. September d. J., zu Zeile 11 von oben
statt der Worte „zum Verkehrsgebiet der Station Crampe gehörenden Theil des Kreises Arnswalde" zu setzen: „Kreis Arnswalde."
Berlin, den 7. September 1901. (2343)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.
Theil II vom 1. Mai 1897.
Am 1. Oktober 1901 tritt der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Vorbemerkungen hierzu sowie Aenderungen der Tariftabellen.
Durch letztere gelangen neue, wesentlich ermässigte Frachtsätze nach Eger transit (bayer. Stb.) von den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen für den allgemeinen Klassentarif und die Ausnahmetarife 1 und 2 sowie von Saargemünd (Pf. B.) für den allgemeinen Klassentarif zur Einführung.
München, den 3. September 1901. (2344)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 15. September d. J. tritt zu dem besonderen Ausnahmetarife für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth etc. vom 1. August 1899 der Nachtrag III in Kraft.
Derselbe enthält:
1. Ergänzung des Vorwortes,
2. Ergänzung der besonderen Bestimmungen,
3. Aufhebung von Frachtsätzen,
4. Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Baruth des Eisenbahndirektionsbezirks Halle an der Saale und Nilbau des Eisenbahndirektionsbezirks Posen sowie abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Friesau-Ebersdorf, Lemnitzhammer und Lückenmühle des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, durch welche der Nachtrag käuflich bezogen werden kann.
Erfurt, den 6. September 1901. (2345)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 6. September 1901 ab wird die Illowoer Endgebühr (s. S. 7 unseres Binnen-Gütertarifs) für diejenigen Sendungen, die ab Illowo nach dem vom 1. Juli cr. ab gültigen Nothstandstarif für Westpreussen usw. befördert werden, auf 3,75 *ℳ* für 100 kg ermässigt.
Danzig, den 5. September 1901. (2346)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für Steinkohlen etc. von belgischen Stationen nach Stationen der Direktions-

bezirke Cassel, Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz, Münster, St. Joh.-Saarbrücken, der Eisern-Siegener und der Crefelder Eisenbahn.

Die Frachtsätze des vorbezeichneten Ausnahmetarifs für Ans (Est) - Charbonnages d'Ans werden vom 1. September d. J. auf diejenigen von Ans (Est)-Station ermächtigt.

Essen, den 30. August 1901. (2347)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch - ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife, Theil II, Heft 1 vom 1. Dezember 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. November bezw. insoweit Erhöhungen eintreten, vom 15. Dezember 1901 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag zur Einführung, welcher neue Frachtsätze, Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes enthält.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 30 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 5. September 1901. (2348)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

I. Nachtrag zum Ausnahmetarife für Zucker aller Art vom 1. Februar 1900 (Verkehr mit ungarischen Stationen).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 tritt der obenbezeichnete Tarifnachtrag in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem abgeänderte und neue Frachtsätze sowie eine Tabelle der im Verkehre mit Stationen der Gotthardbahn zu gewährenden Rückvergütungsbeträge.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Dezember 1901 in Kraft.

Exemplare des I. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern = 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 4. September 1901. (2349)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Zucker aller Art vom 1. Februar 1900 (Verkehr mit österreichischen Stationen).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 tritt der obenbezeichnete Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem abgeänderte und neue Frachtsätze sowie eine Tabelle der im Verkehre mit Stationen der Gotthardbahn zu gewährenden Rückvergütungsbeträge.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Dezember 1901 in Kraft.

Exemplare des I. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern = 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 4. September 1901. (2350)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen.

Einführung neuer Ausnahmetarife für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1901 gelangt im obenbezeichneten Eisenbahnverbande je ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen

1. im Verkehre zwischen Linz, Pilsen und Wien I K. E. B. (Westbahnhof), Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen einerseits und Epernay, Nancy und Paris (Douane), Stationen der französischen Ostbahnen andererseits,
2. im Verkehre zwischen Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Paris (Douane), Station der französischen Ostbahnen andererseits

zur Einführung.

Exemplare dieser Tarife sind bei den betheiligten österreichischen Stationen bezw. bei der Direktion der k. ungarischen Staatseisenbahnen zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 4. September 1901. (2351)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.

(Theilweise Berichtigung der Frachtsätze für Lokomotive, auf Trucks oder Lowries der Absender verladen.)

Die in diesem Blatte Nr. 59 vom 31. Juli 1901 Seite 944 sub Pos. 1951 verlautbarten Schnittsätze der Schnitttafel A ermässigen sich in nachstehender Weise:

Schnitttafel A.

Bis zum Schnittpunkte von	für 100 kg in Centimes
Baden	94,4
Oerlikon	81,8
Rüti (Zürich)	91,4
Töss	69,8
Winterthur	69,2
Zürich Hptbhf.	84,8

Die Schnittsätze der Schnitttafel B bleiben unverändert.

Wien, am 6. September 1901. (2352)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

(Einführung eines Berichtigungsblattes.)

Mit Gültigkeit vom 15. September 1901, bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. November 1901, gelangt zum Tarif, Theil II, für den in rubro bezeichneten Verkehr ein Berichtigungsblatt zur Herausgabe, welches berichtigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eier enthält.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes sind bei den Verbandsverwaltungen kostenlos erhältlich.

Wien, am 6. September 1901. (2353)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt für die Verkehrsbeziehung Hundisburg - Neuhaldensleben ein Ausnahmetarif für „Steinschotter zur Eisenbahnbeschotterung" in Kraft. Der Frachtsatz beträgt 0,05 ℳ für 100 kg.

Neuhaldensleben, 7. Sept. 1901. (2354)
Vorstand der Neuhaldensleber Eisenbahn.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Am 1. September cr. ist ein Nachtrag 1 zum Personen- und Gepäcktarif Theil II zur Ausgabe gelangt.

Derselbe enthält die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf 45 Tage und die Bestimmung, dass die Inhaber von Rückfahrkarten die Reise an einem beliebigen Tage der Geltungsdauer antreten können.

Meppen, den 5. September 1901. (2355)

Personenverkehr mit der Prinz Heinrichbahn.

Die in Luxemburg aufliegenden Rundreisekarten I.—III. Klasse im Verkehr mit Stationen der Prinz Heinrichbahn der Tour I (Luxemburg - Ettelbrück-Echternach-Wasserbillig-Luxemburg) und Tour II (Luxemburg - Colmar - Berg-Nördingen - Kleinbettingen - Luxemburg) werden mit dem 1. November d. J. wegen ungenügender Nachfrage vom Verkauf zurückgezogen.

Strassburg, den 2. Sept. 1901. (2356)
Namens der betheiligten Verwaltungen: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

3. Verdingungen.

Die Lieferung von
a) Schulterkragen für Schrankenwärterinnen,
b) wollenen Schlafdecken

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

19. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. September d. J.

Magdeburg, den 3. Septbr. 1901. (2357)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 72. 14. September 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 26 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Kopfbahnhof oder Durchgangsbahnhof?

Auf die Ausführungen des Herrn Frahm in Nr. 58 d. Ztg. sei gestattet, folgendes zu erwidern:

Man wird dem Herrn Verfasser gern dahin beistimmen, dass überall da, wo die Anlage eines Durchgangsbahnhofes in gleichwerthiger Lage wie die eines Kopfbahnhofes möglich ist, der Durchgangsbahnhof den Vorzug verdient. In dem Aufsatz in Nr. 49 ist nirgends behauptet worden, dass ein Kopfbahnhof unter allen Umständen einem Durchgangsbahnhof gleichwerthig oder gar überlegen sei.

Wenn der Herr Verfasser der Erwiderung zur Begründung der Nachtheile eines Kopfbahnhofes anführt, dass die Bahnsteiggleise desselben etwa doppelt so lange besetzt gehalten würden, als die eines Durchgangsbahnhofes, so erscheint diese Behauptung doch recht anfechtbar.

Die eigentliche Abfertigung, d. h. das Aus- und Einsteigen der Personen und das Laden von Gepäck und Postgut, ist in ihrer Zeitdauer naturgemäss unabhängig von der Form des Bahnhofes.

Die Ein- und Ausfahrt eines Zuges wird auf einem Kopfbahnhof an sich nicht länger dauern, als auf einem Durchgangsbahnhof. Für die Besetzung des Gleises kommt allerdings beim Kopfbahnhof ein Mehraufwand an Zeit (von 1 bis 2 Minuten) hinzu, was zwar nicht für die Fahrzeit des Zuges, wohl aber für die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes eine Rolle spielt. Dieser Mehraufwand an Zeit entsteht durch das Nachfahren der abgekuppelten Maschine und das Umstellen der „Kehr“-Weiche.

Wenn ein Maschinenwechsel ohnehin in Frage kommt — und da es sich überhaupt nur um Bahnhöfe in grösseren Städten handelt, wird die Zusammenlegung von Maschinenwechsel und Kopfbahnhof in der Regel keine Schwierigkeiten bieten —, so liegen die Verhältnisse für den Kopfbahnhof insofern günstig, als das Ab- und Ansetzen der Zugmaschine gleichzeitig geschehen kann, während es beim Durchgangsbahnhof nacheinander erfolgen muss.

Die Erweiterungsfähigkeit eines Bahnhofes hängt in erster Linie von seiner mehr oder minder vorgeschrittenen Umbauung ab; die Form des Bahnhofes ist dabei gleichgültig. Es gibt eingebaute Durchgangsbahnhöfe (wie z. B. Hannover und Köln), denen man jede Erweiterungsfähigkeit absprechen muss. Auch in früheren Jahren hat man bei nothwendig werdenden Vergrösserungen von Durchgangsbahnhöfen sich häufig dazu genöthigt gesehen, die ganze Bahnanlage in eine andere Stadtgegend zu verlegen. Dass es andererseits überhaupt möglich war, den Lyoner Bahnhof in Paris bei der nothwendig gewordenen Erweiterung an der alten Stelle zu belassen, spricht doch eher für als gegen die Erweiterungsfähigkeit der Kopfbahnhöfe. Auch die Möglichkeit der Einführung einer neuen Linie wird zunächst davon abhängen, ob neben den bestehenden Gleisen noch genügend Raum für Neuanlagen vorhanden ist oder geschaffen werden kann.

Ein völlig ausgebauter Betriebsbahnhof, der in einem Zwickel liegt, d. h. allseitig von Gleisen umschlossen ist, wird sich in der Regel allerdings schwer erweitern lassen. Dass eine solche Erweiterung nicht unmöglich zu sein braucht, zeigt das mehrfach angezogene Beispiel des Hauptbahnhofes in Altona, wo man eben daran geht, einen zweiten ohne Hauptgleiskreuzung zugänglichen aussenliegenden Betriebsbahnhof anzuschliessen.

Der „im Zwickel liegende“ Betriebsbahnhof ist übrigens nicht unbedingt als Zubehör lediglich eines Kopfbahnhofes zu betrachten. Will man bei einem Durchgangsbahnhof den Betriebsbahnhof mit möglichster Vermeidung von Hauptgleiskreuzungen anschliessen, so bekommt er ebenfalls eine allseitig von Gleisen umschlossene Lage und ist dann ebenso wenig erweiterungsfähig.

Die Erweiterung der eigentlichen Personenbahnhofsanlage, d. h. die Hinzufügung eines neuen Bahnsteiges, ist am einfachsten bei einem Kopfbahnhof mit reiner Kopflage des

Gebäudes, indem dazu nur der Kopfsteig zu verlängern und ein weiterer Zungensteig anzuschliessen ist. Fast ebenso einfach ist die Anfügung eines weiteren hochliegenden Inselsteiges an einen Durchgangsbahnhof mit Seitenlage des Gebäudes, wo es sich vor allem darum handelt, die vorhandenen Bahnsteigtunnel entsprechend zu verlängern. Dagegen bietet die Erweiterung eines Durchgangsbahnhofes mit einem Inselgebäude grosse Schwierigkeiten. Eine zufriedenstellende Lösung ist hier, wie das Beispiel Hildesheims zeigt, kaum zu erreichen.

Dass bei manchen Kopfbahnhöfen eine Belästigung der Reisenden durch Gepäck und Postverkehr, wenn auch vielleicht noch nicht zu verzeichnen, so doch bei wachsendem Verkehre zu befürchten ist, hat seine Ursache in dem Umstande, dass bei Gleichlage von Bahnsteig und Vorplatz man es in der Regel zugelassen hat, das Gepäck usw. über den Kopfbahnsteig zu befördern. Diese Anordnung hat aber ihre Ursache nicht in der Kopfform, sondern in der Gleichlage; denn wenn man die Gleise hochlegt, wird man auch auf einem Kopfbahnhof dem Gepäck besondere Wege zuweisen. Bei grösseren Durchgangsbahnhöfen kommt Gleichlage überhaupt nicht in Frage; man muss da stets zu Treppen greifen, und Treppenanlagen auf Bahnhöfen sind doch in letzter Linie als ein, wenn auch oftmals nothwendiges, Uebel zu bezeichnen.

Was die Lage des Bahnhofes zur Stadt betrifft, so wird sie zwar für den Theil der Reisenden des Fernverkehres, der schweres Gepäck zu befördern hat, ziemlich gleichgültig sein, da er ohnehin eine Droschke benutzen muss. Wenn aber jemand beispielsweise morgens von Dortmund nach Köln fährt, um Abends wieder zurückzukehren, und die Zwischenzeit zur Erledigung von Geschäften in Köln auszunutzen, so ist ihm ein Bahnhof nächst der Stadtmitte werthvoller als einer an der Stadtgrenze. Ein derartiger Verkehr hat sich, vielleicht unter dem Einfluss der mit der Benutzung von Rückfahrkarten verbundenen Preisermässigung, in vielen Gegenden Deutschlands zu einem beherrschenden entwickelt und ist doch wohl kaum noch als Lokalverkehr zu bezeichnen.

Wenn in dem genannten Aufsatze auf Frankreich hingewiesen wurde, so war dabei weniger an Paris gedacht, als an die zahlreichen Beispiele von Kopfbahnhöfen in der Provinz. Nachdem der Herr Verfasser der Erwiderung nun aber auf die Pariser Verhältnisse näher eingegangen ist, werden wir ihm auch dorthin zu folgen haben. Dass die zahlreichen Kopfbahnhöfe in Paris aus der geschichtlichen Entwickelung des Eisenbahnwesens ebenso wie die in Berlin und London ihre Erklärung finden, bedurfte wohl keiner näheren Begründung.

Dass die Eisenbahnen in Paris ihre Bahnhöfe allmählich weiter in das Stadtinnere vorgeschoben haben, um den Verkehr, namentlich den Vorortverkehr, an sich zu ziehen, entspricht genau dem Vorgehen der Eisenbahnen in Philadelphia, für das der Herr Verfasser der Erwiderung die Angabe der besonderen Gründe vermisst. Es ist lediglich ein Beweis für die Wahrheit des Satzes, dass die Bahnhöfe in die Stadtmitte gehören und nicht an den Umkreis der Stadt.

Je näher man aber der Stadtmitte kommt, desto schwieriger wird im allgemeinen die Anlage eines Durchgangsbahnhofes sein. Aus diesem Grunde wird man bei derartigen Verlängerungen meistens gezwungen sein, Kopfbahnhöfe anzulegen.

Im einzelnen führt der Herr Verfasser der Erwiderung die neuerdings vorgesehene Verbindungslinie zwischen dem neuen Endbahnhofe am Quai d'Orsay und dem der Westbahn an der Invalidenesplanade an und sagt, wenn diese Verbindung gleich hergestellt worden wäre, würden an Stelle der Kopfbahnhöfe die beiden betheiligten Verwaltungen wohl jede einen Durchgangsbahnhof angelegt haben. Nun sind aber die beiden genannten, im vorigen Jahre vollendeten neuen Endbahnhöfe gleich mit Rücksicht auf die künftige Verbindungsbahn hergestellt, so dass bei der Inbetriebsetzung derselben an den Bahnhöfen nichts geändert zu werden braucht. Trotzdem sind die beiden Bahnhöfe, von dem einen durchgehenden Gleispaar abgesehen, als Kopfbahnhöfe erbaut worden, obwohl hier, wo die Gleise tiefer als die Strasse liegen und mittelst Treppen zugänglich sind, wohl ohne Schwierigkeiten auch Durchgangsbahnhöfe hätten angelegt werden können.

Was den Hauptbahnhof in St. Louis betrifft, so sind die Betriebsverhältnisse dort doch nicht so ungünstige, wie der Herr Verfasser der Erwiderung anzunehmen scheint. Der Engpass von vier Gleisen, durch den alle Züge hindurch müssen, ist eine recht amerikanische Anordnung, die häufig wiederkehrt und vielleicht aus dem Bestreben hergeleitet werden kann, die Gefahrpunkte des Bahnhofes möglichst an einer Stelle zu vereinigen. Der glatten Abwickelung des Verkehres ist sie, wie sich bei Beobachtung der Betriebsverhältnisse in St. Louis ergibt, durchaus nicht hinderlich. Der Weg der Leerzüge zu den Abstellbahnhöfen, die rechts und links neben dem Kopfbahnhof liegen, ist der denkbar kürzeste; es wäre unschwer möglich, dieselben durch je ein besonderes Gleis mit dem Personenbahnhof in Verbindung zu setzen. Das wäre aber für Amerika etwas ganz ungebräuchliches; die Leerzüge benutzen dort stets die Haupt-Ein- und Ausfahrgleise.

Zu der Betriebsführung darf erläuternd bemerkt werden, dass der Bahnhof einer von den betheiligten Bahnen eingesetzten gemeinsamen Gesellschaft gehört und dass diese den Betrieb leitet. Die Bahnhofgesellschaft bewirkt die Beförderung der Züge zwischen den Vorstationen und dem Hauptbahnhof mit ihren eigenen Maschinen. Dies geschieht, um Leerfahrten der fremden Maschinen auf den Bahnhofgleisen zu vermeiden und weil sonst wohl jede der betheiligten 22 Verwaltungen ihren eigenen Lokomotivschuppen auf dem Bahnhof beansprucht haben würde. Eine Aufnahme von Lotsen findet also ebenso wenig statt wie ein sich hinter den Zug setzen der Maschinen. Die Bedienung des Hauptbahnhofes durch besondere Verschub- oder Lokalmaschinen ist ein durchaus gesunder und lebensfähiger Gedanke, wie denn überhaupt gegen die Abwickelung des Betriebes auf dem Bahnhofe sich durchaus nichts einwenden lässt.

Auf die von dem Herrn Verfasser der Erwiderung gestreifte Frage nach der Zweckmässigkeit der Form der amerikanischen Stadtbahnwagen näher einzugehen, würde an dieser Stelle zu weit führen. Es sei nur darauf hingewiesen, dass ein durchaus zweckmässiger Stadtbahnwagen überhaupt bisher noch nicht gefunden ist (vergl. auch „Glaser's Annalen" 1901, Bd. 48, Heft 7, 8, 138).

Was zum Schlusse die in dem Aufsatze in Nr. 49 d. Ztg. angeführten Vorzüge der Kopfform für den Personenverkehr innerhalb des Bahnhofes anbetrifft, so möge das Urtheil darüber, ob sie, wie der Herr Verfasser der Erwiderung meint, als Vortheile zweifelhafter Natur zu bezeichnen sind, dem Leser anheimgestellt werden.

Es sei an dieser Stelle noch darauf aufmerksam gemacht, dass das Publikum, auf dessen Urtheil es doch hierbei in letzter Linie ankommt, den Frankfurter Bahnhof, also einen Kopfbahnhof, ganz allgemein und regelmässig als die bequemste und übersichtlichste Bahnhofsanlage Deutschlands bezeichnet.

Altona, im August 1901. Schimpff.

Zur Reform des Güterwagenverschlusses.

In Nr. 3 d. Ztg. ist an dem in Nr. 91 Jahrg. 1900 erschienenen Aufsatz mit Recht eine scharfe Kritik geübt worden, denn der daselbst gebrachte Vorschlag ist bei dem ungeheuren Umfang der heutigen Güterbewegung durchaus unausführbar. Angeregt nun durch das Schlusswort der Schriftleitung in Nr. 3, habe ich mich bemüht, ein Verfahren zu finden, durch welches das jetzt übliche Plombiren beseitigt und durch einen wirklichen Verschluss des Wagens ersetzt wird. Im nachfolgenden sei das Ergebniss der Bemühung mitgetheilt. Wenn ich auch weit davon entfernt bin, anzunehmen, dass ich die Frage eines Güterwagenverschlusses, wie er bei den heutigen Verhältnissen gefordert werden muss, gelöst habe, so glaube ich doch durch das von mir erdachte Verfahren es der Lösung näher gebracht zu haben.

Neben den beiden Oesen eines Güterwagens, welche schon jetzt zum Einhängen eines Schlosses benutzt werden, wird ein Schloss mittelst Kette angehängt, wie es nebenstehende Abbildung zeigt. Es bildet einen losen Bestandtheil des Wagens, wie etwa der Vorlegebaum.

Dieses Schloss hat links gleichförmige Oeffnungen zum Verschliessen und rechts ebenso viele verschieden geformte Oeffnungen zum Aufschliessen. Jede linksseitige Oeffnung steht in Verbindung mit der gegenüber stehenden rechtsseitigen, ist von den anderen unabhängig und versperrt für sich allein das Schloss. Es genügt also zum vollständigen Verschluss das Verschliessen irgend einer der linken Oeffnungen. Gedacht ist das Schloss mit 10—12 Oeffnungen. Aus der Uebereinstimmung der linksseitigen Oeffnungen und der Verschiedenheit der rechtsseitigen folgert, dass zwar jede Station mit einem Schlüssel jede Oeffnung verschliessen, aber nur denjenigen Verschluss öffnen kann, zu dem sie den passenden Schlüssel besitzt. Wenn beispielsweise Station A einen Wagen nach B sendet und dessen Schloss in Oeffnung d verschliesst, so kann Station B nur aufschliessen, wenn es den nach Form 4 gefertigten Schlüssel in Händen hat. Jede Station erhält eine andere — sagen wir „Schliessnummer".

Da aber das Schloss nur eine beschränkte Zahl von Schlüsselformen haben kann, so muss, um jeder der vielen Stationen eine andere Schliessnummer geben zu können, kombinirt werden. Angenommen, das Schloss habe 10 verschiedene Oeffnungen, so könnten, wenn immer nur 1 oder 2 verschlossen würden, schon folgende 55 Schliessnummern möglich sein:

1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	1.10
2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	2.10	
3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	3.9	3.10		
4	4.5	4.6	4.7	4.8	4.9	4.10			
5	5.6	5.7	5.8	5.9	5.10				
6	6.7	6.8	6.9	6.10					
7	7.8	7.9	7.10						
8	8.9	8.10							
9	9.10								
10									

Da aber nach einer Station sowohl ein-, zwei- als auch noch häufiger bis zehnmal verschlossen werden kann, so sind bei zehn Verschlüssen 1 023 Verschlusszusammensetzungen möglich. Ist nun gar das Schloss für 12 Verschlüsse eingerichtet, so kann nach 4 095 Stationen verschieden verschlossen werden (bei 11 Verschlüssen nach 2 027). Ein nach der Station mit Schliessnummer 1, 4, 6 zu sendender Wagen wäre in den Oeffnungen a, d, f zu verschliessen, und nur diese Station ist im Besitze der Schlüssel für die Oeffnungen 1, 4, 6. Würde dieser Wagen über die Station mit Schliessnummer 1, 3, 6 rollen, so könnte letztere wohl die Oeffnungen 1, 6 aufschliessen, aber nicht 4, weil sie hierzu den passenden Schlüssel nicht besitzt; der Wagen wäre also nach wie vor verschlossen. Allerdings könnte eine Station mit Schliessnummer 1, 2, 3 jeden Wagen mit Schliessnummer 1, 3 oder 1, 2 und 2, 3 öffnen, diesem Umstande ist jedoch durch geschickte Vertheilung der Schliessnummern leicht vorzubeugen. Auch erscheint es belanglos, wenn mehrere Stationen gleiche Schliessnummern erhalten; denn diese können solchen Stationen zugetheilt werden, die keine Verkehrsbeziehungen oder doch nur sehr geringe zu einander haben. So könnten z. B. Lindau und Königsberg i/Ostpr. unbedenklich gleiche Schliessnummern erhalten, denn über Königsberg nach Lindau oder über Lindau nach Königsberg laufende Wagen dürften immerhin zu den Seltenheiten gehören. Zudem: wer weiss denn gleich, ob und welche Stationen unter den vielen gleichbeziffert sind? Endlich kann die Schliessnummer jeder Station, sollten Unbefugte in den Besitz der Stationsschlüssel gelangt sein, jederzeit geändert und das Schloss dadurch gegen einen Eingriff wieder gesichert werden.

Um den Lademeister in den Stand zu setzen, den nach irgend einer Station abzufertigenden Wagen richtig zu verschliessen, wäre ein Verzeichniss aufzulegen, in dem sämmtliche Stationen mit beigesetzter Schliessnummer aufgeführt sind. Zur Vereinfachung könnte auch angeordnet werden, dass Wagen nach Lokal- und Nebenbahnen mit der Nummer der Abstossstation verschlossen würden. Von letzterer sind diese Wagen auf- und mit der betreffenden Nebenstationsnummer wieder zu verschliessen. Durch dieses Verfahren kämen viele Stationen ausser Betracht und wäre eine öftere Wiederholung der Schliessnummern vermieden.

Nun könnte jemand entgegnen, dass es zwar ganz hübsch sei, wenn nach jeder Station anders verschlossen werde, wie aber, wenn der Lademeister einen Wagen nach der Station mit Schliessnummer 1, 7, 8 irrthümlich mit Nr. 1, 6, 9 verschliessen würde? Derartige Versehen sind gänzlich belanglos. Jeder Stationsvorsteher bekommt sämmtliche Schlüssel, die zu einem Schlosse gehören, übergibt aber dem Ladepersonal nur die Schlüssel, die zur Schliessnummer der eigenen Station gehören; die übrigen behält er unter Verschluss, um jeden Missbrauch hintanzuhalten. Trifft nun ein Wagen ein, der mit den Stationsschlüsseln nicht geöffnet werden kann, eben weil er falsch verschlossen ist, so werden die vom Vorsteher in Verwahr gehaltenen übrigen Schlüssel geholt und der Wagen anstandslos geöffnet. Es wird dies auch immer bei Umkartirung von Wagen nöthig werden, ferner bei von der Station selbst verschlossenen Wagen, wenn sie nochmals geöffnet werden sollen. Es wäre nicht gerade nöthig, jede Station mit allen Schlüsseln auszurüsten, die kleineren und kleinsten Stationen könnten jederzeit im Nothfalle von der grösseren Nachbarstation die übrigen Schlüssel erholen. Mit sämmtlichen Schlüsseln wären auch die Zollstellen zu versehen.

Fassen wir das Gesagte zusammen, so ergibt sich folgendes: 1. der hier angeregte Verschluss ist wirklich ein Verschluss; 2. die Handhabung des Verschlusses ist einfach; 3. jede Station kann jedes Schloss verschliessen, aber (ausser im Nothfalle) nicht jedes öffnen, daher grösstmögliche Sicherheit; 4. das Schloss bleibt am Wagen, braucht also nicht zurückgesandt werden und ist jederzeit zur Hand; 5. das Schloss ist durch Kette vor Verlust geschützt; 6. geringe Anschaffungs- und keine Unterhaltungskosten.

Lichtenfels. Heinrich, Eisenbahnexpeditor.

Statistische Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehres auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Jahre 1900.

Auch das abgelaufene Berichtsjahr 1900 bietet wie seine Vorgänger wiederum eine namhafte Steigerung der Ergebnisse des Vereinsreiseverkehres. Zur Erzielung der Mehreinnahme gegenüber 1899 hat nicht allein die bisher regelmässig fortschreitende Entwickelung dieser in den breitesten Schichten so sehr beliebten Vereinseinrichtung, sondern auch die überaus rege Mitbenutzung von Fahrscheinheften zu Reisen nach der Pariser Weltausstellung beigetragen. Leider scheint — soweit sich aus den Beobachtungen während der Monate Juli und August laufenden Jahres überhaupt ein sicherer Schluss ziehen lässt — auch

das Berichtsjahr 1900 den Höhepunkt in der Entwickelung des Vereinsreiseverkehres darzustellen. Die in Deutschland und für die Verkehrsbeziehungen mit den ausserdeutschen Ländern Anfang Juli d. J. zur Einführung gelangten 45 tägigen Rückfahrkarten haben, wie auch nicht anders zu erwarten, einen bedeutenden Rückgang in der Anzahl der zur Ausfertigung gelangten Hefte, der verausgabten Fahrscheine und der dafür erlösten Beträge nach sich gezogen. Man kann wohl darauf rechnen, dass nach und nach alle Hefte in Fortfall kommen werden, die bisher zu einfachen Hin- und Rückfahrten über die gleichen Strecken und lediglich deshalb entnommen wurden, um die Vergünstigung der längeren Gültigkeitsdauer zu geniessen. Ferner werden auch die Hefte für Reisen, welche ein spitzwinkeliges Dreieck bilden, nur noch sehr wenig angefordert werden. Die Reisenden werden vielmehr beispielsweise bei Fahrten, die in nachstehender Weise zur Durchführung gelangen: Berlin-Hannover, Hannover-Bremen, Bremen-Berlin, sich je einer Rückfahrkarte Berlin-Hannover und Hannover-Bremen bedienen und für die Rückreise die beiden Fahrkarten über die direkte, also kürzere Strecke Bremen-Berlin umschreiben lassen. Alle Vortheile, welche die neue, auch 25 kg Freigepäck gewährende Einrichtung dem findigen Reisenden oder dem bietet, der in der Lage ist, sich des sachgemässen Rathes der Auskunfts- und Reisebüros zu bedienen, werden nach und nach bekannter werden und zur weiteren Einschränkung in der Benutzung der Fahrscheinhefte führen. Wenn wir nicht fehlgehen, wird die Ausgabe von Fahrscheinen sich etwa um ein Drittel, die Einnahmen aus deren Verkauf sich um rund 40 % gegenüber dem Erträgnisse normaler Jahre ermässigen. Nach wie vor werden aber alle Reisenden des grossen durchgehenden Verkehres und alle, die w i r k l i c h e R u n d f a h r t e n von grösserer Ausdehnung vornehmen, sich der beliebten Vereinseinrichtung bedienen.

Wenn wir nun zu den Ergebnissen des Berichtsjahres 1900 übergehen, so ist zunächst zu bemerken, dass diese sich auf die Strecken von 188 Verwaltungen (im Vorjahre 182 Verwaltungen) erstrecken, welche von der Tariflänge ihrer Bahnen insgesammt 100 953 km (100 314 km i. V.) in den Vereinsreiseverkehr einbezogen hatten. 105 A u s g a b e s t e l l e n (i. V. 100) in allen Theilen des weiten Vereinsgebietes, darunter viele von Reisebüros geführt, haben die Ausgabe der zusammengestellten Hefte an das Publikum vermittelt. Es entfielen auf die deutschen Verwaltungen mit 42 456 km Tariflänge 49 Ausgabestellen, auf die österreichisch-ungarischen Bahnen mit 20 862 km 35 Ausgabestellen, auf die niederländischen, luxemburgischen und rumänischen Verwaltungen mit 5 377 km deren 6, endlich auf die vereinsfremden Bahnen (belgische, bosnisch-hercegovinische, schweizerische, dänische, schwedische, norwegische, finnländische, orientalische und serbische Bahnen) mit 32 258 km 15 Ausgabestellen.

Die geringste Entfernung, für welche Hefte zusammengestellt wurden, betrug im Vereinsverkehr 600 km, während im inneren Verkehr einzelner Ländergebiete auch Hefte für Reisen von 250, 350 und 400 km ausgefertigt wurden.

Die G e s a m m t z a h l d e r für alle drei Wagenklassen ausgegebenen F a h r s c h e i n h e f t e ist gegen das Vorjahr wiederum bedeutend gestiegen, und zwar von 905 616 Stück auf 1 005 628, das ist um 100 012 Stück.

Im einzelnen zerfällt die A n z a h l d e r H e f t e nach den verschiedenen E n t f e r n u n g e n wie folgt:

Jahr	bis 600 km	601 bis 700 km	701 bis 1 000 km	1 001 bis 1 500 km	1 501 bis 2 000 km	über 2 000 km
1900 . . .	12 855	155 682	285 509	288 683	136 494	126 405
1899 . . .	12 583	147 439	259 562	261 011	120 412	104 609
1898 . . .	18 263	137 512	246 749	240 938	105 295	91 621
Unterschied						
1900 gegen 1899	+ 272	+ 8 243	+ 25 947	+ 27 672	+ 16 082	+ 21 796
1899 gegen 1898	— 5 680	+ 9 927	+ 12 813	+ 20 073	+ 15 117	+ 12 988

Wie die Zusammenstellung ergibt, hat die Anzahl der Hefte bis 600 km nur einen kleinen Zuwachs gegen 1899 erhalten; bei den Heften von 601—700 km ist die Zunahme von 8 243 Stück gegenüber der Zunahme im Jahre 1898 (+ 9 927 Hefte) zurückgeblieben. Die Hefte für die übrigen Entfernungen haben dagegen eine ganz ausserordentliche Vermehrung gegen 1898 und 1899 erfahren, und es treten unter ihnen namentlich die Hefte für Entfernungen von 1 001—1 500 km hervor (+ 27 672 Hefte).

In welcher Weise mit der Anzahl der Hefte auch die Anzahl der ausgegebenen Fahrscheine und die dafür erlösten Geldbeträge angewachsen sind, zeigen nachstehende beiden Zusammenstellungen. An F a h r s c h e i n e n wurden in den einzelnen Klassen verbraucht:

Jahr	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	zusammen
1900	699 788	5 773 929	6 141 191	12 614 908
1899	637 883	5 322 002	5 604 257	11 564 142
1898	597 449	5 107 424	5 287 475	10 992 348
Unterschied				
1900 gegen 1899	+ 61 905	+ 451 927	+ 536 934	+ 1 050 766
1899 gegen 1898	+ 40 434	+ 214 578	+ 316 782	+ 571 794

und es belief sich der E r l ö s dafür in Mark auf:

Jahr	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	zusammen
1900	5 138 728	28 656 877	17 696 790	51 492 395
1899	4 686 837	25 115 898	15 244 735	45 047 470
1898	4 011 120	23 478 257	14 219 002	41 708 379
Unterschied				
1900 gegen 1899	+ 451 891	+ 3 540 979	+ 2 452 055	+ 6 444 925
1899 gegen 1898	+ 675 717	+ 1 837 641	+ 1 025 733	+ 3 339 091

Aus diesen Angaben im Zusammenhalt mit der Anzahl der ausgefertigten Hefte ist zu entnehmen, dass im Durchschnitt jedes Heft im Jahre 1900 = 12,54, in 1899 = 12,76 und in 1898 13,08 Fahrscheine enthielt und an Erlös brachte 1900 = 51,20 *M.*, 1899 = 49,74 *M.* und 1898 = 49,63 *M.*

Von der ausgewiesenen Gesammteinnahme von 51 492 395 *M.* entfällt auf die deutschen Verwaltungen ein Betrag von 38 679 431 Mark (+ 4 693 250 *M.*), auf die österreichisch-ungarischen Verwaltungen von 5 491 604 *M.* (+ 642 238 *M.*), auf die niederländischen, luxemburgischen und rumänischen Eisenbahnen von 799 465 *M.* (+ 38 088 *M.*), endlich auf die vereinsfremden Bahnen von 6 521 895 *M.* (+ 1 071 349 *M.*).

Die höchsten Einnahmen wurden erzielt bei den d e u t s c h e n Verwaltungen im Bereiche der bayerischen Staatsbahnen 6 518 212 Mark (5 611 585 *M.* i. V.), dann im Direktionsbezirk Berlin 6 179 879 Mark (5 066 518 *M.* i. V.), Bezirk Köln 4 565 945 *M.* (3 968 797 *M.* i. V.), Bezirk Hannover 2 688 491 *M.* (2 558 738 *M.* i. V.), Bezirk Erfurt 2 533 638 *M.* (2 200 700 *M.* i. V.). Die geringsten Einnahmen sind bei der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn mit 1 680 *M.* (1 008 *M.* i. V.), Breslau-Warschauer Eisenbahn mit 1 224 *M.* (1 020 *M.* i. V.), mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn mit 986 *M.* (824 *M.* i. V.) und westfälischen Landeseisenbahn mit 510 *M.* (229 *M.* i. V.) zu verzeichnen. Im Durchschnitt entfällt auf jedes Kilometer der in den Vereinsreiseverkehr einbezogenen deutschen Strecken eine Einnahme von 911,04 *M.* (803,6 *M.* i. V.). Bei den ö s t e r r e i c h i s c h - u n g a r i s c h e n B a h n e n haben die höchsten Einnahmen zu verzeichnen die k. k. österreichischen Staatsbahnen mit 2 247 770 *M.* (1 801 901 *M.* i. V.), die Südbahngesellschaft mit 1 326 915 *M.* (1 257 294 *M.* i. V.), die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft mit 470 060 *M.* (463 991 Mark i. V.) und die ungarische Staatsbahn mit 471 484 *M.* (439 977 Mark i. V.). Die geringsten Einnahmen erzielten die böhmische Nordbahn mit 13 598 *M.* (12 029 *M.* i. V.), die k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin mit 863 *M.* (830 *M.* i. V.), die Eisenbahn Wien-Aspang mit 479 *M.* (896 *M.* i. V.) und die böhmischen Kommerzialbahnen 142 *M.* (179 *M.* i. V.). Auf 1 km der in den Vereinsreiseverkehr einbezogenen österreichisch-ungarischen Strecken entfallen an Einnahmen 263,23 *M.* (234,4 *M.* i. V.). (Im Direktionsbezirk Berlin wurden allein 688 275 *M.* mehr eingenommen, als auf sämmtlichen österreichisch-ungarischen Bahnen zusammen.) Bei den ü b r i g e n V e r e i n s b a h n e n (niederländische, luxemburgische und rumänische Eisenbahnen) entfiel die höchste Einnahme mit 474 761 *M.* (455 003 *M.* i. V.) auf die niederländische Staatsbahn, die Mindesteinnahme mit 176 *M.* (110 *M.* i. V.) auf die Chimaybahn, während die kilometrische Einnahme aller Strecken 148,8 *M.* (142,1 *M.* i. V.) betrug. — Für die Strecken s ä m m t l i c h e r V e r e i n s b a h n e n ergibt sich eine kilometrische Einnahme von 658,1 *M.* (579,4 *M.* i. V.), wogegen die v e r e i n s f r e m d e n B a h n e n 202,1 *M.* (169,8 *M.* i. V.) für 1 km erzielten. Von letzteren Verwaltungen hatten die schwedische Staatsbahn mit 1 609 521 *M.* (1 539 782 *M.* i. V.) und die belgische Staatsbahn mit 1 149 561 *M.* (817 822 *M.* i. V.) die höchsten Einnahmen, die Hasselt-Maeseycker Eisenbahn mit 12 *M.* (20 *M.* i. V.) die geringste Einnahme. Infolge des gewaltigen Verkehres zur Weltausstellung in Paris haben sich die Einnahmen der belgischen Staatsbahn und der belgischen Nordbahn in ganz aussergewöhnlichem Maasse gesteigert (belgische Nordbahn 259 398 *M.* gegen nur 47 631 *M.* Einnahme im Vorjahre).

Die Verhandlungen des Vereins mit den sieben grossen französischen Verwaltungen wegen Ausgabe von Vereinsfahrscheinheften in Verbindung mit den französischen zusammenstellbaren Heften des Tarif commun Grande Vitesse Nr. 105 konnten leider bisher zu einem gedeihlichen Abschluss nicht gebracht werden. Man ist vereinsseitig bei wiederholter Durcharbeitung des vorbezeichneten französischen Systems zu der Ansicht gekommen, dass die Verbindung desselben mit der erheblich abweichenden Einrichtung des Vereinsreiseverkehres für die

zur Ausführung berufenen Dienststellen erhebliche Schwierigkeiten biete und den Reisenden aus dem Vereinsgebiete nur unter bestimmten Voraussetzungen und bedingterweise Vortheile gewähre. Die französischen Bahnen haben zum Theil noch ein anderes als das oben bezeichnete System, welches seinem Wesen nach sich der Einrichtung des Vereinsreiseverkehres ziemlich nähert, wenn es auch noch an verschiedenen Mängeln leidet, die zum Theil der Vereinseinrichtung gleichfalls früher anhafteten, im Laufe der Jahre aber beseitigt worden sind. Man ist der Hoffnung, dass dieses letztere französische System schliesslich doch noch von allen französischen Bahnen angenommen werden wird, und dass alsdann die jetzt abgebrochenen Verhandlungen auf dieser weit geeigneteren Grundlage mit begründeter Aussicht auf Erfolg wieder aufgenommen werden können. Die beste Lösung würde allerdings darin zu finden sein, dass sämmtliche französischen Bahnen über kurz oder lang ganz zu dem System des Vereins übergingen, eine Lösung, die nur zu beiderseitigem Vortheil ausschlagen und den Interessen des Publikums am besten Rechnung tragen dürfte.

—ch.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Juli d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 14 Entgleisungen auf freier Bahn (darunter 6 bei Personenzügen), 12 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 2 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 1 bei Personenzügen), 14 Zusammenstösse in Stationen (davon 2 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 2 Reisende und 2 Bahnbedienstete getödtet, 19 Reisende und 11 Bahnbedienstete verletzt.

— Für das **Vermessungswesen im Bereiche der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft** hat der Minister der öffentlichen Arbeiten einheitliche Vorschriften ausarbeiten lassen, die als Anweisungen: a) für die Vermessung und den Nachweis des Grundbesitzes sowie für die Herstellung und Fortführung der Grundstückskarten, b) für die Ausführung von Feinnivellements und die Fortführung der Höhenpläne fertiger Betriebsstrecken dienen und zum 1. November d. J. in Kraft treten sollen. Um eine zweckentsprechende Vertheilung der landmesserischen Arbeiten unter die vorhandenen Kräfte und deren gehörige Ausnutzung zu sichern, ist bei denjenigen Eisenbahndirektionen, bei denen der Umfang der Geschäfte dies erfordert, im technischen Büro eine besondere Landmesserabtheilung unter einem Abtheilungsvorsteher einzurichten. Dem Abtheilungsvorsteher ist, unbeschadet der ihm obliegenden allgemeinen Aufsicht, ein bestimmtes Arbeitspensum zuzuweisen. Die Oberaufsicht über die Landmesserabtheilung des technischen Büros ist einem im Geschäftsplan zu bezeichnenden, geeigneten Streckendezernenten zu übertragen. Zu den Aufgaben des aufsichtführenden Dezernenten gehört die Aufstellung eines festen Planes für die Herstellung der landmesserischen Arbeiten, namentlich auch der auswärtigen Geschäfte, nebst der Vertheilung auf die einzelnen Arbeitskräfte, sowie die obere Aufsicht über die Befolgung dieses Planes, für dessen Ausführung im einzelnen der Abtheilungsvorsteher zu sorgen hat. Die übrigen betheiligten Streckendezernenten haben den aufsichtführenden Dezernenten zu unterstützen, indem sie in ihren Streckenbezirken ebenfalls die Ausführung der landmesserischen Arbeiten überwachen. Der Minister erwartet, dass auf diese Weise nicht blos die rechtzeitige Fertigstellung der Vermessung neuer Bahnstrecken und Anlagen sicher gestellt, sondern dass es auch gelingen wird, die im Vermessungsmaterial der älteren Bahnstrecken in früheren Jahren vielfach trotz reichlicher Zutheilung von Personal entstandenen Rückstände alsbald aufzuarbeiten.

— **Ueberfüllung der maschinentechnischen Laufbahn bei der preussischen Staatsbahnverwaltung.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten veröffentlicht einen Erlass, in dem das technische Prüfungsamt angewiesen wird, den Maschinenbaubeflissenen, die sich zur Vorprüfung und ersten Hauptprüfung für das Maschinenbaufach melden, bei der Zulassung zur Prüfung zu eröffnen, dass ihnen mit Rücksicht auf die eingetretene erhebliche Ueberfüllung in der maschinentechnischen Laufbahn eine sichere Aussicht auf demnächstige Zulassung zur Ausbildung als Regierungsbauführer im preussischen Staatseisenbahndienste nicht gemacht werden könne.

— **Betriebseröffnungen.** Am 17. d. Mts. wird die der Aktiengesellschaft Greifenberger Kleinbahnen gehörende, 20,58 km lange, mit 1 m Spurweite erbaute Theilstrecke Greifenberg-Gülzow mit den Stationen Greifenberg-Chausseehaus, Rensin, Koldemanz, Schwessow, Ravenhorst (Kreis Kammin), Henkenhagen (Kreis Kammin) und Gülzow für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr eröffnet. Zugleich sind die bereits bestehenden Strecken Greifenberg-Horst und Greifenberg-Dargislaff von 0,75 m in 1 m Spurweite umgebaut, so dass hierdurch ein direkter Verkehr ohne Umladung zwischen Stationen der anschliessenden Kolberger Kleinbahnen und denen der Greifenberger Kleinbahnen ermöglicht ist. Als Uebergangsstation für Gütersendungen zwischen Stationen der neuen Strecke und denjenigen der Haupt- und Nebenbahnen dient die Station Greifenberg i. Pommern. Die Betriebsleitung ist der pommerschen Betriebsdirektion in Stettin der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. zu Berlin übertragen.

Am 1. Oktober d. J. werden im Eisenbahndirektionsbezirk Essen die lediglich dem Güterverkehr dienenden Neubaustrecken: a) zwischen Horst i/Westf. und Osterfeld Süd; b) zwischen Recklinghausen-Bruch einerseits und Herne sowie Riemke andererseits ohne Zwischenstationen eröffnet werden. Die Strecke zu a) hat eine Länge von 10,6 km, führt aber keine Abkürzung herbei, weil sich die jetzige Entfernung zwischen Horst i/Westf. und Osterfeld Süd über Carnap-Bottrop Süd nur auf 10,4 km stellt. Ueber die Verbindungsbahnen zu b) ergeben sich dagegen Abkürzungen und zwar für Recklinghausen-Bruch-Herne von 8,7 auf 3,8 km, für Recklinghausen-Bruch-Riemke von 11,2 auf 6,6 km.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenbezirk.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 96 784 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 131 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 94 820 und auf den Arbeitstag 15 803 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 328 und im ganzen 1 964 Doppelwagen oder 2,07 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Die erste Probefahrt mit einem vollen Zuge auf der Berliner elektrischen Hochbahn** fand am 10. d. Mts. auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Hallesches Thor und Möckernbrücke und darüber hinaus bis zum sogenannten Gleisdreieck statt. Der Zug war von der Endhaltestelle Warschauer Brücke nach dem Halleschen Thor gebracht worden. An der Spitze und am Schlusse des Zuges befand sich je ein Motorwagen von gelber Farbe für die Fahrgäste III. Klasse und in der Mitte der für Fahrgäste II. Klasse bestimmte Wagen, der einen kirschrothen Anstrich erhalten hat. In dem vorderen Motorwagen hatten die Bauleiter, Ingeniöre und Oberbeamten der Hochbahn Platz genommen. Die Probefahrt wurde mit voller Geschwindigkeit (30 km in der Stunde) ausgeführt, diese aber einige Male auch erheblich überschritten (bis 43 km). Es galt vornehmlich, festzustellen, ob die elektrischen und maschinellen Einrichtungen des Zuges unter allen Umständen tadellos wirken. Die Motoren, welche, je nach der Fahrtrichtung, abwechselnd in Thätigkeit gesetzt wurden, bewährten sich vorzüglich, ebenso ging die Stromabnahme überall glatt von Statten. Die Wagen sind bekanntlich beiderseitig mit Gleitschuhen versehen, weil die Arbeitsschienen, von denen sie den Strom abnehmen, auf den Hochbahnstrecken zwischen beiden Schienensträngen, in den Tunnelstrecken aber ausserhalb derselben, an den Seiten der Tunnelmauern, liegen. Der Probezug nahm auch die hinter der Haltestelle „Möckernstrasse“ beginnende Steigung von 1 : 38 ohne jede Schwierigkeit. Selbst bei der höchsten zulässigen Fahrgeschwindigkeit waren in den Wagen keine Stosswirkungen oder sonstigen Erschütterungen wahrzunehmen. Auch die übrigen Züge sollen nach und nach eingefahren werden, so dass sich auf der Hochbahn in nächster Zeit schon ein recht flotter Probeverkehr entwickeln wird. Sollten die Bauarbeiten auf den übrigen Strecken der elektrischen Stadtbahn ebenso rüstig wie bisher fortschreiten, so wird der eigentliche Betrieb schon im Dezember d. J. eröffnet werden können.

— **Die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn** hat im Jahre 1900/01 zusammen 286 478 Personen und 56 377 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen 317 214 ℳ, die Ausgaben 172 051 ℳ, mithin ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 145 163 ℳ und nach Abzug der Rücklagen ein verfügbarer Reingewinn von 101 560 ℳ. Es wird in Vorschlag gebracht, hiervon je 4,5 % Dividende an die Stammaktien und die Prioritäts-Stammaktien Lit. A und 5 % an die Prioritäts-Stammaktien Lit. B zu vertheilen.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Nach dem Einnahmeausweis für August ergibt sich im Personenverkehr ein Mehrbetrag von 10 500 ℳ, im Güterverkehr ein Minderbetrag von 1 600 ℳ. Die Mehreinnahme im Personenverkehr ist zum Theil durch das Travemünder Pferderennen herbeigeführt, das im Vorjahre schon im Juli stattfand. Im Güterverkehr haben sich die Transporte von Hamburg nach Lübeck gegenüber dem Vorjahr vermehrt. In den direkten Verkehren zeigt sich dagegen, entsprechend der allgemeinen Geschäftsstille, eine, jedoch nicht bedeutende Verringerung der Beförderungsmengen. Die Gesammteinnahmen weisen zum ersten Male seit Juli v. J. (abgesehen von der durch die veränderte Lage des Pfingstfestes herbeigeführten Verschiebung der Einnahmen im Mai und Juni) wieder eine Steigerung gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres auf und zwar in Höhe von rund 11 000 ℳ, durch welche die Mindereinnahme für den verflossenen Theil des Jahres auf 123 000 ℳ verringert ist.

— **Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht der Direktion für das Betriebsjahr 1900/1901 stellten sich die Betriebseinnahmen auf 276 304 ℳ (284 649 ℳ i. V.) und die Betriebsausgaben auf 152 425 (159 048) ℳ. Der Ueberschuss beziffert sich demnach auf 123 878 (125 601) ℳ. Nach Abzug der konzessions- und statutenmässigen Rücklagen im Betrage von 6 793 ℳ bleibt ein verfügbarer Ueberschuss von 117 086 (114 518) ℳ, aus dem auf die Stammaktien sowohl als auch auf die Stamm-Prioritätsaktien je 5,5 % Dividende (wie im Vorjahre) zur Vertheilung gelangen.

— **Süddeutsche Eisenbahngemeinschaft.** Zur Frage der Bildung einer solchen Eisenbahngemeinschaft wissen die „M. N. N." folgendes mitzutheilen: „Von den aufgestellten Behauptungen über ein bereits abgeschlossenes Uebereinkommen ist nur so viel richtig, dass zwischen bayerischen und württembergischen Kommissaren in der Frage der Personentarife allgemeine Erörterungen in unverbindlicher Form stattgefunden haben. Zu Beschlüssen ist es jedoch noch nicht gekommen. Insbesondere haben die beiden Regierungen zu den Besprechungen in keiner Weise Stellung genommen. Voraussichtlich werden diese Vorbesprechungen im nächsten oder übernächsten Monate zu weiteren Verhandlungen zwischen den beiden Staaten führen. Welche Richtung diese nehmen werden, in welchem Umfange und für welchen Zeitpunkt eine Tarifreform vorgeschlagen werden wird, lässt sich im jetzigen Stadium nicht bestimmen. Von Stuttgart aus dürfte dann voraussichtlich eine Anregung in Karlsruhe und Berlin, hier wegen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, erfolgen."

— Eine **Organisation der Bahnsteigschaffner und Bahnhofspförtner** hat sich, wie die „Voss. Ztg." meldet, auf durchaus unpolitischer Grundlage, kürzlich gebildet. Ihr Ziel ist die Erhöhung der Gehälter und Wohnungsgeldzuschüsse, die Regelung des Uniformwesens und die Verbesserung der Beförderungsverhältnisse. Man will durch Abordnungen der einzelnen Gruppen, ähnlich den Arbeiterausschüssen bei den preussischen Staatsbahnen, die Wünsche und Forderungen der unteren Bahnbeamten an zuständiger Stelle unterbreiten. Der neue Verein hat — dem Vorgange anderer sich auf einzelne Klassen beschränkender Eisenbahnervereine folgend — sich auch ein eigenes Vereinsorgan, „Der Bahnsteigschaffner", geschaffen. Wie lange er sich diesen Luxus wird leisten können, darf man gespannt sein.

Oesterreich-Ungarn.

— **Der Bau der neuen Alpenbahnen** schreitet in befriedigender Weise fort und eröffnen sich bei demselben für die weitere planmässige Ausführung des Bauplanes günstige Aussichten.

Der Tauerntunnel soll bekanntlich die längste Bauzeit erfordern, und dürfte sich an demselben mit Ausnahme der ersten Strecke, welche noch im Vorlande sich bewegt und wo wohl im Laufe des nächsten Jahres eine Ausmauerung nothwendig werden wird, die Arbeit von da ab hauptsächlich auf die Auffahrung des Richtstollens allein beschränken. Wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, wird voraussichtlich mit Rücksicht auf die geringen zur Verfügung stehenden Mittel und die lange Bauzeit die Herstellung des Richtstollens von beiden Seiten für die nächste Zeit ebenfalls nur mit Handbetrieb fortgesetzt werden, und dürfte es von der Südseite her überhaupt bis zum Durchschlage bei dem Handbetriebe verbleiben, während an der Nordseite im Laufe des nächsten Jahres jedenfalls mit den Bohrmaschinen die Arbeit begonnen werden soll. Hierbei würde wohl in erster Linie die Bohranlage mit Wasserkraft nach dem System Brandt ins Auge gefasst werden. Immerhin ist es aber nicht ausgeschlossen, dass auch hier die elektrische Bohrung in Anwendung kommt, sofern die mit ihr anzustellenden grösseren Versuche ein günstiges Ergebniss liefern. Dermalen ist der Richtstollen auf der Nordseite mittelst Handarbeit bereits auf 100 m Länge vorgetrieben, während auf der Südseite erst jetzt mit dem Stollenausbruche begonnen wird.

Am Bosrucktunnel ist die Handbohrung bereits seit längerer Zeit im Gange, und ist der Stollen an der Nordseite auf etwa 25 m, an der Südseite auf rund 40 m Länge vorgetrieben. Eine Aenderung in dem Stollenvortriebe dürfte voraussichtlich erst im Laufe des Winters oder nächsten Frühjahres platzgreifen; es ist nämlich beabsichtigt, dort in diesem Zeitpunkte eine kleine elektrische Bohranlage herzustellen. Am Karawankentunnel ist von der Nordseite ebenfalls mittelst Handbetrieb der Richtstollen bereits auf eine Länge von 75 m, auf der Südseite von 70 m vorgetrieben. An beiden Seiten werden die Vorbereitungen für den Bohrbetrieb mittelst Maschinenkraft eifrig getroffen. Bei diesem nach dem Tauerntunnel längsten Tunnel der neuen Alpenbahnen ist mit Rücksicht auf die kurze Bauzeit ein wirksamer Antrieb nothwendig. Es ist deshalb wahrscheinlich, dass wenigstens von der einen Seite bereits im November mit der elektrischen Bohrung begonnen werden wird. Ebenso dürfte auch auf der anderen Seite bald der elektrische Betrieb eingerichtet werden.

Am Wocheiner Tunnel wurde schon im Spätherbste vorigen Jahres mit der Handbohrung begonnen. Der Stollen an diesem Tunnel ist von der Nordseite bereits auf eine Länge von 450 m, von der Südseite auf 290 m vorgetrieben. Auch hier soll von der Nordseite her mit der elektrischen Bohrung noch im Laufe des November begonnen werden, während auf der Südseite die Handbohrung vorerst noch beibehalten bleibt. Der bisherige Gebirgsaufschluss bestätigt die Voraussagungen der Geologen; denn thatsächlich stellt sich die Gebirgsbeschaffenheit als eine äusserst ungünstige dar. Jedoch sind bisher nirgends Druckerscheinungen aufgetreten. Mit Rücksicht auf die schon bedeutend vorgeschrittenen Stollenstrecken wird bald mit den Mauerungsarbeiten begonnen werden, und sind hierfür schon jetzt Vorbereitungen getroffen. Ebenso wird bereits die Ausschreibung der Bauten vorbereitet, und dürften letztere am Wocheiner und Karawankentunnel, allenfalls auch am Pyhrntunnel noch im Laufe dieses Jahres auf Grund der öffentlichen Ausschreibung zur Vergebung gelangen. Auch die Vorarbeiten bezüglich der offenen Strecken sind in vollem Gange. Rücksichtlich der Südrampen des Tauern- und Wocheiner Tunnels, der Strecke Schwarzach-Gastein, der Pyhrnbahn und der Karawankenbahn dürfte die politische Begehung im nächsten Frühjahre vorgenommen werden und im darauffolgenden Sommer die Bauvergebung nachfolgen.

— **Die Kohlentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Aus Anlass der — vorläufig unterbrochenen — Unterhandlungen zwischen Regierung und Nordbahn betreffs der Ermässigung der Tarife dieser Unternehmung hat der Bund österreichischer Industrieller sich an den Eisenbahnminister mit einer Eingabe gewendet, in welcher der Hoffnung Ausdruck gegeben wird, dass das Eisenbahnministerium auf eine Herabsetzung bestimmter Tarife hinwirken werde. Die Eingabe nimmt den Standpunkt ein, dass eine allgemeine Tarifermässigung bei der Nordbahn insofern Bedenken begegnen würde, als Verfrachter in Orten, die an anderen Bahnen liegen, auch heute schon höhere Tarife zu bezahlen haben, als die Verfrachter der Nordbahn, und der Wettbewerb der ersteren durch eine weitere Ermässigung der Nordbahntarife noch in höherem Grade beeinträchtigt würde. Dagegen wäre unbedingt zu fordern, dass die Tarife für Kohle nach Wien und im Durchgangsverkehr über Wien seitens der Nordbahn herabgesetzt werden. Ein Einnahmenausfall würde voraussichtlich hierdurch nicht entstehen, da namentlich die Ermässigung der Tarife über Wien hinaus ein neues Absatzgebiet für Kohle schaffen würde, in welchem Gebiete derzeit eben infolge der hohen Nordbahntarife die ungarische Kohle immer siegreicher vordringt. Würde jedoch, so wird in der Eingabe

weiter ausgeführt, gleichwohl ein Ausfall der Einnahmen infolge der Tarifermässigung sich ergeben, so würde dadurch doch auf der anderen Seite ein für das Einlösungsrecht des Staates günstiges Ergebniss sich erweisen. Neben dieser Kohlentarifermässigung wäre auch den Tarifen der schlesischen Städtebahn, dann den Industriegleisverträgen der Nordbahn, endlich den Tarifen des Elbeumschlagverkehres eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, da die Nordbahn sich bisher beharrlich weigert, diejenigen Ermässigungen, welche (angeblich) ausländischen Firmen in diesem Verkehr zugestanden werden, auch den inländischen Verfrachtern zuzuwenden.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im Juli d. J. betrugen die Einnahmen im Personenverkehr 8 150 800 Kr. (7 462 900 Reisende), im Güterverkehr 13 854 900 Kr. (2 703 600 t), zusammen 22 005 700 Kr. Gegen Juli 1900 ergibt sich im Personenverkehr eine Mehreinnahme von 13 806 Kr. (+ 145 370 Reisende), im Güterverkehr dagegen eine Mindereinnahme von 575 118 Kr. Die Mindereinnahme im Güterverkehr trifft ausschliesslich die westlichen Staatsbahnen. Der Ausfall im Güterverkehr der westlichen Staatsbahnen ist zum grössten Theil auf den Rückgang des Kohlenverkehres um etwa 10 000 Wagen zurückzuführen. Dieser Rückgang erklärt sich dadurch, dass der Bezug von Kohle im Juli v. J. infolge der Nachwirkung des Ausstandes der Kohlenarbeiter und der vollständigen Erschöpfung der Vorräthe bei den Abnehmern in ungewöhnlich hohem Maasse erfolgte, während im Juli d. J. der Kohlenbezug wieder in gewohnter Weise vor sich ging. Ein Rückgang ist ausserdem auch noch bei den Artikeln Eisen, Eisenwaaren und Malz wahrnehmbar. Vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. betrugen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen und der Wiener Stadtbahn zusammen 132 633 000 Kr. (+ 3 036 687 Kr. gegen den gleichen Zeitabschnitt des vorigen Jahres), die Einnahmen der Wiener Stadtbahn allein 2 977 785 Kr. (+ 300 841 Kr.).

— **Der Frachtentarif für gesägtes Holz.** Angesichts des Rückganges der Ausfuhr von gesägtem Holz haben sich die Interessenten und in deren Vertretung insbesondere der Industrierath sowie mehrere Handels- und Gewerbekammern an das Eisenbahnministerium mit dem Ansuchen gewendet, jene Frachtbegünstigungen, welche für die Ausfuhr von Holz über Eger und Bodenbach gelten, auch beim Austritt des Holzes über andere Grenzstationen in Geltung zu bringen. Das Eisenbahnministerium hat nunmehr diesem Verlangen in ziemlich weitreichendem Maasse Rechnung getragen, indem es für Sendungen nach bestimmten Stationen des Auslandes im Rückvergütungswege Frachtnachlässe gewährte, welche durchschnittlich 18 *M.* für den Wagen betragen.

+ **Einstellung des Gesammtverkehres auf der Strecke Prag k. k. Staatsbahn-Smichow und Lieferfristverlängerungen.** Aus Anlass der Auswechselung der Tragwerke der umgebauten Moldaubrücke im Zuge vorgenannter Strecke wird der Gesammtverkehr auf derselben vom 30. d. Mts. bis 2. Oktober einschliesslich eingestellt. Personen- und Schnellzüge verkehren während dieser Zeit in der Richtung Pilsen und Laun nur ab und bis Smichow. Eil- und Frachtgüter, deren Beförderung über jene Strecke erfolgen soll, werden am 29. und 30. d. Mts. sowie 1. Oktober auf den in Böhmen gelegenen Eisenbahnstationen zur sofortigen Beförderung nicht angenommen. Es bleibt aber dem Absender unbenommen, im Frachtbrief einen anderen Beförderungsweg vorzuschreiben, für den jedoch auch die Fracht zu zahlen ist. Eil- und verderbliche Frachtgüter sowie lebende Thiere, welche im Böhmen vor dem 29. d. Mts. oder in den ausserhalb Böhmens gelegenen Stationen vor dem 2. Oktober zur Aufgabe gelangen und deren Beförderung über die Strecke Prag Stb.-Smichow nicht erfolgen kann, werden — soweit dies thunlich — über Hilfswege geleitet unter Aufrechterhaltung der für Prag-Smichow bestehenden Tarife. Mit Gültigkeit vom 29. d. Mts. bis einschliesslich 3. Oktober ist eine Zuschlagsfrist von drei Tagen zu den Lieferfristen für Frachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Thieren und leicht verderblichen Frachtgütern) und eine Zuschlagsfrist von zwei Tagen für Eilgüter, lebende Thiere und leicht verderbliche Frachtgüter festgesetzt. Die Zuschlagsfristen finden auf jene zur Beförderung über die mehrgenannte Strecke bestimmten Sendungen Anwendung, deren Beförderung infolge genannter Verkehrseinstellung behindert wird oder die über Hilfswege befördert werden.

— **Erneuerung der Staatsunterstützung der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.** Wenn auch die im Frühjahr zwischen der österreichischen Regierung und der vorgenannten Schifffahrtsgesellschaft über diesen Gegenstand abgehaltenen Besprechungen wegen weitgehender Meinungsverschiedenheiten ohne Ergebniss geblieben sind, so ist doch die Fühlungnahme zwischen beiden Theilen aufrecht erhalten worden. Schon im Juli hat zwischen den zuständigen Ministern eine Berathung stattgefunden, in welcher eine geänderte Grundlage für die fortzusetzenden Verhandlungen festgestellt wurde. Letztere werden nunmehr demnächst stattfinden. Die Entscheidung über die Unterstützungsfrage der Gesellschaft lässt sich schon deshalb nicht mehr lange hinausschieben, weil, wenn man es nicht zu einer vollständigen und dauernden Lösung der Beziehungen zwischen der Gesellschaft und der Staatsverwaltung kommen lassen will, selbst bezüglich einer neuerlichen vorläufigen Verlängerung des gegenwärtigen Vertrages auf ein weiteres Jahr die Zustimmung des Reichsraths eingeholt werden müsste.

— **Das Stehen im Eisenbahnwagen.** Eine österreichische Bahnverwaltung wurde auf Zahlung einer jährlichen Rente von 5 000 Kr. auf Lebenszeit, 20 000 Kr. Schmerzensgeld und 4 000 Kr. Heilungskosten belangt, weil der Kläger, als er in einer Station einen Augenblick im Wagen aufstand, durch einen starken Ruck, den der Zug beim Ausfahren machte, zu Boden geworfen und dauernd berufsunfähig geworden sei. Er erlitt nämlich eine Gehirnerschütterung, die von den schwersten Folgen begleitet war. Das Handelsgericht Wien wies den Kläger mit der Begründung ab, dass beim Ausfahren eines Zuges ein gewisser Ruck unvermeidlich sei und jeder Reisende damit rechnen müsse. Das Verschulden liege an dem Kläger selbst, der bei der Ausfahrt des Zuges im Eisenbahnwagen gestanden habe. Auf Grund der Berufung des Klägers bestätigte das Oberlandesgericht die Abweisung der Klage, weil der Kläger, der früher schon einmal eine schwere Kopfverletzung erlitten hatte, besondere Vorsicht hätte walten lassen müssen, wenn auch im allgemeinen das Stehen und Bewegen im Eisenbahnwagen gestattet sei.

— **Schluss des ungarischen Reichstages.** Der Reichstag wurde am 8. d. Mts. mit einer Thronrede des Königs geschlossen. Dem Eisenbahnwesen sind in dieser Rede nur folgende Worte gewidmet: „Der Erleichterung des Verkehres und den Interessen des Handels werden in erster Reihe die bei den Staatsbahnen bewerkstelligten bedeutenden Investitionen, die Entwickelung des Eisenbahnnetzes und die Unterstützung der Schifffahrtunternehmungen dienen."

Diese Worte besagen am besten, wie dürftig die Thätigkeit des aufgelösten Reichsrathes auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens war. Die Vorsorge für die unbedingt nöthige Ausgestaltung der Bahnanlagen und für die Vermehrung der Betriebsmittel der ungarischen Staatsbahnen bilden im Zusammenhange mit der Sicherstellung einiger weniger neuer Eisenbahnen das ganze Ergebniss der gesetzgeberischen Thätigkeit der letzten Jahre im Interesse der Förderung des Eisenbahnwesens. Hoffentlich wird der kommende Reichstag für die Entwickelung des Eisenbahnwesens in erhöhtem Maasse wirken und vor allem ein neues Vizinalbahnnetz zustande bringen, welches geeignet ist, den langjährigen Stillstand im Bau von Vizinalbahnen endlich zu bannen.

— **Eine ungarische Investitionsanleihe.** In der vorigen Woche wurde durch ein Budapester Blatt die Nachricht in Umlauf gesetzt, dass die ungarische Regierung beabsichtige, nach dem Vorgange der österreichischen Regierung an den Reichstag wegen Bewilligung einer grösseren Investitionsanleihe für den Bau von Eisenbahnen und Wasserstrassen heranzutreten. Diese Nachricht entbehrt vorläufig wenigstens der Begründung. Wenn man sich auch im Schoosse der ungarischen Regierung mit den Studien für den Bau von Wasserstrassen und Eisenbahnen befassen sollte, so dürften diese noch keineswegs so weit gediehen sein, um bereits die Aufnahme einer Anleihe in Erwägung ziehen zu können. Dazu kommt, dass der Reichstag vor wenigen Tagen aufgelöst wurde. Wenn auch die Vornahme der Neuwahlen noch so sehr beschleunigt wird, so ist vor Ende Oktober der Zusammentritt des neuen ungarischen Reichstags nicht zu erwarten, und ist daher kaum anzunehmen, dass noch in diesem Jahre eine Investitionsvorlage vor den Reichstag gebracht und erledigt, geschweige denn zur Aufnahme einer grösseren Anleihe geschritten werden wird.

— **Die Reform des ungarischen Lokalbahnwesens.** In einer Reihe von Aufsätzen, welche unter diesem Stichworte im „Pester Lloyd" erschienen sind, werden die der Entwickelung des ungarischen Lokalbahnnetzes entgegenstehenden Hindernisse eingehend erörtert und Anregungen zur Herbeiführung einer Besserung der bisherigen Verhältnisse gegeben. Vor allem wird die starke Zersplitterung der Lokalbahnen beklagt.

Die amtliche Statistik der ungarischen Eisenbahnen verzeichnete Ende 1898 ausser dem einheitlichen Netze der ungarischen Staatsbahnen fünf Privatbahnen ersten Ranges und 120 verschiedene Lokalbahngesellschaften. Die grösste dieser Lokalbahnen hatte eine Länge von 379,6 km, die kleinste eine Länge von 3,4 km; nicht weniger als 65 Linien dieser Gruppe hatten eine geringere Länge als 50 km und nur 24 Linien eine grössere Länge als 100 km. Die Durchschnittslänge der Lokalbahnen betrug 64,4 km.

Auf Grund des Betriebsvertrages mit den Staatsbahnen, welcher die meisten Lokalbahnen von der mühevollen Aufgabe der direkten Betriebsleitung enthebt, aber gleichwohl nahezu 50 % der Einnahmen, unbeeinflusst von der Höhe der jeweiligen wirklichen Betriebsausgaben, diesen Bahnen sicherstellt, hat die Verwaltung kaum mehr als die Dienste eines Säckelwartes zu erfüllen, der die von der Staatsbahnverwaltung berechneten und übermittelten Einnahmen in Empfang nimmt. Die Aktiengesellschaft wird unter solchen Verhältnissen eine Form ohne Inhalt, und empfiehlt es sich deshalb, aus den zahlreichen kleinen Gesellschaften einige grössere zu bilden und künftig die Konzessionen nicht mehr stückweise ohne jeden organischen Zusammenhang zu vergeben. Es scheint vielmehr geboten, sie in geographisch gegliederten Gruppen, deren vier genügend wären, an ebenso viel Gesellschaften zu verleihen, welche die ihnen konzessionirten Linien nicht nur zu bauen, sondern auch zu betreiben hätten. Erst durch den Selbstbetrieb wird das Interesse an dem Unternehmen beständig rege erhalten.

Was die Sicherstellung neuer Lokalbahnen betrifft, so nimmt der Verfasser an, dass die Baukosten durchschnittlich für 1 km 44 000 Kr. betragen. Hiervon können nach seiner Ansicht 22 000 Kr. ohne Schwierigkeit durch Interessentenbeiträge aufgebracht werden, so dass 22 000 Kr. unbedeckt blieben. Diese wären mittelst 5 prozentiger Prioritätsaktien von einer privaten Bau- und Betriebsgesellschaft aufzubringen, welche sich zu verpflichten hätte, in einem bestimmten Theile des Landes ein grösseres Netz von Lokalbahnen zu bauen und zu betreiben. Der Verfasser nimmt an, dass eine solche Verwaltung in der Regel die bisherige unter staatlicher Verwaltung erzielte Roheinnahme der Lokalbahnen von 2 000 Kr. auf 2 400 Kr. zu erhöhen in der Lage wäre, falls sie den Betrieb entsprechend wirthschaftlich führen würde. Rechne man mit demselben Betriebskoeffizienten, welcher sich bei der belgischen „Societé nationale des chemins de fer Vicinaux" ergibt (67 %), so würden als Betriebsüberschuss 792 Kr. für 1 km erübrigen. Dieser Ueberschuss reicht hin, um die unbedeckten Bauausgaben mit 3,6 % zu verzinsen, und würde daher die thatsächliche Belastung des Staates aus der Uebernahme einer 5 prozentigen Garantie wesentlich geringer ausfallen, als jene, welche sich bisher aus der Tragung des Betriebskostenabganges durch die Staatsbahnen ergibt.

Zum Zwecke möglichst billigen Baues der Lokalbahnen schlug der Verfasser insbesondere die vorläufige Herstellung von Holzbrücken statt solcher aus Eisen und Stein und möglichst einfacher Stationsholzbauten vor; an deren Stelle sollen erst, wenn der Verkehr sich entsprechend entwickelt hat, bleibende Anlagen hergestellt werden. Die Ansprüche der Militärverwaltung, welche das Zustandekommen von Lokalbahnen erschweren oder ganz unmöglich machen, sollten während der ersten 5 jährigen Betriebszeit ganz zurückgestellt und jene der Anschlussbahnen für die Erweiterung der Anschlussbahnhöfe entsprechend herabgemindert und begrenzt werden.

Dieselben Grundsätze äusserster Einfachheit, welche für den Bau neuer Vizinalbahnen maassgebend sein müssen, sind nach Ansicht des Verfassers auch auf den Betrieb zu übertragen. Aber selbst beim einfachsten Betriebe müsste der Personenverkehr in einer viel sorgfältigeren Weise gepflegt werden, als es derzeit auf den ungarischen Lokalbahnen üblich ist, und für häufigere Fahrgelegenheit vorgesorgt werden. Allerdings würde die Vermehrung der Lokomotivzüge die Betriebskosten in einer Weise steigern, welche finanziell nicht gerechtfertigt werden könnte; deshalb schlägt der Verfasser für Bahnen mit schwachem Verkehr die Anwendung von anderen Motoren (Serpolletwagen, Lokomotiven nach System Lamm und Francq, Selbstfahrer usw.) vor. Auch die Zweckmässigkeit des elektrischen Betriebes müsste nach Ansicht des Verfassers bei jeder Linie reiflich erwogen werden, und es wäre häufig Anlass vorhanden, die Anlagen für den Bahnbetrieb auch mit Kraft- und Beleuchtungsanlagen für Private zu verbinden, wodurch einerseits die grösseren Kosten der ersten Einrichtung theilweise Deckung fänden und andererseits die Anlieger der Vizinalbahn solcher Vortheile theilhaftig würden, auf welche sie unter gewöhnlichen Verhältnissen niemals hätten rechnen können. Es wäre ferner möglich, mit jenen Fabriken, welche die anzuwendenden neuartigen Motoren erzeugen, ein Uebereinkommen zu treffen, wonach die Fabriken die nöthigen Motoren den Vizinalbahnen zur Verfügung stellen und während des Betriebes dauernd erhalten, dagegen auf Grund der von diesen Motorwagen geleisteten Zugkilometer entschädigt würden. Was das Betriebspersonal betrifft, so könne, wie der Verfasser hervorhebt, er solchen Personen übertragen werden, welche nicht ausschliesslich im Bahndienste stehen, so z. B. die Ausgabe von Fahrkarten, die Aufnahme von Frachten, die Entgegennahme von Reklamationen, die Ertheilung von Auskünften usw. In vielen Stationen könnten die Weichenwärterstellen aufgelassen werden, indem man von vornherein die Vertheilung der Streckenwärterhäuser derart vornimmt, dass entweder in der Station oder in deren unmittelbarer Nähe ein Streckenwärter aufgestellt wird, dem man alsdann auch das Weichenstellen überträgt. Bei schwächerem Verkehre ist es unbedenklich, einem Wärter die Bewachung und Wartung einer etwa 2 km langen Bahnstrecke und gleichzeitig die Bedienung der Weichen zu übertragen; überdies könnte ja auch das Zugpersonal beim Weichenstellen aushelfen.

Die Errichtung von öffentlichen Verkaufsstellen für Holz, Kohle, Ziegel, Steine, Kalk, Sand, Schotter usw. auf den Stationen der Vizinalbahnen wäre bereits bei der ersten Anlage ins Auge zu fassen und von der Bahngesellschaft in jeder Weise zu begünstigen.

Endlich empfiehlt der Verfasser weitgehendste Selbständigkeit der Lokalbahnverwaltungen in Bezug auf das Tarifwesen. Seitens der Aufsichtsbehörde wäre nur das Höchstausmaass der Tarife zu begrenzen; dagegen sollte die Bahn berechtigt sein, eine Herabsetzung jederzeit ohne besondere Genehmigung vorzunehmen.

Wenn der Staatsbetrieb bei den neuen Vizinalbahnen grundsätzlich ausgeschlossen, beim Bau sowohl als beim Betriebe die äusserste Einfachheit seitens der Behörden zugelassen und nur die Sicherheit des Verkehrs gefordert, ferner den auf Grund der thatsächlichen Baukosten ausgegebenen Prioritätsaktien eine vierprozentige Garantie gewährleistet würde, so sei es, wie der Verfasser glaubt, zweifellos möglich, ein neues, grosses Netz von billigen Bahnen zu schaffen, welche eine werthvolle Ergänzung der Hauptlinien bilden und der wirthschaftlichen Entwickelung des Landes ungeahnten Vorschub leisten würden.

— **Haftung elektrischer Strassenbahnen für Unfälle.** Vor einiger Zeit stiess in Temesvar bei einer Strassenkreuzung ein Wagen, in welchem ein Richter der königlichen Tafel und sein Begleiter sassen, mit einem elektrischen Motorwagen so heftig zusammen, dass die Insassen aus dem Wagen hinausgeschleudert wurden und schwere Verletzungen erlitten. Der verunglückte Richter wurde infolge der Verletzungen dienstunfähig und musste in den Ruhestand treten. Er belangte nun die Strassenbahn auf Schadenersatz und verlangte: 1. als Schadenersatz ein- für allemal für die erlittene Dienstunfähigkeit 40 000 Kr.; 2. vom Jahre 1900 bis zu seinem Ableben jährlich 4 732 Kr.; 3. jährlich 1 960 Kr. als Unterschied zwischen den Dienst- und Ruhebezügen unter Berücksichtigung der verlorenen Aussicht auf Gehaltserhöhung; 4. für Heilungs- und Kurkosten den Betrag von 4 732 Kronen. Der Gerichtshof gab dem Schadenersatzanspruch des verunglückten Richters nur theilweise Folge und verurtheilte die Strassenbahn zur Zahlung des thatsächlichen Unterschiedes zwischen Gehalt und Ruhegenuss von 1 840 Kr. jährlich durch acht Jahre hindurch, d. i. bis zur Erreichung des 65. Lebensjahres des Klägers, sowie zum Ersatz der Heilungskosten.

Uebrige europäische Länder.

— **Italienische Zufahrtlinien zum Simplontunnel.** Der Präfekt von Mailand hatte, wie der „B. B.-Ztg." aus Mailand gemeldet wird, am 10. d. Mts. in Rom eine längere Unterredung mit dem Bautenminister betreffs des Baues der Zufahrtslinien zum Simplontunnel, da begründete Besorgniss vorhanden ist, sie könnten bei Eröffnung des Tunnels noch nicht fertig gestellt sein. Die Regierung hat jedoch bereits einen Gesetzentwurf vorbereitet, der dem Parlament sofort bei dessen Zusammentritt unterbreitet werden soll; danach werden der Mittelmeerbahn Arbeiten übertragen, welche spätestens bei Beginn des Jahres 1902 ihren Anfang nehmen sollen.

— **Fahrpreisermässigung für Wahlmänner in Italien.** Unter den Verpflichtungen, welche man den italienischen Eisenbahngesellschaften auferlegt hat, steht diejenige in ihrer Art einzig da, die auf die Beförderung der Wahlmänner Bezug hat. Alle diejenigen Wahlmänner nämlich, welche die Parlamentsabgeordneten zu wählen haben, besitzen, wenn sie ausserhalb des Wahlortes wohnen, das Recht, jedesmal wenn das Wahlmännerkollegium zur Wahl eines Abgeordneten zusammentritt, die Reise zum Wahlorte und zurück zum Militärfahrpreise — also zu einem um 75 % ermässigten Satze — zurückzulegen und zwar beliebig in I., II. oder III. Klasse. Demnach bezahlen die Wahlmänner auf ihren Reisen zur Wahl in runden Beträgen in I. Klasse 3, in II. Klasse 2 und in III. Klasse 1,5 Cts. für das Kilometer. Das „Journ. des transp.", dem wir diese Mittheilung entnehmen, fügt ihr hinzu, dass den Herren Wahlmännern unter diesen Umständen eine möglichst oftmalige Auflösung des Parlamentes sehr erwünscht sein müsse.

— **Eisenbahnunfall auf der portugiesischen Südbahn.** Ein von Faro nach Estremoz gehender Eisenbahnzug entgleiste am 9. d. Mts. auf der Brücke von Alcaçovas zwischen den Stationen Casabranca und Alcaçovas. Sämmtliche Wagen wurden zer-

stört. Soweit bisher festgestellt ist, wurden drei Reisende getödtet sowie zahlreiche Reisende und andere Personen verwundet. Die drei Leichen sind so verstümmelt, dass es unmöglich ist, sie zu erkennen.

Fremde Welttheile.

— **Unfall auf der Usuipassbahn.** Ein höchst bedauerlicher Unglücksfall ereignete sich am 13. Juli d. J. auf der Usuipassbahn, der zwischen den Stationen Yokogawa und Karuizawa belegenen Zahnschienenstrecke der Shinyetsu-Staatsbahn, auf der die Züge bekanntlich durch besondere Zahnradlokomotiven mit vereinigtem Reibungs- und Zahnradbetriebe Abt'schen Systems befördert werden. (Diese Bahn und ihr Betrieb ist eingehend in den Nummern 22, 23 und 24 Jahrg. 1899 d. Ztg. beschrieben.) Als der gemischte Zug, der Abends 8 Uhr 31 Min. die Kreuzungsstation Kumanodaira verlässt, gegen 9 Uhr kurz vor Ankunft in Karuizawa auf der Bergfahrt den obersten und letzten Tunnel (Nr. 26) erreicht hatte, erfolgte plötzlich auf der hinter dem Zuge befindlichen Lokomotive, einer der von Beyer & Peacock in Manchester gelieferten Maschinen, mit lautem Knall ein Bruch des Dampfzuleitungsrohres in der Rauchkammer, zwischen Kessel und Schieberkasten. Die mit grosser Gewalt entweichenden Wasserdämpfe schlugen durch die Feuerröhren nach der Feuerkiste hindurch und traten von hier aus, da einer der beiden Heizer gerade das Feuer bediente, durch die geöffnete Heizthür nach dem Führerstande. Die beiden Heizer wurden durch die Dämpfe von dem Führerstande herabgeschleudert und dabei nicht unerheblich verletzt, während der Lokomotivführer glücklicherweise unversehrt blieb. Der Zug begann auf der Steilrampe, deren Neigung im allgemeinen 1 : 15 beträgt, alsbald rückwärts bergab zu laufen, und ein furchtbares Unglück hätte entstehen müssen, wenn es den verzweifelten Anstrengungen des Lokomotivführers nicht schliesslich gelungen wäre, den Zug nach Durchfahren eines Weges von etwa 1,5 km Länge im Tunnel Nr. 15 zum Stillstand zu bringen. Inzwischen war aber, als die unerwartete Thalfahrt begonnen hatte, einer der Insassen des Zuges, der Oberingeniör der Nipponeisenbahn, Baron Mori, erschreckt durch das explosionsartige Geräusch auf der Lokomotive, aus dem Zuge hinausgesprungen, da er sah, dass es nicht gelang, der gefährlichen Rückwärtsbewegung des Zuges Einhalt zu thun. Nur zu gut kannte er die Gefahr, die unter diesen Umständen dem Zuge auf der Steilrampe 1 : 15 von nahezu 4 km Länge bis zur Kreuzungsstation Kumanodaira drohte. Als er im Dunkel des Tunnels auch seinen dreizehnjährigen Sohn, der mit ihm reiste, veranlasste, gleichfalls aus dem Zuge zu springen, und ihm dabei zu helfen versuchte, gerieth er unter die Räder des Zuges und wurde durch Ueberfahren augenblicklich getödtet; sein Sohn aber wurde gegen die Tunnelwand geschleudert und starb gleichfalls sofort infolge des erhaltenen Schädelbruchs. Hätten beide wie die übrigen Reisenden im Zuge ihre Plätze nicht verlassen, so wären sie mit dem blossen Schrecken davongekommen.

Baron Mori, geboren 1849, war einer der Eisenbahnveteranen Japans, in den weitesten Kreisen hochgeschätzt und allgemein beliebt; er stammte aus der angesehenen Choshiufamilie und war auch zeitweise Präsident der Nipponeisenbahngesellschaft gewesen. Sein und seines jugendlichen Sohnes vorzeitiges und tragisches Ende haben die allgemeinste Theilnahme erregt.

Unverständlich bei dem ganzen Vorgange und in hohem Grade Bedenken erregend für die Betriebssicherheit auf der Zahnradstrecke bleibt es, dass die vorhandenen Bremseinrichtungen auf der Maschine und im Zuge von vornherein nicht besser gewirkt haben; der Zug hätte sonst alsbald zum Stehen kommen müssen, und die Gefahr eines verhängnissvollen Ablaufens, die mittelbar den Tod des Barons Mori und seines Sohnes zur Folge hatte, wäre nicht entstanden. Im einzelnen wird mitgetheilt, dass der Bremsschaffner in dem mit Zahnradbremse versehenen Bremswagen beim Eintritt des Unfalles nicht auf seinem Platz war, so dass jedenfalls diese so wichtige Bremse zunächst nicht bedient wurde! Ausserordentlich geschickt und entschlossen hat sich dagegen der Lokomotivführer benommen: als er sah, dass die von ihm alsbald bediente Handbremse auf der Lokomotive sowie die vorhandene und von ihm in Thätigkeit gesetzte durchgehende Luftsaugebremse einstweilen wirkungslos blieben und die Bewegung des Zuges nicht verhinderten, kletterte er mit Lebensgefahr während der Fahrt auf den nächsten Bremswagen und arbeitete hier mit Aufbietung aller Kraft solange an der Zahnradbremse, bis es ihm schliesslich gelang, mittelst dieser den Zug zum Halten zu bringen. Jedenfalls haben die übrigen Insassen des Zuges lediglich den erfolgreichen Anstrengungen des Lokomotivführers ihre Rettung zu verdanken.

Dass die schwer erklärliche und sonst wohl äusserst selten vorkommende Explosion eines Dampfzuleitungsrohres auf einer englischen Lokomotive sich ereignete, sollte die Japaner wohl endlich darüber belehren, dass die von ihnen zum Theil noch immer behauptete Ueberlegenheit der englischen Arbeit über die deutsche thatsächlich nicht besteht; jedenfalls hat im vorliegenden Falle die englische Arbeit nicht vor einem Vorkommnisse geschützt, das im Betriebe äusserst verhängnissvoll hätte werden können.

Die Bremseinrichtungen im Zuge und der Bremserdienst auf der Zahnschienenstrecke bedürfen jedenfalls sorgfältigster Ueberwachung und einer fortgesetzten scharfen Kontrole, wenn die verderblichen Folgen ähnlicher Vorgänge, wie der hier beschriebene, auf die Dauer mit Sicherheit abgewendet werden sollen.

— **Ermordung des früheren japanischen Verkehrsministers Hoshi Toru.** Der Politiker Hoshi Toru, unter dem letzten Itokabinet für kurze Zeit Verkehrsminister, ist am Nachmittage des 21. Juni d. J. das Opfer eines politischen Meuchelmordes geworden. Er starb binnen wenigen Minuten an den erhaltenen vier Dolchstichen, die ihm der Mörder namens Iba Sotaro mit Blitzesschnelle und tödtlicher Sicherheit zu versetzen gewusst hatte. Der Thäter, von Beruf Fechtmeister — daher die erstaunliche Sicherheit, mit der er sein Opfer niederstreckte — war ein alter Samurai aus guter Familie, der bis vor kurzem verschiedene angesehene Stellungen bekleidet hatte; er war in das Zimmer des Rathhauses von Tokio eingedrungen, wo der Stadtrath, dem Hoshi angehörte, soeben eine geheime Sitzung beendigt hatte. Die Anwesenden hatten von dem gutgekleideten Fremden, der dicht an Hoshi herangetreten war und ihm leise einige Worte zuflüsterte, alles andere eher vermuthet, als einen tödtlichen Angriff auf das Leben ihres Amtsgenossen. Ehe man noch begriffen hatte, was vorging, war Hoshi bereits zum Tode getroffen hingesunken. Der Mörder, der sich unmittelbar nach der That freiwillig der Polizei stellte, hat einen Brief an die städtischen Behörden hinterlassen, in dem er seine That erklärt: mit Nichtachtung des eigenen Lebens, das er verwirkt habe, und des unsäglichen Elendes, das er über seine Familie bringe, habe er die That wohlüberlegt ausgeführt, um sein Vaterland von einem Schurken zu befreien, dessen Handlungsweise und Amtsthätigkeit schon zu lange eine schwere Gefahr für die öffentliche Moral in Japan bedeute. Da die „gute Gesellschaft" es bisher nicht vermocht hatte, ihn auszustossen und unschädlich zu machen, so habe er nach alter Samuraipflicht sich entschliessen müssen, diesen Mann, der einen so unheilvollen Einfluss im Lande ausübe, zu beseitigen. Er habe Abstand genommen, nach der That selbst Hand an sich zu legen, um durch seine Aussagen zu verhüten, dass etwa Unschuldige in die Sache verwickelt würden und dass man seine That als das Ergebniss einer politischen Verschwörung hinstelle. Der Mörder ist zu lebenslänglicher Zwangsarbeit verurtheilt. Hoshi Toru, geboren 1850, war ein ungewöhnlich begabter Politiker und Parteiführer, der mit seltener Energie und unbeugsamer Willenskraft, aber auch ohne Ansehung der Mittel seine Ziele und Interessen in rücksichtslosester Weise zu verfolgen wusste. Er wurde daher von seinen Anhängern, der liberalen Partei, eben so hoch in den Himmel gehoben, als ihn seine Gegner angriffen, fürchteten und hassten. Als er im Herbst 1900 das Amt des Verkehrsministers übernommen hatte, wurde er von seinen zahlreichen politischen Gegnern und Feinden in erbittertster Weise verfolgt; insbesondere suchte man ihm nachzuweisen, dass er bei allerhand Unterschleifen und Bestechungsgeschäften im Schoosse der Stadtverwaltung von Tokio nicht nur seine Hand gehabt, sondern geradezu einen führenden und maassgebenden Einfluss geübt habe. Aus der gerichtlichen Untersuchung, die gegen ihn eingeleitet werden musste, ging er zwar schuldlos hervor — wenigstens konnte ihm nichts bewiesen werden —, der damalige Premierminister Ito aber wird ihn wohl zum Rücktritt genöthigt haben, der im Dezember 1900 überraschend erfolgte. (Vergl. die Mittheilung in Nr. 16 S. 225 d. Ztg.) Seine Stellung und Thätigkeit in der Stadtverwaltung von Tokio dauerte indess unverändert fort, und es ist nicht zu viel behauptet, wenn man sagt, dass er im Stadtrath und in der Stadtverordnetenversammlung von Tokio eine unumschränkte Herrschaft ausübte. An die allgemein gültigen Lehren der öffentlichen Moral scheint er sich dabei nicht gerade ängstlich gehalten zu haben, vielmehr benutzte er Einfluss und Macht zur Förderung seiner persönlichen Interessen und der Zwecke seiner Partei, der er in voller Hingebung diente und deren erster Führer er war.

Die Mordthat ist der sechste politische Mord in der sogenannten Zeitrechnung „Meiji", d. h. unter der Regierung des jetzigen Kaisers von Japan.

— **Eisenbahn Dschibuti-Harrar.** Wie man der „Pol. Korresp." aus Paris berichtet, ist der Vertrag zwischen der Generalunternehmung für den Bau der äthiopischen Bahnen und der Gesellschaft, welche die Konzession besitzt, aufgelöst worden und

letztere wird die Arbeiten in eigener Regie vollenden. Der schwierigste Theil der Aufgabe ist nunmehr gelöst und es ist nur noch die Beschotterung der Bahn und die Schienenlegung zu besorgen. Die Generalunternehmung hat ein beträchtliches Stück Arbeit geleistet. Ihr ist die Gründung der französischen Kolonie an der Somaliküste und deren ausserordentliche Entwickelung zu verdanken. Die Feststellung der endgültigen Trasse und das Inswerksetzen aller zum Bau erforderlichen Arbeiten begegnete ungeahnten Schwierigkeiten. Vor allem galt es bekanntlich, den Kampf gegen die offene Feindschaft der Eingeborenen aufzunehmen. Die Werkstätten und Arbeiterlager mussten vor Ueberfällen gesichert und hierzu eine eigene bewaffnete Macht aufgeboten werden. Dieser Gesellschaft verdankt ferner Dschibuti seinen Hafen und seinen Bahnhof sowie andere Bedingungen seines Fortschrittes und Wohlstandes. Ferner wurde von dieser Gesellschaft in Dschibuti der Fernsprecher eingeführt und ein die Nachbarorte verbindender Telegraph. Ueberdies wurde eine Druckerei hergestellt und vor einem Jahre eine Zeitung, „Le Djibuti“, gegründet, die seither einen ansehnlichen Fortschritt erzielt hat.

Allgemeines.

— **Die Vorrichtung zum Umsetzen von Eisenbahnwagen von der deutschen auf die russische Spurweite und umgekehrt** ohne Umladen der Waaren, die von dem Baurath Breidsprecher erfunden und in Nr. 47 S. 745 d. Ztg. näher beschrieben wurde, ist seit dem Anfang dieses Monats auf dem Bahnhofe Illowo der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn dem öffentlichen Betriebe übergeben worden.

— **Wasserstationen der Eisenbahnen.** Werth auf die schnelle Wirksamkeit der Wasserstationen legt die Chicago & Altonbahn. Sie verlangt eine Lieferung von 20 cbm Wasser in der Minute von den Krähnen. Diese erhalten zu diesem Zweck 0,3 m Durchmesser, die Rohrleitungen 0,36 m. Dagegen werden die Bottiche, von denen der weiteste Krahn 275 m entfernt ist, nur auf 6,1 m hohe Stützen gestellt. Diese sind von Eisen, die freistehenden Bottiche von nahezu 400 cbm Inhalt sind cylindrisch aus Holzdauben mit eisernen Reifen. „Am. Eng. & Rr. J.“, dessen Augustheft diese Angaben entnommen sind, gibt Abbildungen dieser Wasserstationen sowie der dabei angewendeten, langsam schliessenden Ventile.

— **Der Phonograph im Eisenbahndienst.** Zur praktischen Verwendung im Eisenbahndienst soll neulich nach der „N. F. P.“ der Phonograph, allerdings vorläufig nur versuchsweise, auf dem Wiener Hauptbahnhofe erstmalig herangezogen worden sein. Die abfahrenden Züge werden dort nicht mehr, wie bisher üblich, unter Angabe des Bestimmungsortes, der Stationen und des betreffenden Bahnsteiges von einem Beamten laut ausgerufen, sondern diese Ankündigung erfolgt durch den elektrisch bethätigten Phonographen, welcher für diesen Zweck natürlich besonders lautsprechend sein muss, um sich in dem Lärm dieses Bahnhofes überall deutlich vernehmbar zu machen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Station Wossow der am 30. August d. J. eröffneten und den Vereinsbahnstrecken in Nr. 70 S. 1085 der Vereinszeitung zugerechneten Lokalbahn Hinter-Treban-Lochowitz wird erst nach Fertigstellung der Zufahrtsstrasse für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 9. September d. J. ist die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Bahnstation V. Kl. Burgweinting für den vollständigen Güterdienst eröffnet worden. Schwere Fahrzeuge können dort vorerst mangels einer festen Rampe nicht ver- und entladen werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. Oktober d. J. ab werden die Bezeichnungen für Bahnhof Borna und für Haltestelle Loitzsch-Hohenleuben abgeändert in Borna b. Leipzig und Loitsch-Hohenleuben.

Verwechselung von Stationen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Zur Vermeidung von Verschleppungen wird darauf aufmerksam gemacht, dass bei der Güterabfertigung die Station Liebeschitz A. T. E. häufig mit der Station Libschitz St. E. G. verwechselt worden ist. Auch sind infolge ungenauer Frachtbriefvorschrift Transporte, welche nach Liebeschitz bei Saaz — Station Trnowan B. E. B. — abzufertigen waren, der Station Liebeschitz A. T. E. zugeführt worden. Handschriftliche Ergänzung des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung wird anheimgestellt.

Personenverkehr.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Das Anhalten der Personenzüge der Linie Prag - Furth i. W. in der Haltestelle Hinter-Treban findet vom 30. August d. J. ab vor dem Aufnahmegebäude der Station Hinter-Treban der neu eröffneten Lokalbahn Hinter-Treban-Lochowitz statt. Das Aus- und Einsteigen der Reisenden erfolgt links in der Richtung von Prag nach Furth i. W.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Coschen für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken.

Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Wellmitz und Guben an der Bahnstrecke Frankfurt a/O. - Guben gelegene Haltestelle Coschen, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr sowie für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet. Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren (abgesehen von Kleinvieh in einzelnen Stücken), Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Von dem gleichen Tage ab wird die Haltestelle Coschen in den Gruppen- und Gruppenwechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn, der königlichen Militär-Eisenbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn, sowie in den Staatsbahn - Thierverkehr aufgenommen. Der Frachtberechnung sind bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen die bei Anstoss von 6 km an Wellmitz bezw. von 8 km an Guben sich erge-

benden jeweilig niedrigsten Entfernungen zu Grunde zu legen.

Berlin, den 7. September 1901. (2358)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Güterverkehr.

Vom 15. September d. J. ab werden die Stationen Halbstadt, Liebau und Mittelwalde des Direktionsbezirks Breslau, Chronstau, Herby und Jägerndorf des Direktionsbezirks Kattowitz und Breitenheide, Grünfliess des Direktionsbezirks Königsberg in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (Purple ore), Puddel- und Heerdfrischschlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken, eisenhaltigen Konverterschlacken sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz vom 1. Juni 1901 als Versandstationen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Kattowitz, den 10. Septbr. 1901. (2359)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 tritt an Stelle des badisch-bayerischen Gütertarifs vom 1. Juni 1891 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft.

München, den 9. September 1901. (2360)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation für den inneren bayerischen Verkehr vom 1. Juni 1901.

Im § 1 Ziffer IV erhält der Artikel „Einstreupulver etc.“ folgende Fassung:

„Einstreupulver für Stalldünger aus Superphosphat, rohem Kalisalz und Gips oder nur aus zweien dieser Stoffe zusammengesetzt“;

ferner wird in den § 1 Ziffer IV als neuer Artikel aufgenommen:

„Kartoffeldünger (Gemisch von Superphosphat, schwefelsaurem Ammoniak, Chilesalpeter und Horn- oder Blutmehl).“

München, den 8. September 1901. (2361)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. und soweit Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, mit Geltung vom 24. Oktober d. J. tritt unter Aufhebung des Tarifes vom 1. Oktober 1899, sowie der mit dem 1. Juli v. J. eingeführten Frachtzuschläge zu den Sätzen des letzteren ein neuer Tarif für den obigen Verkehr in Kraft, welcher neben vielfachen Frachterhöhungen, die zur Hauptsache durch die Steigerung der Betriebsunkosten im Rhedereibetriebe bedingt sind, auch Frachtermässigungen zur Durchführung bringt. Als Verbandshäfen sind die syrischen Häfen Alexandrette, Beirout, Jaffa und Mersina neu aufgenommen. Auch treten einige neue Verbandsstationen hinzu.

Der Tarif wird voraussichtlich vom 25. d. Mts. ab bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und der deutschen Levantelinie in Hamburg zum aufgedruckten Preise käuflich zu haben sein. Bis dahin ertheilt die vorgenannte Rhederei, sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Altona, den 10. September 1901. (2362)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 20. September d. J. ab werden für Düngemittel, Kartoffeln, Holz der Spezialtarife II und III, sowie für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts die im Gruppentarif III und in den Wechseltarifen mit der Gruppe III, einschliesslich des ober- und niederschlesischen Kohlentarifs für Einzelsendungen, im Verkehr zwischen den Uebergangsstationen Casekow und Scheune und den Stationen der preussischen und preussisch-hessischen Staatsbahnen für Ladungen von mindestens 10 000 kg bestehenden Frachtsätze beim Uebergang dieser Sendungen nach und von der Kleinbahn Casekow-Penkun-Oder um 2 ₰ für 100 kg widerruflich ermässigt. Ferner werden die Massenfrachtsätze des Theils II des ober- und niederschlesischen Kohlentarifs für Scheune und Casekow, jedoch nur bei Sendungen zum Uebergang nach der Kleinbahnstrecke S c h e u n e - P e n k u n - C a s e k o w, um 2 ₰ für 100 kg gekürzt. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Stettin, den 5. September 1901. (2363)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher - Berlin-Stettin-mitteldeutscher und nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. wird die Station P l e s s a des Direktionsbezirks Halle a/Saale als Versandstation in die bestehenden Ausnahmetarife für Braunkohlenbriketts in Sendungen von mindestens 20 000 kg: 6 B des ostdeutsch-mitteldeutschen, 6 C und N des Berlin-Stettin-mitteldeutschen sowie 6 a und V des nordwestdeutsch - mitteldeutschen Gütertarifs einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen. (2361)

Halle a/Saale, den 9. September 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(T h e i l V, H e f t 3 d e s V e r b a n d s g ü t e r t a r i f s.)

Ab 1. Oktober 1901 wird die Station Rosenthal-Graupen der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Kohlenausnahmetarif, Theil V, Heft 3 vom 1. Mai 1901 einbezogen, und zwar

1. auf Seite 7 bezw. 15 mit folgenden Theilfrachtsätzen:

Schnitt-Tariftabelle I, Abtheilung A			Schnitt-Tariftabelle II, Abtheilung A.	
Vom Schnittpunkte bis	Theilfrachtsätze für 10 000 kg in Mark – bis zum Schnittpunkte Nr. 1	Theilfrachtsätze für 10 000 kg in Mark – bis zum Schnittpunkte Nr. 2	bis zum Schnittpunkte von	Theilfrachtsätze für 10 000 kg in Mark – bis zum Schnittpunkte
III. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Rosenthal-Graupen * †	60,5	62,1	III. Stationen der k. k österr. Staatsbahnen Rosenthal-Graupen .	60,5

2. auf Seite 17 mit nachstehenden Frachtsätzen:

Von	nach den Stationen der k. württembergischen Staatsbahnen – Aichstetten	Friesenhofen	Gebrazhofen	Isny	Kisslegg	Leutkirch	Marstetten-Aitrach	Ratzenried	Rossberg	Thannheim	Unterzeil	Wangen im Allgäu	Wolfegg bei Waldsee
	Frachtsätze in Mark für 10 000 kg												
II. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen etc. Rosenthal-Graupen	146,3	151,1	150,3	152,3	151,3	149,1	145,3	153,3	154,1	144,1	148,3	154,3	153,1

3. im Kilometerzeiger auf Seite 19 mit folgenden Kilometern:

S c h n i t t t a f e l A.

Von	bis zu den Schnittpunkten Nr. 1	2	3
	Kilometer		
3. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Rosenthal-Graupen	165	166	—

München, den 8. September 1901. (2365)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Am 1. Oktober 1901 tritt der Nachtrag VII zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft. Dieser Nachtrag enthält u. a. Frachtsätze für neue Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz sowie für die Stationen der Cronberger und der Kerkerbachbahn, ferner die Autnahme einiger neuer Kohlenversandstationen in den Tarif.

Der Nachtrag kann zum Preise von 30 ₰ von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Essen, den 6. September 1901. (2366)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-ungarischer Verband. Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Die Ausnahmefrachtsätze für getrocknetes Obst und Pflaumenmus der Station Mitrowicz-Szávapart gelangen mit sofortiger Gültigkeit für die vorgelegene Station Ruma der ungarischen Staatsbahn zur Anwendung.

Breslau, den 9. September 1901. (2367)
Königliche Eisenbahndirektion, für die betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen etc.

In dem vom 1. September 1897 ab gültigen Tarif für den vorgenannten Verkehr sind auf Seite 8 (Schnitttafel I) die Versandstellen Glückhilfgrube unterer Bahnhof (lfd. Nr. 7) und Mittelsteine (lfd. Nr. 22), für welche Versandstellen Frachtsätze in der bezeichneten Schnitttafel nicht vorgesehen sind, da ein direkter Verkehr zwischen diesen und den betreffenden Empfangsstationen nicht stattfindet, zu streichen.

Breslau, den 6. September 1901. (2368)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Holz- und Rinden-Ausnahmetarif Theil IV, Heft Nr. 1 vom 1. Oktober 1898.)

Am 1. Oktober 1901 erscheint der Nachtrag V, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes sowie der Nachträge I—IV enthält. Derselbe wird kostenlos abgegeben.

München, den 9. September 1901. (2369)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Für die Beförderung von geschlagenen Steinen in Wagenladungen von Lauenstein nach Dresden-Altstadt usw. tritt am 20. September d. J. ein Ausnahmetarif in Kraft. Abdrücke hiervon können durch die betheiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 12. September 1901. (2370)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.

Tarif vom 1. November 1900.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1901 gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen erhöhte Frachtsätze für Neuulm und Nürnberg Rg. Bhf., sowie die Aufnahme der Stationen Neudau B. E. B. und Rosenthal-Graupen K. K. Oe. St.-B.

München, den 11. September 1901. (2371)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Kohlentarif zwischen belgischen Stationen und den Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken vom 1. April 1900. (2372)

Für die Station Ans (Est) charbonnages d'Ans der belgischen Staatsbahn finden mit Gültigkeit vom 15. September d. J. ab die im Tarif vom 1. April 1900 und im Nachtrag I vom 1. Juli 1901 für die Station Ans (Est) Station bestehenden niedrigeren Frachtsätze Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

St. Johann-Saarbrücken, 9. Sept. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

(Ausnahmefrachtsätze für Obst, getrocknetes etc. im Verkehre mit der Station Ruma.)

Mit Gültigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1901 gelangen für Obst, getrocknetes, sowie für Pflaumenmus (Powidl, Lequar) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen zwischen Ruma, Station der königl. ungar. Staatseisenbahnen, und den im Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes, Theil II, Heft 4 vom 1. November 1899 enthaltenen Hafenstationen die im Ausnahmetarif 11 dieses Tarifes für den Verkehr mit der Station Mitrovicz-Szávapart vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.

Wien, am 7. September 1901. (2373)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterr.-ungar.-italienischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif Theil I, Abtheilung A vom 1. Januar 1900.

Mit 10. Oktober 1901 gelangt der Nachtrag I zum Tarif Theil I, Abtheilung A zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen, welche zufolge des vom 10. Oktober 1901 gültigen Textes des Internationalen Uebereinkommens nothwendig geworden sind, sowie die hierdurch bedingten Abänderungen einiger Zusatzbestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 0,50 Kr. pro Stück von der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft bezogen werden.

Wien, am 9. September 1901. (2374)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tariftheiles II, Heft 4 für den Güterverkehr mit Stationen in Galizien und der Bukowina.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 tritt der Tariftheil II, Heft 4 für den direkten Güterverkehr

zwischen

Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Linien in Galizien), sowie der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina)

einerseits

und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margarethen transit und Lindau transit, sowie Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger Bahn), der schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Sihlthalbahn, der schweizerischen Südostbahn, der schweizerischen Centralbahn, der Emmenthalbahn (einschliesslich der Burgdorf-Thunbahn), der Thunerseebahn und der Jura-Simplonbahn

andererseits

in Kraft.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der schweizerischen Nordostbahn bezw. Bötzbergbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherz. badischen Staatseisenbahnen.

Hierdurch wird der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. bezw. 8. Oktober 1896 aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Dezember 1901 in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Franc für das Stück zu beziehen.

Wien, am 6. September 1901. (2375)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

(Aufnahme der Station Leitmeritz A. T. E. in die Verbandstarife.)

Mit Gültigkeit vom 25. September 1901 wird die Station Leitmeritz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in die allgemeinen Tarife für Eilgut, Stückgut, Wagenladungsklassen und Spezialtarife, sowie in die Ausnahmetarife 1, 2, 4 und 40 des Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 1 vom 1. August 1898, dann in den Ausnahmetarif 12 des Seehafen-Ausnahmetarifes Theil II, Heft 2 vom 1. Mai 1901 aufgenommen und gelangen im Verkehre mit dieser Station die in den besagten Tarifen für Leitmeritz Oe. N. W. B. vorgesehenen Frachtsätze mit einem Zuschlage von 10 ₰ pro 100 kg bei Eilgut und von 4 ₰ pro 100 kg bei Frachtstückgut der Wagenladungsklassen, Spezial- und Ausnahmetarife zur Berechnung.

Wien, am 9. September 1901. (2376)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. September Vorm. gemeldet.

Nr. 26. | Berlin, am 14. September 1901. | Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	110	2	Säcke	Senfsamen —	200	1	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
2	A A	79	1	Kiste	Schuhwaaren —	52	2	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
3	A A	87	1	Ballen	Wolle —	140	3	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
4	A B	54a	1	Korb	Kleider —	10	4	Olsberg	K. E.-D. Cassel	
5	A B	1128	1	Bierfass	leer —	18	5	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
6	A K B	4655	1	Fass	ansch. Soda —	299	6	Hameln	K. E.-D. Hannover	
7	{ AR }	7563/70	8	Ballen	Federn —	297	7	Posen	K. E.-D. Posen	
8	A T	25433	1	„	Gummiwaaren —	25	8	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
9	A Z B	—	1	Fass	anscheinend Wein —	?	9	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
10	B	7260	1	Pack	{ 2 ineinander geschobene Ofenrohre }	5,5	10	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
11	B	3639	1	Kiste	Lederwaaren —	34	11	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
12	B B	4	2	—	Pflugschaare —	4	12	Neuulm	Bayerische Stsb.	
13	B B	I	1	Kiste	1 Leierkasten —	44	13	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
14	B G	1399	1	„	Handschuhe —	90	14	Aachen	K. E.-D. Cöln	
15	B G	18254	1	„	2 Blechflaschen mit Oel	50	15	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
16	B H	56/78	1	Eisenfass	? —	270	16	Würzburg	Bayerische Stsb.	
17	B J	132 a b	3	Kisten	leer —	105	17	Saarlouis	St. Johann=Saarbr.	
18	C A	—	1	Kollo	9 leere Körbe —	27	18	Malchow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
19	C F	{ 667 607 }	2	Fässer	gefüllt —	103	19	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
20	C K	655	1	Korb	? —	45	20	Brake i/W.	K. E.-D. Hannover	
21	C N	20	1	Kiste	Tulpenzwiebeln —	80	21	Dortmund	K. E.-D. Essen	
22	D	—	1	„	Beeren —	41	22	Bodenwöhr	Bayerische Stsb.	
23	D	27	1	Sack	Käse —	33	23	Hamburg	Lübeck-Büchener	
24	D B	476	1	Kiste	Maschinenth. —	—	24	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
25	D & C	5473	1	Ballen	Flanell —	45	25	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
26	E	558	1	Blecheimer	Aepfelgelee —	12,5	26	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
27	E	210	1	Eimer	Gelee —	13	27	Essen H. B.	„	
28	E	—	1	—	Maschinentheil (Lager)	3	28	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
29	Pilsen	{ 1870 5/8 }	1	—	emaillirte Kachel —	1	29	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
30	E C	778	1	—	Kaminschieber —	0,5	30	{ Barmen=Rittershausen }	K. E.-D. Elberfeld	
31	E L	19	1	Sack	Papierabfälle —	29	31	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
32	E L	5144	1	—	Eisentheil —	5	32	„	„	
33	E L	3335	1	—	Maschinentheil —	19	33	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
34	E M	11047	1	Ballen	Lederwaaren —	55	34	Stettin	K. E.-D. Stettin	
35	E P	—	1	„	Kalbleder —	8	35	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
36	F	1691	1	„	Seilerwaaren —	81	36	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
37	F	855	1	„	Leder —	210	37	Cöln	K. E.-D. Cöln	
38	F G A	73303	1	„	Tuch —	44	38	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
39	F J D D	{ 11150 909 }	1	Kiste	Käse —	14	39	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
40	F M F	25571	1	Fass	Mostrich —	12	40	Gusow	K. E.-D. Bromberg	
41	F O	3	1	—	Fahrrad —	13	41	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
42	F S	—	1	Korb	frische Pflaumen —	53	42	Posen	K. E.-D. Posen	
43	F S	32	6	Ballen	Rosinen —	145	43	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
44	F St	—	2	Verschläge	rothe Wandsteine —	378	44	Mannheim	Badische Stsb.	
45	G	5/7	3	Kübel	Butter —	—	45	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
46	G F	7102	1	Fass	gefüllt —	123	46	Ruhland	K. E.-D Halle a/S.	
47	G H H	—	1	—	Kette, 9,35 m lang —	—	47	Magdeburg E. B.	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
48	G H S	7734	1	Kübel	Seife —	16	48	Ballenstedt	„	
49	G K	—	1	—	eis. Rohr —	10	49	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	{ 1,82 m lg., 75 mm Durchm.
50	G L	6026	1	Ballen	Garn —	270	50	{ Ober=Langenbielau }	K. E.-D. Breslau	
51	G L G	71	1	Bund	Stahl —	61	51	Türkheim	Bayerische Stsb.	
52	G M	5	1	Sack	Altpapier —	48	52	Dortmund	K. E.-D. Essen	
53	G P	4684	4	—	gusseis. Achslager —	70	53	Uekermünde	K. E.-D. Stettin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
54	G S	1882	1	Kiste	Papier	43	54	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
55	G S	35	2	Pack	6 neue Weidenkörbe	19	55	Greven	K. E.-D. Münster	
56	H	4946	1	Fass	Schmalz	56	56	Lage	K. E.-D. Hannover	
57	H B C	1 8/9	2	Fässer	Oel	445	57	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
58	H G	750	1	—	Nähmaschine	36	58	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
59	HH	4	1	Kiste	Fallobst	42	59	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
60	H K	I	1	Gestell	Fahrrad	29,5	60	Mockrehna	„	
61	HK	—	3	Körbe	fr. Pflaumen	49	61	Werdau	Sächsische Stsb.	
62	H S	112	1	Fass	Oel	145	62	Stoppenberg	K. E.-D. Essen	
63	H S & Co.	1427	1	Pack	Papier	11	63	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
64	J F	—	1	Kiste	Blumenzwiebeln	52	64	Cöln	K. E.-D. Cöln	
65	J h	4983	1	Pack	Kanzlei-Papier	13	65	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
66	J K	741/3	3	Fässer	Schweinefett	564	66	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
67	J M S C & R	—	1	Sack	anscheinend Kakaothee	26	67	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
68	J O	—	1	Pack	leere Säcke	19	68	Bamberg	Bayerische Stsb.	
69	J P	4549	1	Ballen	Futterflanell	14	69	Danzig	K. E.-D. Danzig	
70	J R	100	1	Sack	fr. Obst	17	70	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
71	J S G	451	1	„	Mehl	103	71	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
72	J V	83	1	Fass	Farbe	60	72	Crefeld	K. E.-D. Cöln	J. Visser, Emaillefabrik Essen.
73	J W	11823	1	Kiste	Emaillewaaren	93	73	Wanne	K. E.-D. Essen	
74	K	183	1	„	Flaschen	70	74	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
75	K	9173	1	Sack	Holzwaaren	15	75	Berlin Anh. Bhf.	„	
76	K	71	1	Kübel	?	5	76	Röthenbach b. Lindau	Bayerische Stsb.	
77	K	203	1	Fass	gefüllt	206	77	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
78	K C	5751	1	Korbfläschchen	gefüllt, ansch. Branntwein	13,5	78	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
79	K O	3201	1	Fass	Maschinenöl	212	79	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
80	K S	—	1	—	Eisenrohr	14	80	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
81	L	5268	1	Kiste	eis. Schrauben	59	81	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
82	L C	1448	1	Ballen	Stoffe	22	82	Neumühl	K. E.-D. Essen	
83	L H	2	1	Pack	Schafwolle	10	83	Würzburg	Bayerische Stsb.	
84	L H.	2774	1	Gestell	2 Blumenständer aus Bambusrohr	4	84	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
85	L J	4	1	Ballen	Packpapier	42	85	Callies	K. E.-D. Bromberg	
86	L L	186	1	Kiste	Obst	32	86	Erkrath	K. E.-D. Elberfeld	
87	L R	1863	1	„	Cichorien	74	87	Unsleben	Bayerische Stsb.	
88	L S	101	1	„	ansch. Seife	28	88	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
89	L W K	3782 6	1	Ballen	Wollwaaren	71	89	Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
90	M	—	3	—	Kohlenkasten	6	90	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
91	M	44	1	Käfig	lebende Gänse	44	91	Friedrichsroda	K. E.-D. Erfurt	
92	M A L	9298	1	Kiste	Geschirr	60	92	Kempten	Bayerische Stsb.	
93	M H	1164	1	Sack	Holzkohle	25	93	Wartenburg	K. E.-D. Königsberg	
94	M K M Q	—	1	Ballen	Bettzeug	8	94	Mainz	Direktion Mainz	
95	M M	966	1	Ballot	Zollgut	72	95	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
96	N M	1317 1319	2	Ballen	?	52	96	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
97	N R L	7774	1	Kiste	?	186	97	Lübeck	Lübeck-Büchener	
98	N Sch	400	1	Holzkoffer	—	40	98	Gr.Schwabhausen	K. E.-D. Erfurt	
99	N W	20	1	Kiste	Zucker	54	99	Piding	Bayerische Stsb.	
100	O D	—	1	Korb	Weintrauben	71	100	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
101	O G	—	4	Pack	32 Bratpfannen	102	101	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
102	O L	616	1	Kiste	Packstroh	18	102	Marne	K. E.-D. Altona	ausserdem auf einer Seite S.2 gez.
103	O M	4615	1	„	?	255	103	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	alte Beschreibung: Zollgut Ostende.
104	P F E	7818	1	Fass	leer	17	104	Hösbach	Bayerische Stsb.	
105	P Z	5	1	Schliesskorb	Kleider	19	105	Rheine	K. E.-D. Münster	
106	R B	26	1	Pack	Drucksache	20	106	Mainz	Direktion Mainz	
107	R S	I	1	Rolle	Leder	112	107	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
		II	1	Pack	getrocknetes Leder					
108	S	4349	1	Korb	Eisenwaaren	42	108	Mainz	Direktion Mainz	
109	S	—	1	—	eis. Rohr	9	109	Hoerde	K. E.-D. Essen	
110	S	1	1	—	Gusstheil	10	110	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
111	S	4/8	5	Pack	leere Säcke	171	111	Breslau	K. E.-D. Breslau	
112	S C	4210	1	Kiste	2 Pumpen	50	112	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
113	S & Co.	414	1	Ballen	3 Pack Baumwollwaaren	?	113	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
114	S G	—	2	Kisten	Porzellan	168	114	Mainz	Direktion Mainz	
115	S K B	—	1	—	Viehgitter	—	115	Pölitz	K. E.-D. Stettin	Dienstgut.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
116	S M	—	3	Stück	1 untere Kochrahmenthür, 1 Kochplatte, 1 Hinterfuss	12	116	Gelnhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
117	S O	5652	1	Stange	Stahl —	3	117	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
118	S R	4747	1	Bund	Rohr —	22	118	Labes	K. E.-D. Stettin	
119	S S	1/15	15	Ballen	Kaffee —	954	119	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
120	T	22801	1	Pack	Baumwollwaaren —	52	120	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
121	T	—	1	„	5 Kisten geräucherte Fische	19	121	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
122	T B	3082	1	Ballen	Packungsschnur —	20	122	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
123	T L	24385	1	Fass	Mostrich —	22	123	Lübben	K. E.-D. Halle a/S.	
124	T S	4198	1	Kiste	Glascylinder —	525	124	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	auch J. M. 39 gezeichnet.
125	V S	2437	1	Ballen	? —	18	125	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
126	W	529	1	Pack	anscheinend Hundekuchen	20	126	Berlin Görl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
127	W O	75	4	—	Ofentheile —	15	127	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
128	Z B	47	1	—	Riemenscheibe m. Welle	33	128	Dresden=A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
129	Z & C	8359	1	Verschlag	4 Aufsätze —	6	129	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
130	Portland-Cement-werke Baderiess Wetzlar	—	1	Sack	Cement —	50	130	Mayen Ost	St. Johann=Saarbr.	
131	Otto Brandenburg, Storkow	—	1	Handkoffer	? —	14	131	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
132	W. Brend	—	1	Schliesskorb	Kleider —	23	132	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
133	Essen	70	1	—	Decke —	—	133	Altendorf	„	Dienstgut.
134	Haase Breslau	25401	1/2	Tonne	Bier —	80	134	Posen	K. E.-D. Posen	
135	Kiel	11	1	Korb	Birnen —	14	135	Kiel	K. E.-D. Altona	
136	H & R Kuhlemann	—	1	Kiste	? —	31	136	Iserlohn Ost	K. E.-D. Elberfeld	
137	S. O. Linden	7737	1	„	Messingw. —	43	137	Dahlhausen a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
138	Noack	—	1	Käfig	10 leb. Hühner —	20	138	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
139	Noack	—	1	Stiege	10 Hühner —	—	139	„	„	
140	Oswicim	—	1	Kanne	Milch —	—	140	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
141	Gieriesdmenire Paris, Qualité Supérieure Produits Français	756	1	—	Stahlwalze —	98	141	Gera	K. E.-D. Erfurt	1 m lg., 12,5 cm Durchmesser, mit einem halbabgerissenen Beklebezettel „Jermont".
142	Salomon z. Danon Mannheim	1	1	Sack	Säcke —	13	142	Worms	Direktion Mainz	
143	Wilms	—	1	—	unverpackte eis. Bettstelle	30	143	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
144	Wörsdorfer	—	1	Sack	Kartoffeln —	48	144	Cöln	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
145	—	28	1	Bund	6 eis. Schraubenschlüssel	3,5	145	Eilgabf. Hannover	K. E.-D. Hannover	
146	—	58	1	—	alte Degen-Rohr-nachfeile	10	146	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
147	—	98	1	Kiste	Porzellan —	6	147	Neumühl	K. E.-D. Essen	
148	—	232	1	Bierfass	leer —	17	148	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
149	—	513	1	—	Schraubstock —	75	149	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
150	—	2817	1	—	polirter Tisch (mit an den Füssen befindlichen Rädchen)	19	150	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	in Stroh verpackt.
151	—	4092	1	Kübel	Margarine —	18	151	Dortmund	K. E.-D. Essen	
152	—	5058	1	Korb	Brotabfälle —	15	152	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
153	—	6179	1	Kübel	Margarine —	30	153	Canderkesee	Oldenburgische Stsb.	
154	—	7592	1	Kiste	Margarine, Wurst und Schinken	25	154	Spandau	K. E.-D. Berlin	
155	—	11875	3	—	kleine eis. Schieber —	0,75	155	Wittenburg	K. E.-D. Altona	
156	—	43209	1	—	Kupferrohr —	10,5	156	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
157	—	49118	1	Kiste	Margarine —	—	157	Hagen=Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
158	—	9579	1	Sack	Zucker —	25	158	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
159	grüner Strich	—	1	Stange	U-Eisen —	59	159	Gusow	K. E.-D. Bromberg	
160	○ roth	—	2	Stück	eis. Töpfe —	9	160	Zwickau	Sächsische Stsb.	Lorenzdorf-Dobrilugk beschr.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
161	Krone	55	1	—	Schraubenschlüssel —	—	161	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
162	Glück auf ⚒	—	1	—	Grubenlampe —	0,5	162	Mühlhausen i/Thür.	K. E.-D. Erfurt	
163	△ S	12485	1	Kiste	? —	76	163	Trebnitz	K. E.-D. Breslau	
164	△ 2	—	1	„	Kleider, Wäsche, Schuhe	73,5	164	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	beschrieb.: Posen-Mailand.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
165	—	—	1	Sack	baumwollene Arbeitshosen	18	165	Hamburg	Lübeck-Büchener	
166	—	—	1	Kiste	Asbestfäden —	60	166	Dömitz	K. E.-D. Altona	
167	—	—	1	Kollo	4 eiserne Bauschrauben	13	167	Rudolstadt	K. E.-D. Erfurt	1,3 m lang.
168	—	—	1	in Stroh	eiserne Bettstelle —	32	168	Hoerde	K. E.-D. Essen	
169	—	—	1	—	eis. Bettstelle mit Matratze	34	169	Eilgut Leipzig Thür. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
170	—	—	1	Pack	2 Bettstellen-Seitentheile	12	170	Neumühl	K. E.-D. Essen	
171	—	—	1	Gestell	Blechflasche mit Lack	10	171	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
172	—	—	1	Blechkanister	gefüllt —	12	172	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
173	—	—	1	Sack	Bohnen —	17,5	173	Cöln	K. E.-D. Cöln	
174	—	—	7	Stück	ungehobelte Bretter	—	174	Bergedorf	K. E.-D. Altona	9 m lang.
175	—	—	1	Korb	eis. Buchstaben —	42	175	Ratingen	K. E.-D. Essen	
176	—	—	1	Eimer	gefüllt —	40	176	Gelsenkirchen	„	ansch. für Brückenbauzwecke.
177	—	—	1	Stück	Eisen —	41	177	Münster	K. E.-D. Münster	
178	—	—	1	Bund	3 Eisenrohre —	7	178	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
179	—	—	1	Pack	2 Eisentheile —	2	179	Eilgutabf. Frankfurt a/M. Hptbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
180	—	—	1	„	Eisenwaaren —	10	180	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
181	—	—	1	Kiste	Zubehör zum Fahrrad	6	181	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
182	—	—	1	Fässchen	leer —	7	182	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
183	—	—	1	Ballen	Felle —	4,5	183	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
184	—	—	1	Käfig	lebende Gänse —	40	184	Eisleben	K. E-D. Halle a S.	
185	—	—	2	—	Geflügelkörbe, leer	8	185	Simbach	Bayerische Stsb.	
186	—	—	1	Kiste	Glascylinder und Porzell.-Schirm	5	186	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
187	—	—	1	Ballen	leere Glasflaschen —	110	187	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
188	—	—	1	Sack	Hakennägel —	9	188	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
189	—	—	1	„	gesalzene Häute —	64	189	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
190	—	—	1	Handkoffer	? —	16,5	190	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	alte Bekleb.: St. Goarshausen.
191	—	—	1	brauner Segeltuch-Handkoffer	— —	23	191	Gep.-A. Hamm	K. E.-D. Essen	
192	—	—	1	Sack	Heede —	24	192	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
193	—	—	1	—	alter Hemmschuh —	?	193	Camenz	K. E.-D. Breslau	
194	—	—	1	—	Herrenfahrrad —	—	194	Gep.-A. Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	schwarz lackirt, ohne jede Bezeichnung.
195	—	—	1	Pack	Holzschuhe —	9	195	Warburg	K. E.-D. Cassel	
196	—	—	4	Bund	8 Holzstühle —	34	196	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	mit amerikanischem Patentsitz.
197	—	—	1	—	Huhn —	—	197	Crensitz	K. E.-D. Halle a/S.	
198	—	—	1	Käfig	lebende Hühner —	20	198	Schwetzingen	Main-Neckarbahn	
199	—	—	1	—	Hund —	—	109	Gep.-A. Eisenach	K. E.-D. Erfurt	[1]
200	—	—	1	Rolle	Juteleinen —	28	200	Andernach	K. E.-D. Cöln	
201	—	—	1	Korb	Holländerkäse —	20	201	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
202	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	48	202	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
203	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	203	Berlin H. u. L.	„	
204	—	—	4	—	eis. Ketten —	28	204	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
205	—	—	1	—	eiserne Klappbettstelle mit Kissen	22	205	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	(Patentbettstelle).
206	—	—	1	Handkoffer	Kleider —	15	206	Gep.-A. Cöln	K. E.-D. Cöln	
207	—	—	1	Sack	Kleider —	15,5	207	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
208	—	—	1	Beutel mit 4 rothen Streifen	Kleider, Wäsche —	10	208	Osterode	K. E.-D. Cassel	
209	—	—	1	Bund	eis. Kochplattenringe	24	209	Bismark i/Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
210	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	210	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	Efd. 12703.
211	—	—	1	Korb	leer —	5	211	München Centr.	Bayerische Stsb.	

[1]) Wurde am 31. Aug. im Hundeabtheil des Z. 212 in Halle vorgefunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
212	—	—	1	Korb	leer, neu —	2	212	Regensburg	Bayerische Stsb.	
213	—	—	1	Korbflasche	ansch. Alkohol —	73	213	Offenbach a/M.	K. E-D. Frankf. a/M.	
214	—	—	1	Sack	Kreide	105	214	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
215	—	—	6	Stück	rohe Küchenstühle —	22,5	215	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
216	—	—	2	„	eis. Kugeln —	10	216	Zwickau	Sächsische Stsb.	
217	—	—	1	Ring	Kupferdraht —	29	217	Elberfeld M.	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	1	Bund	8 Kupferrohre —	45	218	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
219	—	—	1	—	Kuppelung —	—	219	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
220	—	—	1	Kiste	anscheinend Lederfett	11	220	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
221	—	—	1	Sack	Leinsamen —	100	221	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
222	—	—	1	Pack in Papier	Leister von Nussbaumholz	1	222	Celle	K. E.-D. Hannover	(zu Bilderrahmen).
223	—	—	2	—	Lenkscheide —	6,5	223	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
224	—	—	1	Sack	Mandeln —	100	224	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
225	—	—	1	Ballen	Manufakturw. —	8	225	Bruchsal	Badische Stsb.	
226	—	—	2	—	kleine eis. Maschinenräder	6	226	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	grün.
227	—	—	1	—	Maschinentheil —	5	227	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
228	—	—	1	—	Maschinentheil —	37	228	„	„	
229	—	—	1	—	Maschinentheil —	30	229	Engers	K. E.-D. Cöln	
230	—	—	1	Korb	Messingdraht —	110	230	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
231	—	—	1	„	Obst —	4	231	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
232	—	—	1	„	Obst und Backwaaren	19	232	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
233	—	—	1	Bund	Ofenknie —	9	233	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
234	—	—	1	—	Ofenknierohr —	3	234	Posen	K. E.-D. Posen	
235	—	—	1	—	Ofenring (Einlegeplatte)	0,5	235	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
236	—	—	3	—	eis. Ofenroste —	10,5	236	Cöthen	„	
237	—	—	1	Pack	alte Ofentheile —	14	237	Arolsen	K. E.-D. Cassel	
238	—	—	2	—	Ofentheile —	7,5	238	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
239	—	—	1	Sack	Pantoffeln —	35	239	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
240	—	—	4		eis. Platten —	48	240	Mochbern	K. E.-D. Breslau	32 cm im □.
241	—	—	1	—	Privat-Viehgitter —	—	241	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
242	—	—	1	—	eis. Pumpensauger —	10	242	Dortmund	K. E.-D. Essen	
243	—	—	1	Blechbüchse	Putztücher —	31	243	Schlüsselfeld	Bayerische Stsb.	
244	—	—	1	Wagen	anscheinend Quarz —	—	244	Dahlhausen Ruhr	K. E.-D. Essen	Esn. 77332.
245	—	—	1	kleiner weisser Reisekorb	ansch. leer —	—	245	Gep.-A. Nordhausen	K. E.-D. Cassel	[1]
246	—	—	1	Reisekorb	vermuthlich Kleidungsstücke	24	246	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
247	—	—	1	„	Frauenkleider u. Wäsche	15	247	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
248	—	—	1	Wagen	Roheisen —	—	248	Langendreer N.	K. E.-D. Essen	Esn. 38997.
249	—	—	1	—	eis. verz. Rohr —	2	249	Leipzig Eilbg.	K. E.-D. Halle a/S.	
250	—	—	1	—	eis. Rohr —	72	250	Neubrandenburg	K. E.-D. Stettin	
251	—	—	1	—	Rollladenachse —	12	251	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
252	—	—	1	—	Roststab —	4,5	252	Herford	K. E.-D. Hannover	
253	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	17	253	Jena W. G.	K. E.-D. Erfurt	
254	—	—	1	Sack	3 Sack Säcke —	35	254	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
255	—	—	2	Pck.	alte Säcke —	55	255	Mainz	Direktion Mainz	
256	—	—	1	Sack	39 leere Säcke —	26	256	Ringleben	K. E.-D. Erfurt	
257	—	—	1	Ballen	Scheuertuch —	8	257	Werdau	Sächsische Stsb.	
258	—	—	1	Schliesskorb	? —	38	258	Olsberg	K. E.-D. Cassel	
259	—	—	1	—	Schraubenspindel-Gewinde	?	259	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
260	—	—	1	Bund	Schüttelroste —	6,5	260	Mainz	Direktion Mainz	
261	—	—	3	Stück	eis. Schwungräder —	24	261	Stolp i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
262	—	—	1	Stange	Stahl —	29,5	262	Gusow	K. E.-D. Bromberg	
263	—	—	1	Rolle	verz. Stahldraht —	37	263	Witten Ost	K. E.-D. Essen	
264	—	—	1	—	Stechkarre —	—	264	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	[2]
265	—	—	2	Wagen	Steine —	—	265	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	Bsl. 38587 — 22568.
266	—	—	1	Paar	zugeschnittene Stiefelschaftleder	0,25	266	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
267	—	—	1	—	neuer Stuhl m. Rohrsitz	5	267	Altenburg	Sächsische Stsb.	
268	—	—	1	Bund	2 Stühle —	7	268	Neuss	K. E.-D. Cöln	
269	—	—	3	Stück	Tannenbretter —	15	269	Buldern	K. E.-D. Münster	[3]
270	—	—	1	Wagen	Thomasmehl oder Superphosphat	—	270	Liessau Wpr.	K. E.-D. Danzig	Hn. 16320.
271	—	—	1	—	Tisch —	29	271	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
272	—	—	1	—	Tragfeder —	75	272	Herdecke-Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	
273	—	—	1	—	Transmissionsstange	26	273	Elsdorf	K. E.-D. Cöln	3,60 m lg.
274	—	—	1	Korb	Trauben —	7	274	Emden	K. E.-D. Münster	
275	—	—	1	—	Vorhang —	9	275	Neumünster	K. E.-D. Altona	[4]
276	—	—	2	Stück	Vorsatzbretter —	—	276	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.

[1] Verschlussstange, Schloss, auf dem Deckel 2 Handgriffe. Beklebung: Leipzig M. Nr. 290 amerik.
[2] Alte hölzerne mit hölzernen Querhandgriffen.
[3] 2,46 m lang, 15 cm breit, 3 cm stark (gehobelt und genuthet).
[4] Anscheinend zu einer Marktschaubude gehörend.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
277	—	—	1	Wagen	—	—	—	277	Dierdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	Jura-Simplon-B. 18542.
278	—	—	1	—	Wagentuch	—	9	278	Sobernheim	Direktion Mainz	Dienstgut.
279	—	—	1	Stück	neues Waschbrett	—	2	279	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
280	—	—	11	—	Waschkörbe	—	31	280	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
281	—	—	1	Bund	eiserne Welle	—	71	281	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
282	—	—	1	—	eiserne Winde	—	—	282	Wustermark	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.

II. Oesterreichische, ungarische und andere Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B J	—	1	Stück	Pflugeisen	—	0,8	1	Zákány	K. k. priv. Südbahn	
2	B S	10	1	„	Plache	—	71	2	Orczyfalva	Ungarische Stsb.	von Brieg.
3	G M	6482	2	Kisten	Eisennägel	—	100	3	Barcs	K. k. priv. Südbahn	
4	H H S B	—	2	Stück	leere Bierfässer	—	35	4	Székesfehérvár	„	
5	P H & C	4550	1	Fass	?	—	127	5	Köszeg	„	
6	Sg	III	1	Bund	leere Körbe	—	2,5	6	Csáktornya	„	
	—	—	1	Steige	leer	—	7				
7	Bernfeld	—	1	Stück	Plache	—	30	7	Ersekujvár	Ungarische Stsb.	von Breslau.
8	Götz Istvan és fiai Bécsés Budapest	—	1	Kiste	?	—	5	8	N. Gorica	K. k. priv. Südbahn	
9	Reichard Mór Alba	—	1	Sack	Salz	—	50	9	Moór	„	
10	—	—	1	Korb	Eisenwaare	—	123	10	Zágráb S. B.	„	
11	—	—	1	Sack	Erdäpfel	—	46	11	Fiume	Ungarische Stsb	
12	—	—	1	Stück	Mulde	—	3	12	N. Kanizsa	K. k. priv. Südbahn	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 73. | 18. September 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Haftungsausschliessung und Haftungsbeschränkung hinsichtlich des der Eisenbahn zur Verwahrung übergebenen Gepäcks (§ 38 Verkehrsordnung).

Ein Schlusswort von **Dr. jur. W. Hertzer, Strassburg i/E.**

In Nr. 59 d. Ztg. hat Herr Dr. Reindl in München meine in Nr. 46 d. Ztg. zum Abdruck gebrachten Ausführungen über die in Rede stehende Frage einer Kritik unterzogen, welche mich nöthigt, auf den Gegenstand nochmals in Kürze einzugehen.

Ich hatte unter Hinweis auf die dispositive Vorschrift des § 276 Abs. 1 B. G.-B. die Ansicht vertreten, dass die Eisenbahn befugt sei, die Haftung für das ihr gemäss § 38 V.-O. zur Verwahrung übergebene Gepäck vertragsmässig auszuschliessen oder zu beschränken, und dass einer derartigen vertraglichen Abmachung die Bestimmung des § 471 Abs. 2 H.-G.-B. nicht entgegenstehe. Diese Vertragsfreiheit dürfe aber nicht schrankenlos herrschen, sondern müsse sich in den Grenzen bewegen, welche den Vertragschliessenden durch die Billigkeit und vor allem gemäss § 138 B. G.-B. durch die guten Sitten gezogen seien. Den letzteren Punkt hat mein Herr Gegner nun insbesondere zu widerlegen gesucht; die Zulassung der Vertragsfreiheit an sich hat er nicht bestritten, was ich hiermit ausdrücklich feststelle; er scheint demnach auch die Gründe, welche für diese Ansicht sprechen, als berechtigt anzuerkennen.

Was zunächst die vertragliche Haftungsbeschränkung überhaupt betrifft, so führt Herr Dr. Reindl aus, dass dieselbe der Eisenbahn in gleichem Umfange gestattet werden müsse, als dies auf Grund des Bürgerlichen Gesetzbuchs jedem anderen Verwahrer erlaubt sei. Mithin wären die dem Verwahrer gemäss §§ 276 Abs. 2 und 278 zustehenden Befugnisse auch der Eisenbahn einzuräumen. Die Richtigkeit dieses Satzes in seiner Allgemeinheit soll nicht bestritten werden. Gewiss darf die Eisenbahn in dieser Beziehung nicht anders behandelt werden, als ein anderer Verwahrer. Die jedem Verwahrer aber auf Grund der genannten Bestimmungen eingeräumten Befugnisse kommen in dem Augenblicke in Wegfall, in welchem der Hinterleger sich beim Abschluss des Vertrages in einer solchen Nothlage befindet, dass er ihn unter allen Umständen eingehen muss, und der Verwahrer Bedingungen festsetzt, die zwar nach den Bestimmungen des Gesetzes im allgemeinen zulässig sind, durch die aber die Nothlage des anderen Vertragschliessenden rücksichtslos ausgebeutet wird. In einem solchen Falle verstossen derartige Abmachungen zweifellos gegen die guten Sitten und stehen mit den Grundsätzen der Billigkeit nicht mehr in Einklang.

Die Billigkeit und die guten Sitten bilden jedoch nach der gegnerischen Meinung kein Hinderniss gegen die Anwendung der §§ 276 Abs. 2 und 278, denn einmal enthalte kein Recht irgend welcher Art eine Vorschrift, welche eine den Grundsätzen der Billigkeit nicht entsprechende vertragliche Abmachung für nichtig oder unzulässig erkläre, da sonst die Gültigkeit eines jeden Vertrages dem freien richterlichen Ermessen unterliege, andererseits sei nicht einzusehen, inwiefern Vertragsfestsetzungen, welche das Gesetz ausdrücklich zulasse, gegen die guten Sitten verstossen sollten.

Zu diesen Erörterungen ist zu bemerken, dass hier eine Rechtsanschauung vertheidigt wird, die, rein formalistischer Natur, sich lediglich an den Wortlaut der gesetzlichen Bestimmungen hält, ohne auf die besonderen Thatumstände des einzelnen Falles in irgend einer Weise Rücksicht zu nehmen. Eine derartige Auffassung verkennt indessen völlig den Geist, welcher das Bürgerliche Gesetzbuch beseelt, verkennt vor allem auch die diesem Gesetzbuche innewohnende soziale Tendenz, welche nicht nur das starre Recht zur Anwendung gebracht wissen will, sondern welche auch den sittlichen Anschauungen des Volkes gerecht zu werden und den wirthschaft-

lich Schwachen gegenüber dem Stärkeren in Schutz zu nehmen sucht. In diesem Sinne besagt § 138: „Ein Rechtsgeschäft, das gegen die guten Sitten verstösst, ist nichtig“, und bestimmt § 157: „Verträge sind so auszulegen, wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte es erfordern.“ Der gleiche soziale Zug kommt ferner in zahlreichen Einzelvorschriften des Gesetzbuchs zum Ausdruck. (Vergl. §§ 343, 571, 618, 624, 626, 847, 904 usw.) Wenn nun auch das Gesetz eine vertragliche Abmachung, welche mit den Grundsätzen der Billigkeit unvereinbar ist, nicht schon von vornherein für nichtig erklärt, so handelt der Richter gleichwohl im Sinne der vorgenannten Bestimmungen, wenn er jeden Vertrag daraufhin prüft, ob dieser den Anforderungen der Billigkeit oder den guten Sitten Rechnung trägt, und er ist befugt, eine Vertragsbestimmung für nichtig zu erklären, welche diesen Erfordernissen nicht entspricht. In dieser Hinsicht ist allerdings die Gültigkeit vertraglicher Abmachungen von dem freien Ermessen des Richters abhängig, und wie es nach der Civilprozessordnung seine Aufgabe ist, nach freier Ueberzeugung zu entscheiden, ob eine thatsächliche Behauptung für wahr oder nicht wahr zu erachten sei (§ 286 C.-P.-O.), so ist ihm auch nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch die freie Feststellung des Thatbestandes überlassen und ihm die Beurtheilung darüber anheimgestellt, ob im gegebenen Falle eine Gesetzesbestimmung überhaupt zur Anwendung zu kommen hat. Wenn daher auch das Gesetzbuch es dem Verwahrer im allgemeinen gestattet, in Bezug auf eigene grobe Fahrlässigkeit und in Bezug auf die vorsätzliche Schadenstiftung seiner Angestellten die Haftung auszuschliessen, so ist doch damit nicht gesagt, dass er eine solche Befugniss in jedem einzelnen Falle besitze. Vielmehr haben die in Rede stehenden gesetzlichen Bestimmungen logischerweise eben überall da keine Anwendung zu finden, wo sie nach Lage der besonderen Umstände den Erfordernissen der Billigkeit nicht entsprechen oder gegen die guten Sitten verstossen. Für den Gesetzgeber lag deshalb durchaus keine Veranlassung vor, noch ausdrücklich zu betonen, „inwieweit er eine Abweichung von den gesetzlichen Haftungsgrundsätzen im Wege des Vertrages zulasse“, denn nach der Tendenz, wie sie das Bürgerliche Gesetzbuch in Gemässheit der §§ 138 und 157 verfolgt, konnte ja kein Zweifel bestehen, dass diese Haftungsregeln zwar im allgemeinen, aber nicht ausnahmslos Geltung besitzen. Eine solche Ausnahme nun wird der in Rede stehende Verwahrungsvertrag stets dann bilden, wenn der Reisende sich bei dessen Abschluss in einer Nothlage befindet, die ihn zwingt, sich jeder, auch der härtesten Bedingung zu unterwerfen. Dass aber eine derartige Nothlage auf Seiten des Reisenden häufig vorliegt, dürfte sofort klar werden, wenn man sich die Thatumstände vergegenwärtigt, wie sie in Wirklichkeit täglich eintreten können.

Ein Reisender steigt in später Abendstunde, mit mehreren Gepäckstücken beladen, auf einer Station aus, auf welcher sich lediglich eine amtliche Aufbewahrungsstelle für Gepäck befindet. Der Ort, in welchem der Reisende die Nacht zubringen will, liegt etwa eine halbe Stunde von der Station entfernt, und bietet sich keine Möglichkeit, das Gepäck noch am gleichen Abend an den Bestimmungsort zu verbringen. Der Reisende sieht sich daher genöthigt, seine Gepäckstücke bis zum anderen Morgen bei der Aufbewahrungsstelle zu hinterlegen. Auf dem ihm als Quittung ausgehändigten Hinterlegungsschein gewahrt er jedoch zu seinem Erstaunen den Vermerk, dass die Eisenbahn sogar die Verantwortung für den Schaden ablehne, der aus grober Fahrlässigkeit ihrerseits oder aus vorsätzlichen Handlungen ihrer Angestellten erwachse. Vergebens sträubt sich der Reisende gegen die Anerkennung dieser Vertragsbedingungen; er wird von Seiten des Abfertigungsbeamten ganz kategorisch auf § 38 der Verkehrsordnung verwiesen, wonach die Eisenbahn für das zur Aufbewahrung übergebene Gepäck als Verwahrer hafte und daher gemäss §§ 276 Abs. 2 und 278 B. G.-B. zu derartigen vertraglichen Abmachungen befugt sei. Der Noth gehorchend, fügt sich unser Reisender diesen harten Bedingungen, da er sein Gepäck ja doch irgendwo unterbringen muss, und ihm keine Möglichkeit zu Gebote steht, es bei einer anderen Aufbewahrungsstelle zu hinterlegen. Würde nun wirklich infolge grober Fahrlässigkeit der Eisenbahnverwaltung oder durch vorsätzliche Handlungen ihrer Bediensteten das Gepäck beschädigt werden und der Reisende auf Schadenersatz klagen, so wäre der Richter zweifellos befugt, den Hinweis der Eisenbahn auf die §§ 276 Abs. 2 und 278 nicht gelten zu lassen und die in Gemässheit dieser Bestimmungen festgesetzten Vertragsbedingungen aus den angeführten Gründen für nichtig zu erklären.

Wenn Herr Dr. Reindl schliesslich einwendet, dass die Verletzung der guten Sitten schon vor dem Bestehen des Bürgerlichen Gesetzbuchs die Nichtigkeit des Vertrages bewirkte, und dass es gleichwohl nicht gegen die guten Sitten verstiess, wenn gemäss § 37 Abs. 3 der Verkehrsordnung vom 15. November 1892 die Eisenbahn von jeder Verantwortung für das zur Aufbewahrung hinterlegte Gepäck befreit war, so kann ich ihm darauf nur erwidern, dass diese Bestimmung der früheren Verkehrsordnung in der gleichen Weise gegen die guten Sitten verstiess, wie die Vorschriften der §§ 276 Abs. 2 und 278 B. G.-B., falls durch deren Anwendung die Nothlage eines Vertragschliessenden ausgebeutet wird, und dass dem Richter daher durchaus nicht verwehrt werden konnte, die Bestimmung des § 37 Abs. 3 als nicht rechtsbeständig zu erklären. Hierzu war der Richter um so mehr befugt, als die frühere Verkehrsordnung im Gegensatz zu der jetzt geltenden bekanntlich nicht den Charakter einer Rechtsverordnung besass, welche als solche in ihrer Rechtswirkung dem Gesetze gleichsteht, sondern lediglich als Verwaltungsvorschrift angesehen wurde, deren Bestimmungen nur durch den Willen der Vertragschliessenden rechtliche Geltung erhielten.

Der Lokomotivbestand der russischen Eisenbahnen und die Begünstigung der nationalen Lokomotivfabriken.

Der „Westnik Finanssow“ bringt in seiner Nr. 30 vom 29. Juli / 11. August d. J. einen interessanten Artikel unter der Ueberschrift: „Unsere Lokomotiven.“ Es handelt sich hier nicht um eine selbständige Arbeit des Organs des Finanzministeriums, sondern nur um die auszugsweise Wiedergabe einer vom Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlichten statistischen Studie: „Die Lokomotiven der Eisenbahnen, getrennt nach Gruppen, Bahnen und Serien.“

Das amtliche Organ meint, interessant sei die Arbeit in zweifacher Beziehung, nämlich weil sie vor Augen führe, in welchem Umfange die russischen Bahnen mit Lokomotiven versorgt sind, und inwieweit die russische Industrie an der Versorgung mitbetheiligt ist. In ersterer Beziehung finden wir, dass die sämmtlichen Eisenbahnen des europäischen und asiatischen Russlands (mit Ausnahme der Transbaikalbahn, die keine Angaben geliefert hat) gegen Ende 1900 12 187 Lokomotiven zur Verfügung hatten. Von diesen Lokomotiven entfielen auf Personenzug- und gemischten Dienst 2 343 oder 19 %, auf ausschliesslichen Güterzugdienst 9 450 oder 77 % und auf Verschubdienst 494 oder 4 %. Die Lokomotiven sind zu sehr verschiedener Zeit gebaut, nämlich: 171 stammen aus der Zeit vom Jahre 1850 bis 1860, 1 782 von 1861 bis 1870, 3 684 von 1871 bis 1880, 1 326 von 1881 bis 1890 und 5 224 von 1891 bis 1900; die ältesten Lokomotiven besitzt die Nikolaibahn (St. Petersburg-

Moskau). Von den 12 187 Lokomotiven werden 5 647 mit Steinkohlen, 4 336 mit Naphta und 2 204 mit Holz geheizt. Die Versorgung der Eisenbahnen mit Lokomotiven ist nicht überall gleich; so entfallen auf die Staatsbahnen 0,20 Lokomotiven auf eine Werst, auf die Privatbahnen 0,22. Die Bahnen Asiens sind noch schwächer mit Lokomotiven ausgestattet. Von den einzelnen Bahnen besitzen die grösste Zahl von Lokomotiven auf eine Werst Bahnlänge: die Warschau-Wiener (0,69), die Lodzer (0,61), die Nikolajewer (0,55), die Jekaterininsker (0,54), die Moskau-Kursker (0,47), während die Moskau-Jarosslaw-Archangelsker Bahn nur 0,13 auf eine Werst Bahnlänge besitzt. Auf der St. Petersburg-Warschauer Bahn sind 40 % der Gesammtzahl Personenzuglokomotiven, dann folgen die Nikolai- und Moskau-Kursker Bahnen, von deren Lokomotiven ein drittel Personenzuglokomotiven sind.

Die hier mitgetheilten Zahlen stimmen annähernd mit sonstigen, amtlichen russischen Veröffentlichungen. Neu und interessant ist aber die Schlussfolgerung, die das amtliche Blatt aus diesen Angaben zieht. Indem es anführt, dass in Oesterreich-Ungarn 0,28, in Deutschland 0,39, in Frankreich 0,29 Lokomotiven auf eine Werst Bahnlänge kommen, meint es, dass Russland mit seinem Bestande an Lokomotiven nur hinter Deutschland, allerdings wesentlich, zurücksteht. Es ist aber auch gleich ein Trost gefunden; denn erstens dürfe man nicht vergessen, dass namentlich der Personenverkehr in Deutschland sehr viel grösser sei als in Russland, während in letzterem die Steigungsverhältnisse günstiger seien als in Deutschland und daher der Bestand namentlich der Güterzüge ein grösserer sein könne, was auch schon mit Rücksicht auf die geringere Geschwindigkeit der Güterzüge möglich ist.

Betrachtet man die Sache näher, so verschwinden allerdings die Trostgründe unter der Hand; denn die Hauptsache, dass nämlich die Güterzüge dort stärker sind als in Deutschland, trifft nicht zu. Uns liegen gerade die amtlichen Angaben für die Jahre 1896—1898 vor; da stellt sich denn heraus, dass durchschnittlich ein jeder Güterzug bestanden hat:

	1896	1897	1898	
in Deutschland aus . .	72	71	67	Achsen,
„ Russland aus. . . .	56,80	57,06	55,99	„

also im letzteren Lande wesentlich weniger Achsen hatte als in Deutschland. Zutreffend ist allerdings, dass der Verkehr in Deutschland viel dichter ist.

Wie die Verhältnisse thatsächlich in Russland liegen, ist der Bestand an Lokomotiven zu gering, um den Verkehr unter den gegebenen Verhältnissen regelrecht bedienen zu können.

Sehr bedauerlich ist, dass bei allen amtlichen Veröffentlichungen immer die Angaben über den Reparaturstand der Lokomotiven fehlen. Erst wenn diese Zahlen bekannt wären, liesse sich ein vollständiges Urtheil über die wirkliche Leistungsfähigkeit der Bahnen und ein zutreffender Vergleich mit anderen Ländern anstellen. Diese Zahlen werden jedoch bisher vor der Oeffentlichkeit leider geheim gehalten.

Die zweite Frage interessirt das Finanzministerium offenbar mehr, denn bei den grossen Opfern, die das Land der Industrie gebracht hat und noch täglich bringt, ist es werthvoll zu sehen, wie sich die Opfer in der Richtung des Lokomotivbaues bewährt haben.

Uns scheint das Konto auch in dieser Beziehung nicht günstig abzuschliessen. Von den 12 187 Lokomotiven sind im Auslande nur 4 766 oder 36 %, in Russland 7 421 oder 61 % hergestellt. Die meisten entstammen russischen Fabriken, und zwar seit den 90er Jahren; von den 8 690 Lokomotiven der Staatsbahnen sind 5 660 oder 65 % von russischen Fabriken gebaut. Im letzten Jahrzehnt sind nur 84 Lokomotiven für Staatseisenbahnverwaltungen im Auslande bestellt worden. Die Privatbahnen besitzen zur Hälfte Lokomotiven ausländischer Herkunft; die Warschau-Wiener und die Lodzer Eisenbahn bedienen sich gleichfalls nur ausländischer Lokomotiven.

Das sieht so aus, als ob der Lokomotivbau blüht. Vielleicht thut er es auch, aber unter welchem Opfer! Das theilt uns auch der „Westnik Finanssow" mit, indem er einige Beispiele anführt. 1. Die Wladikawkasbahn beschaffte in den Jahren 1896 bis 1899 103 vierachsige Güterzuglokomotiven von fast gleicher Bauart und Güte. Von diesen Maschinen wurden 40 Stück in Cassel, 30 in Hannover und 33 in Brjänsk gebaut und dafür gezahlt in Cassel 36 300 R. (= 78 400 ℳ), in Hannover 37 100 R. (= 80 136 ℳ), in Brjänsk 37 500 R. (= 81 000 ℳ). 2. Die Rjäsan-Uralskbahn liess sich im Jahre 1894 in Brjänsk 28, in Petersburg 35 und in Wien 10 gleichartige Lokomotiven bauen und musste dafür in Russland 32 500 R. (= 70 200 ℳ), in Wien 27 500 R. (= 58 400 ℳ) für jede Lokomotive zahlen. 3. Die Moskau-Windau-Rybinskbahn bezahlte im Jahre 1899 für 1 in Gravenberg (Elsass) gebaute Maschine 31 200 R. (= 67 392 ℳ), für 30 gleiche Lokomotiven in Brjänsk 36 200 R. (= 78 192 ℳ) und ein Jahr früher für 20 ebensolcher Lokomotiven, die nur geringfügige Abweichungen in der Bauart aufwiesen, in Philadelphia 26 800 R. (= 57 888 ℳ). — Die vom Auslande gelieferten Maschinen verstehen sich einschl. des Eingangzolles.

Wenn man nun erwägt, dass der russische Eingangszoll mehrere Tausend Rubel beträgt und ausserdem die Bahnen, wie vorstehend aufgeführt, bis zu 12 000 ℳ für eine Lokomotive mehr zahlen, nur um eine von einer russischen Fabrik gelieferte Lokomotive im Betriebe verwenden zu können, dann muss man dem Finanzminister zustimmen, wenn er zum Schluss des Artikels sagt: Aus diesen Beispielen kann man deutlich erkennen, ein wie grosses Entgegenkommen den russischen Fabriken erwiesen wird, wenn, ohne Rücksicht auf den Preisunterschied, 84 % der im letzten Jahrzehnt in Bestellung gegebenen Lokomotiven ihnen zur Lieferung übertragen wurden, und wie gerechtfertigt die Forderung der Staatsregierung ist, dass die einheimischen Fabriken die Preise ermässigen sollen, nachdem sie die Herstellungskosten herabgedrückt haben werden.

Leider geht das Finanzblatt nicht auf eine nähere Untersuchung dessen ein, wieviel an diesen russischen Maschinen wirklich aus Russland stammt und ob nicht die hohen Einkaufspreise zum grössten Theile ihren Grund darin haben, dass die weitaus werthvollsten Theile dieser Maschinen aus dem Auslande bezogen worden sind, auf denen dann auch der hohe Zoll zum Schutze der *russischen* Lokomotivindustrie lastet.

Es ist auch die Frage der Brauchbarkeit noch eine offene; allerdings wird in dem amtlichen Organe ausgesprochen, dass die russischen Fabriken ausgezeichnete Maschinen liefern. Soll das ein Trost sein, der den hohen Preis leichter verschmerzen lässt, oder sind die in Russland gebauten Maschinen vielleicht wirklich bis zu 12 000 ℳ im Betriebe mehr werth? Gegen letztere Annahme spricht allerdings die Thatsache, dass die Privatgesellschaften trotz des hohen Zolles und soweit ihnen das durch die Staatsregierung noch gestattet wird, ihren Bedarf aus westeuropäischen Fabriken decken. Es soll keineswegs angezweifelt werden, dass auch der Lokomotivbau in Russland im letzten Jahrzehnt erhebliche Fortschritte gemacht hat, aber vergessen kann auch nicht werden, dass es noch gar nicht so lange her ist, da gerade das, was an einer Maschine so sehr viel werth ist, nämlich peinlichste Genauigkeit der Ausführung und Zuverlässigkeit in der Auswahl der zur Verwendung gelangenden Materialien, sehr viel zu wünschen übrig liess. Aber nach dem Urtheil des Finanzministeriums sind die Maschinen jetzt ausgezeichnet, so dass offenbar ein grosser Schritt zum Besseren gemacht sein muss. Früher konnte man häufig genug klagen hören: die russischen Lokomotiven sind viel schlechter und viel theuerer als deutsche; aber sie mussten dennoch bezogen werden, wenn nicht von der nothleidenden Bahn der Nachweis erbracht wurde, dass russische Fabriken zur Zeit überhaupt nicht in der Lage seien, wegen Ueberhäufung mit Arbeit oder sonst aus irgend welchen Gründen die erforderlichen Lokomotiven liefern zu können.

Auf diese Weise und mit so riesengrossen Opfern hat man in Russland einen Lokomotivbau gross gezogen und versucht sich vom Auslande unabhängig zu machen; ob das wirklich erreicht worden ist, liesse sich erst mit einem Ja beantworten, wenn man wüsste, dass nicht nur das Material, aus dem Maschinen erbaut, sondern die geistigen Kräfte, die an den Fabriken leitend und führend thätig sind, und die Handwerker und Handlanger sämmtlich von Russland selbst gestellt werden. Dieser Nachweis wird aber wahrscheinlich schwer zu erbringen sein und damit die sogenannte russische Industrie den nationalen Charakter, der ihr ja durchaus aufgedrückt werden soll, verlieren.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aenderung der Vorschriften für den Blockdienst bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat einige Aenderungen dieser Vorschriften angeordnet. Für die Abweichungen vom Rechtsfahren soll fortan folgende Bestimmung maassgebend sein: 1. Wird in Befolgung einer allen betheiligten Dienststellen mitgetheilten Anordnung (vgl. § 25 der Dienstanweisung für die Stationsbeamten) eine zweigleisige Strecke zeitweise eingleisig betrieben, und sind die Mastsignale für diese Art des Betriebes

gültig erklärt, so bleibt die Blockbedienung und die Benutzung der Mastsignale dieselbe wie vorher beim zweigleisigen Betriebe. Nur in den Fällen, wo es die durch den eingleisigen Betrieb bedingte Weichenstellung nicht zulässt, dass das Fahrsignal am Abschluss- oder Ausfahrmaste gegeben werden kann, ist nach den Vorschriften in § 13 zu verfahren. — 2. Muss ein Zug das falsche Gleis befahren, ohne dass die unter 1. behandelte eingleisige Betriebsweise für einen bestimmten Zeitraum angeordnet wurde, so unterbleibt für diesen Zug sowohl die Blockbedienung wie die Benutzung der Mastsignale. Auf falschem Gleise fahrende Züge dürfen nur im Abstande der Zugmeldestationen einander folgen. An die Stelle der Streckenblockbedienung tritt für die auf falschem Gleise abgelassenen Züge die telegraphische Ab- und Rückmeldung. Dem Lokomotivführer des vor dem Abschluss- oder Ausfahrmaste zum Halten gekommenen Zuges ist der Auftrag zur Weiterfahrt, wie in § 13 (1) vorgeschrieben, schriftlich zu ertheilen. Für die auf dem richtigen Gleise fahrenden Züge erleidet die Blockbedienung und die Benutzung der Mastsignale keine Abänderung. — 3. So lange zwischen zwei Zugmeldestationen einer zweigleisigen Strecke eins der beiden Gleise in beiden Richtungen befahren wird, ist für alle Züge auf dieser Strecke das telegraphische Anbietverfahren nach § 31 der Anweisung für den Telegraphendienst zu handhaben.

— **Schmieröl für Stellwerke.** Die königlich preussischen Eisenbahndirektionen haben dem Minister der öffentlichen Arbeiten berichtet, dass mit der Verwendung von reinem dunklen Mineralöl zum Schmieren der ausserhalb der Stellwerksräume liegenden Stellwerkstheile durchweg ungünstige Erfahrungen gemacht worden sind. Das Oel wird harzig und durch den zutretenden Staub schnell hart, so dass die Schmierflächen an den zu bewegenden Theilen häufig gereinigt und von neuem eingefettet werden müssen. Ueber die Brauchbarkeit eines Gemisches von dunklem Mineralöl und Petroleum gehen die Ansichten auseinander. Neun Direktionen haben mit einer solchen Mischung, die im allgemeinen im Sommer bis 30 % und im Winter bis 50 % Petroleum enthält, gute Erfahrungen gemacht, während andere Direktionen den Zusatz von Petroleum, das schnell verflüchtige, für nutzlos halten und rohes Rüböl mit einem Zusatz von 10 bis 30 % Petroleum empfehlen. Die königlichen Eisenbahndirektionen in Hannover und Stettin haben mit dem Uhrenöl, Mat.-Nr. 20, das eine grosse Kältebeständigkeit besitzt, säurefrei und erheblich billiger als das rohe Rüböl ist, recht gute Erfahrungen gemacht. Die königlichen Eisenbahndirektionen sind beauftragt, die Versuche, bei denen auch in gebührender Weise auf die Wirthschaftlichkeit Rücksicht zu nehmen ist, fortzusetzen und nach einem Jahre erneut zu berichten.

— **Zum elektrischen Betrieb auf den preussischen Staatseisenbahnen** schreiben die „B. P. N.": Wenn aus Anlass des neuen Projektes einer elektrischen Schnellbahn Hamburg-Berlin der preussischen Eisenbahnverwaltung der Vorwurf gemacht wird, sich gegenüber der Anwendung der Elektrizität als der bewegenden Kraft apathisch zu verhalten, so mag daran erinnert werden, dass die Eisenbahnverwaltung sich nicht nur eifrig an den Arbeiten der Studiengesellschaft für elektrischen Schnellbetrieb betheiligt, sondern auch auf der Strecke Berlin-Wannsee versuchsweise den elektrischen Betrieb eingeführt hat. Diese Versuche haben ergeben, dass die Elektrizität als bewegende Kraft für Personenzüge an Leistungsfähigkeit hinter der Dampfkraft nicht zurücksteht, dass aber der Betrieb mit elektrischer Kraft sich erheblich theurer stellt als der Lokomotivbetrieb, und zwar obwohl die Einrichtungen für den elektrischen Betrieb noch keineswegs so ausgestaltet sind, wie dies für die dauernde Sicherung eines solchen Betriebes nothwendig sein würde, mithin die Kosten des Betriebes jetzt noch verhältnissmässig niedrig sind. Nach der ökonomischen Seite liegen daher vornehmlich die Schwierigkeiten der Nutzbarmachung der elektrischen Kraft für den Betrieb von Vollbahnen. Wenn ferner der Leiter eines grossen Elektrizitätswerkes (Generaldirektor Rathenau von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft auf dem internationalen Ingeniörkongress in Glasgow. Die Schriftl.) behauptet hat, die Einführung des elektrischen Schnellzuges auf den preussischen Staatsbahnen werde lediglich dadurch verhindert, dass diese Staatsmonopol seien, so mag darauf hingewiesen werden, dass schon vor längerer Zeit die Eisenbahnverwaltung sich bereit erklärt hat, geeigneten Unternehmern, welche die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Bahnen befürworteten, eine geeignete Bahnstrecke zum elektrischen Betriebe auf eigene Rechnung zu überlassen, dass aber von diesem Anerbieten keinerlei Gebrauch gemacht worden ist. Auch diese Thatsache beweist, dass die Gründe, aus denen die Elektrizität bisher als treibende Kraft auf den Bahnen in so geringem Maasse verwendet wird, nicht in dem Umstande zu suchen sind, dass die preussischen Bahnen in der Hauptsache Staatsbahnen sind.

— **Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft.** In der Generalversammlung theilte Direktor Carsten in Erläuterung des Geschäftsberichtes mit, dass die neue Strecke Cranz-Neukuren, die erst im Anfang des laufenden Geschäftsjahres völlig in Betrieb gekommen sei, bis jetzt noch nicht ganz den Erwartungen, die man an dieselbe gestellt, entsprochen habe. Man müsse abwarten, wie der Verkehr mit Neukuren sich entwickele. Die Verwaltung der Bahn im Verein mit der Badeverwaltung Neukuren lasse es sich angelegen sein, für die Hebung dieses Platzes Sorge zu tragen. Die Umwandlung der Bahn in eine Vollbahn habe sich als eine Nothwendigkeit erwiesen. Wenn auch der Personenverkehr eine gleichmässige Steigerung bisher nicht erfahren, so habe der Verkauf von Abonnementskarten bedeutend zugenommen. Die geringere Dividende sei darauf zurückzuführen, dass in diesem Jahre ein bedeutend grösseres Kapital zu verzinsen war. In der sich an diesen Vortrag anschliessenden Debatte wurde seitens eines Aktionärs angeregt, den jedesmaligen Kohlenbedarf der Gesellschaft im Wege der öffentlichen Verdingung zu decken, welcher Anregung die Direktion Folge zu geben versprach. Ein Vorschlag, behufs Hebung des Verkehres eine Ermässigung der Fahrpreise eintreten zu lassen, wurde seitens der Verwaltung zurückgewiesen, da das Eisenbahnministerium eine Ermässigung der gewöhnlichen Fahrkartenpreise nicht gutheissen würde und billigere Abonnementskarten zu einem Konkurrenzkampf führen würden, der keiner der dabei betheiligten Gesellschaften zum Nutzen gereichen würde. Die Versammlung genehmigte hierauf den Abschluss für 1900/01, setzte die Dividende auf 6,4 % fest und ertheilte die Entlastung.

— **Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft.** Obgleich die Einnahmen aus dem Güterverkehr gegen das Vorjahr ein Mehr aufweisen, so ist doch, wie der Geschäftsbericht ausführt, ein aus den geringeren Einnahmen aus dem Personenverkehr sich ergebender Gesammtmindertrag der der Gesellschaft zufallenden 40 prozentigen Betriebseinnahme von 19 432 *M.* zu verzeichnen. Die bezügliche Einnahme beziffert sich auf 210 280 *M.* Das mit dem 1. April d. J. begonnene fünfte Geschäftsjahr lässt sich dagegen recht gut an. Wie im Vorjahr, so reichen auch im Berichtsjahr die 40 % der Betriebseinnahmen nicht aus, um den Inhabern der A-Aktien die Vorzugsdividende von 4,5 % zu gewähren. Vielmehr hat die Betriebspächterin hierzu einen Zuschuss von 89 264 *M.* zu leisten. Ebenso werden die Bürgen für eine 3,5 prozentige Gewinnvertheilung an die B-Aktien, die Städte Nordhausen und Wernigerode, die garantirten Zuschüsse voll zu leisten haben. Die seit Ende Februar d. J. eingeleiteten Vergleichsverhandlungen der Gesellschaft mit ihrer Betriebspächterin, der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin, haben bisher noch nicht zum Abschluss geführt werden können. Zur Verfügung der Hauptversammlung stehen nach Abzug von 63 414 (70 366) *M.* für Rücklagen 71 826 (138 137) *M.*, wovon 3 591 (6 906) *M.* der Bilanzrücklage überwiesen und 68 235 (129 500) *M.* auf das 5 500 000 *M.* betragende Aktienkapital ausgeschüttet werden sollen.

— **Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.** Das Ergebniss des abgelaufenen Geschäftsjahres kann, in Anbetracht der Umstände, welche es beeinflusst haben, als ein im allgemeinen befriedigendes bezeichnet werden. Auf einigen Linien sind zwar die Betriebseinnahmen hinter denjenigen des Vorjahres zurückgeblieben, im allgemeinen aber hat sich der Verkehr weiter gut entwickelt, so dass insgesammt Mehreinnahmen zu verzeichnen sind. Diesen stehen jedoch nicht unerheblich höhere Betriebsausgaben als diejenigen des Vorjahres gegenüber, welche zum Theil auf die hohen Material-, insbesondere Kohlen- und Eisenpreise zurückzuführen, zum Theil aber auch veranlasst sind durch die zur Durchführung der behördlichen Vorschriften über die Dienstdauer erforderliche Personalvermehrung und durch Gehaltsaufbesserungen.

Am Ende des Geschäftsjahres besass die Gesellschaft 151 km vollspurige Nebenbahnen, 142 km Schmalspurbahnen und 71 km Kleinbahnen. Die Betriebseinnahmen sämmtlicher Strecken betragen 4 773 396 (4 413 592) *M.*, die Ausgaben 2 939 335 Mark, so dass sich ein Gesammtüberschuss von 1 834 661 (1 882 537) *M.* ergibt. Nach Abzug von Rückstellungen und Hinzuziehung von 66 000 (55 000) *M.* Dividende der Mainzer Strassenbahn, 105 646 (10 408) *M.* Zinsen und 21 420 (5 888) *M.* Vortrag, ferner Bestreitung von 544 870 (512 875) *M.* Anleihezinsen und Kursverlusten verbleiben zur Verfügung der Hauptversammlung 1 230 734 (1 882 537) *M.*, wovon 1 105 318 *M.* als 6,5 (7) % Dividende ausgeschüttet werden; 75 170 (75 897) *M.* kommen als Gewinnantheile an den Aufsichtsrath und den Vorstand und 43 063 (21 420) *M.* werden vorgetragen.

— **Der Einfluss der Elberfelder Schwebebahn** auf die Einnahmen der elektrischen Strassenbahn Elberfeld-Barmen wird

als anscheinend erheblich bezeichnet. Die Einnahme der Strassenbahn betrug nämlich im Juli dieses Jahres 17 118 ℳ weniger als im gleichen Monat des vergangenen Jahres. Im August dieses Jahres sind sogar 21 256 ℳ weniger eingenommen worden als im August 1900. Demzufolge hat man denn auch nach der „Rh.-w. Ztg." den Betrieb wesentlich eingeschränkt, denn während im August 1900 rund 358 179 Wagenkilometer gefahren wurden, sind im August dieses Jahres nur 307 205 Wagenkilometer gefahren. Da die Schwebebahn erst von Vohwinkel bis Elberfeld fährt, so wird sich ihr Einfluss, wie angenommen wird, noch mehr bemerkbar machen, wenn sie den Betrieb auf der im Bau begriffenen Strecke Elberfeld-Kluse bis Barmen eröffnen wird.

— **Der neu gegründete, bereits über 1 800 Mitglieder zählende Osnabrücker Eisenbahnverein** unternahm am 1. und 8. d. Mts. seinen Sommerausflug nach Porta zum Besuch des Denkmals Kaiser Wilhelm des Grossen.

Je um $11\frac{1}{2}$ und $11\frac{3}{4}$ Uhr erfolgte bei herrlichem Wetter die Abfahrt der beiden festlich geschmückten, von der königlichen Eisenbahndirektion zu Münster unentgeltlich gestellten Sonderzüge.

Im ganzen nahmen über 5 800 Beamte und Arbeiter mit ihren Angehörigen an dem Ausflug theil. Nach Ankunft in Porta begab sich unter Vorantritt einer Osnabrücker Musikkapelle der fast endlose Zug der Theilnehmer vom Bahnhofe aus zunächst zum Hotel Kaiserhof. Nach kurzer Rast daselbst fand der Aufstieg zum Denkmal statt. Daselbst angelangt, wurde zunächst das Lied „Deutschland, Deutschland über alles" angestimmt. Hierauf ergriff der Vorsitzende, Eisenbahndirektor Claasen, das Wort zu einer kurzen Ansprache, in welcher er die grossen Verdienste unseres unvergesslichen Heldenkaisers um die Einigung des geliebten deutschen Vaterlandes hervorhob. Die Ansprache klang aus in einem Hoch auf Kaiser Wilhelm den Grossen, in welches die tausendköpfige Menge mit Begeisterung einstimmte. Nach eingehender Besichtigung des Denkmals, welches auf die Theilnehmer einen gewaltigen Eindruck machte, setzte sich der Zug zur Wittekindsburg in Bewegung.

Wenn das Erklimmen hoher Berge auch nicht jedermanns Sache ist und mancher Schweisstropfen vergossen wurde, so wurde die ausgestandene Mühe durch die wundervolle Fernsicht vom Denkmal aus sowie dem Wittekindsberge und der Wittekindsburg doch reichlich gelohnt, und manches „ah" der Bewunderung war zu vernehmen. Nach etwa einstündiger Rast auf der Wittekindsburg, während der die Musikkapelle spielte, fand der Abstieg ins Thal zum Kaiserhofe auf prachtvollem Waldwege statt.

Dort angekommen, war von den ausgestandenen Mühen bald nichts mehr wahrzunehmen. In den grossen Sälen, dem grossen geräumigen Garten mit seinen herrlichen Veranden machte sich alsbald ein fröhliches Treiben bemerkbar. Gegen Abend ergriff Eisenbahndirektor Claasen nochmals zu einer längeren Ansprache das Wort. Er erörterte hierbei den hohen Werth der Gründung eines Eisenbahnvereins, betonte des Wohlwollen und Entgegenkommen seitens des Herrn Ministers und der Eisenbahndirektion Münster. Ferner hob er in Hinweis auf viele anwesende alte Krieger die Bedeutung des Sedantages für das Deutsche Reich hervor und schloss nach warmer Darlegung der Verdienste unseres Kaisers Wilhelm II. um Land und Volk mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf denselben. Stürmischen Beifall fand die Bekanntgabe eines von der Direktion Münster eingegangenen Begrüssungstelegrammes an den Verein. An den Herrn Minister und die Direktion Münster wurden unter allgemeiner Zustimmung Dankesdepeschen abgesandt.

Bei Konzert und dankerfüllten Ansprachen verlief die noch zur Verfügung stehende Zeit für die meisten nur allzuschnell, und als um $7\frac{1}{2}$ Uhr das Signal zur Heimkehr ertönte, da schied man mit dem Bewusstsein, einen vergnügten Nachmittag verlebt zu haben. Mit Musik ging es zum Bahnhof Porta zurück, von wo die Festtheilnehmer mittelst der Sonderzüge gegen 10 Uhr Abends in Osnabrück wieder wohlbehalten eintrafen.

— **Einen raffinirten Fahrkartenschwindel** verübte bis vor kurzer Zeit ein Beamter der Isarthalbahn. Am 29. Juni d. J. wollte, wie die Münchener „Allg. Ztg." mittheilt, ein Herr mit einer Dame am Isarthalbahnhof in München zwei Rückfahrkarten München Isarthalbahnhof-Grünwald lösen, erhielt aber statt der zwei verlangten Rückfahrkarten vier einfache Karten der genannten Strecke mit dem Bemerken, er könne mit den anderen zwei Karten die Strecke Grünwald-München wieder zurückfahren. Der Herr wurde jedoch bei Ausführung des Vorhabens in Grünwald nicht durchgelassen, die Karten vielmehr beanstandet und musste sich zwei neue Fahrkarten Grünwald-München lösen. In München angekommen, reklamirte er und erhielt den Betrag für die zwei Karten gegen Herausgabe dieser ausbezahlt. Hierdurch wurden die anderen Beamten am Isarthalbahnhof aufmerksam und der Vorstand erstattete bei der Lokalbahnaktiengesellschaft Anzeige. Bei der Direktion wurden die Karten durch das Vergrösserungsglas einer genaueren Besichtigung unterzogen, wobei man bemerkte, dass die Karten auf der Stirnseite vor dem Aufdruck des Datums bereits ein anderes Datum getragen haben mussten, ferner, dass die bei den Fahrkarten bei der Bahnsteigsperre eingezwickten Stellen durch kleine Pappdeckelstückchen ausgefüllt waren. Der Beamte, der diese Betrügereien ausführte, hatte die Fahrkarten auch noch dadurch aufgefrischt, dass er sie feuchtete und bügelte, wodurch sie wieder vollständig glatt und neu aussahen. Diese Karten brachte der Beamte zum Verkauf und behielt das hierfür vereinnahmte Geld für sich. Gegen den Beamten wurde sofort gerichtliche Untersuchung eingeleitet. Wie oft er diese Betrügereien ausgeführt hat, lässt sich vorderhand noch nicht feststellen.

— **Dr. jur. Wilhelm Koch †.** Im Augenblick des Schlusses dieser Nummer erreicht uns die betrübende Nachricht, dass der um das deutsche Eisenbahnwesen in mehrfacher Beziehung sehr verdiente langjährige Leiter unserer Zeitung, Dr. jur. Wilhelm Koch, am Sonntag, den 15. d. Mts., einen Tag nach Vollendung seines 78. Lebensjahres, in Berlin sanft entschlafen ist. Dr. Koch legte mit Rücksicht auf sein hohes Alter vor vier Jahren die von ihm seit Bestehen der Zeitung (1861) geführte Redaktion nieder, blieb indessen als Herausgeber des seinen Namen tragenden in allen Eisenbahnkreisen wohlbekannten Koch'schen Stationsverzeichnisses thätig und erfreute sich bis kurz vor seinem Tode verhältnissmässig grosser geistiger und körperlicher Rüstigkeit. Mit ihm ist eine in den Kreisen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen allgemein beliebte und hochgeschätzte Persönlichkeit aus dem Leben geschieden. Wir behalten uns vor, demnächst ein ausführlicheres Lebensbild des Verstorbenen zu bringen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Aenderung der gemeinsamen Güterklassifikation der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.** Bekanntlich ist von der Direktorenkonferenz der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen vor einiger Zeit eine planmässige Umarbeitung der gesammten Güterklassifikation beschlossen worden. Die bezüglichen Arbeiten, welche ausserordentlich umfangreich und zeitraubend sind, nehmen einen günstigen Fortgang. Die Aenderungen der Klassifikation in der Gruppe „Metallwaaren", welche nach Anhörung der Interessenten von einem besonderen Ausschusse festgestellt wurden, sind bereits im ständigen Tarifkomitee durchberathen worden, und werden diese Anträge voraussichtlich schon in der nächsten Zeit die Genehmigung der Direktorenkonferenz erhalten, so dass ihre Einführung mit 1. Januar 1902 zu gewärtigen ist. Rücksichtlich der Gruppen „Eisen- und Stahlwaaren" werden die Abänderungsanträge des Sonderausschusses voraussichtlich auch noch in diesem Jahre vor das ständige Tarifkomitee gelangen. Was die Aenderung der Klassifikation rücksichtlich der weiteren Waarengruppe betrifft, so dürfte nunmehr zunächst zur Berathung jener Waarengruppe geschritten werden, welche die Erze, Mineralien und Erden umfasst.

— **Herabsetzung der Gütertarife der Graz-Köflacher Eisenbahn.** Die Konzession der Graz-Köflacher Eisenbahn sichert der Staatsverwaltung das Recht, falls die Einnahmen des gesellschaftlichen Bahnunternehmens gewisse Grenzen übersteigen, eine Herabsetzung der Gütertarife anzuordnen. Hierbei sind mehrere Grenzstufen vorgesehen. Die erste Einnahmenstufe, nämlich eine Bruttoeinnahme von 250 000 Kr. für die Meile, ist bei der Graz-Köflacher Eisenbahn schon vor einigen Jahren erreicht worden, und wurden damals von der Regierung die entsprechenden Folgerungen gezogen. Im abgelaufenen Jahre haben nun die Einnahmen der Gesellschaft die zweite in der Konzession bezeichnete Stufe, nämlich von 300 000 Kr. für die Meile, überschritten. Das Eisenbahnministerium hat daher, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, an die Verwaltung der Graz-Köflacher Eisenbahn unter Hinweis auf die Konzession und das für die Staatsverwaltung erwachsene Recht einer Tarifherabsetzung die Aufforderung gerichtet, hierauf bezügliche Vorschläge zu erstatten. Das Eisenbahnministerium wird auf der Forderung von Tarifherabsetzungen um so mehr beharren müssen, als die Höhe der Tarife der Graz-Köflacher Eisenbahn den Gegenstand stetiger Klagen der Interessenten bildet und die Herabsetzung der Tarife bei der Graz-Köflacher Bahn thatsächlich als ein wirthschaftliches Bedürfniss erscheint. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei den Verhandlungen, welche an die zu gewärtigenden Vorschläge der Graz-Köflacher Bahn

sich knüpfen dürften, an Stelle einer allgemeinen Tarifherabsetzung um 5 % eine sich auf eine kleinere Anzahl von Artikeln beschränkende Ermässigung der Tarife vereinbart werden wird.

— **Die Investitionen der österreichischen Nordwestbahn.** Die Verwaltung der österreichischen Nordwestbahn hat bekanntlich dem Eisenbahnministerium vor kurzem das Verzeichniss jener dringlichen, auf dem garantirten Netze vorzunehmenden Investitionen vorgelegt, deren Kosten aus dem Ertrage der der Gesellschaft für dieses Netz bewilligten schwebenden Schuld von 4 000 000 Kr. bestritten werden sollen. Diese Investitionen umfassen eine Reihe von Stationserweiterungen, die Verbreiterung des Wasserschutzdammes zwischen Wien und Jedlersee sowie die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln, für welchen Zweck etwa 2 000 000 Kr. vorgesehen sind. Dieses Verwendungsprogramm ist, wie verlautet, von der Regierung genehmigt worden.

— **Eisenbahnverbindung Hartberg-Friedberg.** Die Konzessionsverhandlungen mit der Verwaltung der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg bezüglich der Eisenbahn Hartberg-Friedberg haben zu voller Uebereinstimmung über den Inhalt der Konzession geführt. Gleichzeitig ist die Ausschreibung einer ausserordentlichen Generalversammlung der Fürstenfeld-Hartberger Lokalbahn erfolgt, welche der mit der Regierung getroffenen Vereinbarung ihre Zustimmung zu geben hat. Die Grundlage der finanziellen Sicherstellung der genannten Eisenbahnverbindung, deren Gesammtkosten mit 4 040 000 Kr. veranschlagt sind, ist die Gewährung der Staatsgarantie für das Vorzugskapital, während die Interessentenbeiträge in der Abtretung der im Besitze der Interessenten — des Landes und der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg — befindlichen Stammaktien im Gesammtbetrage von 450 000 Kr. an den Staat bestehen. An die Ausführung der Bahnverbindung Hartberg-Friedberg dürfte sich die Fortsetzung der Linie nach Aspang anschliessen, bezüglich deren die Vorarbeiten eingeleitet werden. Durch die Ausführung dieser Bahn wird eine für Steiermark überaus wichtige neue Durchzugslinie geschaffen werden.

— **Lokalbahn Svetla-Kacóv.** Die Konzessionirung dieser im Lokalbahngesetz vom Jahre 1898 gesetzlich sichergestellten Lokalbahn konnte bisher nicht erfolgen, weil die thatsächlichen Baukosten die seiner Zeit veranschlagte Summe erheblich überschritten. In dem genannten Gesetze waren die Kosten der 47 km langen Lokalbahn mit 2 659 000 Kr. veranschlagt. Nachdem es nun durch Wahl eines Krümmungshalbmessers von 180 m möglich geworden ist, die Baukosten zu ermässigen, dürfte die genannte Lokalbahn, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, nunmehr zur Ausführung gelangen.

— **Schwierigkeiten bei Erstellung direkter Tarife aus Oesterreich nach Deutschland.** In letzter Zeit haben sich die Fälle gemehrt, dass Anträge österreichischer Bahnverwaltungen auf Erstellung direkter Frachtsätze für gewisse Artikel sowie Anträge auf Einbeziehung neuer Stationen in einen bestehenden direkten Tarif daran scheiterten, dass einzelne betheiligte deutsche Eisenbahnverwaltungen, und zwar insbesondere die preussischen Staatsbahnen erklärten, nicht in der Lage zu sein, ein Bedürfniss für die Einführung einer solchen Tarifmaassnahme anzuerkennen. Die Versuche, die in einzelnen Tarifverbänden gemacht wurden, um in dieser Hinsicht zur Annahme angemessener, den nachweislich vorliegenden Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragenden Vereinbarungen zu gelangen, haben zu keinem Ergebnisse geführt. Ja, in einer im Juni dieses Jahres abgehaltenen Verbandskonferenz stellten sich mehrere deutsche Verwaltungen offen auf den Standpunkt, dass es in das völlig freie Belieben einer jeden Verbandsverwaltung gelegt sei, der Bildung direkter Tarife zuzustimmen oder nicht. Diese Auffassung würde nach der österreichischen Ansicht dahin führen, dass für die Zustimmung zur Erstellung direkter Tarife nicht blos die Thatsache des Verkehrsbedürfnisses, sondern auch wirthschaftliche Erwägungen (Erschwerung der Einfuhr) entscheidende Bedeutung erlangen könnten, ein Umstand, der den gegenwärtigen Vereinbarungen über die gegenseitige Unterstützung des Verkehres durch Herstellung direkter Tarife vollständig den Boden entziehen würde. Angesichts der Bedeutung der Frage hat sich das österreichische Eisenbahnministerium veranlasst gefunden, sie gelegentlich der letzten, in diesem Sommer abgehaltenen Sitzung des internationalen Tarifkomitees durch seine Vertreter zur Sprache zu bringen. Diese haben hierbei auf die unvermeidlichen Folgen des Vorganges der preussischen Staatsbahnen hingewiesen. Die Forderungen der Interessentenvertretungen des eigenen Landes, auf welche die derzeitige Haltung der preussischen Staatsbahnen offenbar zurückzuführen sei, machen sich, wie die Vertreter des Eisenbahnministeriums betonten, in gleichem Umfang und mit gleicher Schärfe auch in Oesterreich und Ungarn geltend. Das Eisenbahnministerium habe Forderungen der Interessenten auf Aufhebung von den fremden Wettbewerb begünstigenden direkten Tarifen bisher unter Hinweis auf den geltenden Handelsvertrag mit Deutschland und auf die Folgen für die österreichische Ausfuhr im Falle eines gleichartigen Vorganges der fremden Bahnverwaltungen abgewehrt. Sobald aber die preussischen Staatsbahnen selbst einen derartigen Vorgang einführen, sei die fernere Aufrechterhaltung von für die österreichische Industrie schädlichen direkten Tarifen mit Deutschland schlechtweg unmöglich. Wie es mit dem direkten Verkehr zwischen Deutschland und Oesterreich stehen werde, wenn beiderseits mit allen das eigene wirthschaftliche Interesse berührenden direkten Tarifen aufgeräumt und der Verkehr auf Grund der Abfertigung von Bahn zu Bahn sich abwickeln würde, liege auf der Hand. Jedenfalls könne der einseitige Vorgang der Berücksichtigung der wirthschaftlichen Interessen Preussens unmöglich aufrechterhalten werden, und müssten demnach die preussischen Staatsbahnen entweder auf den vertragsfreundlichen Standpunkt der rückhaltslosen Befriedigung des gegebenen Verkehrsbedürfnisses bei Erstellung direkter Tarife mit Oesterreich zurückkehren oder aber damit rechnen, dass die österreichischen und ungarischen Bahnverwaltungen bei der Stellungnahme bezüglich des Zugeständnisses direkter Tarife mit Deutschland in gleicher Weise die wirthschaftlichen Forderungen der österreichischen Interessenten zur Geltung bringen werden.

Die Vertreter der ungarischen Staatsbahnen schlossen sich den vorstehenden Ausführungen vollinhaltlich an und bemerkten, dass die Ablehnung der Erstellung direkter Tarife seitens der preussischen Staatsbahnen hauptsächlich bei landwirthschaftlichen Erzeugnissen zu Tage getreten sei.

Die Vertreter der preussischen Staatsbahnen waren in der besprochenen Sitzung des Tarifkomitees nicht in der Lage, gegenüber den Ausführungen der Vertreter der österreichischen Bahnen bestimmte Stellung zu nehmen. Es ist indessen wohl zu hoffen, dass die preussische Staatseisenbahnverwaltung sich bereit finden werde, den berechtigten Forderungen der österreichischen Bahnverwaltungen Rechnung zu tragen und sie der Nothwendigkeit von Gegenmaassregeln zu entheben.

— **Das Verbot des Auf- und Abspringens bei den Motorwagen der Wiener elektrischen Strassenbahnen.** Die Bau- und Betriebsgesellschaft der Wiener elektrischen Strassenbahnen hat in einer dem Eisenbahnministerium überreichten Eingabe das Ersuchen gestellt, es möge die bisherige Vorschrift, derzufolge das Aufspringen auf die Motorwagen der Strassenbahn bezw. das Abspringen von denselben, während sie in Bewegung sind, untersagt ist, aufgehoben werden. Begründet wird das Ansuchen damit, dass eine wirksame Handhabung dieses Verbots seitens der Schaffner unmöglich sei und dass in der Vorschrift auch eine unnöthige Bevormundung des Publikums liege. Die niederösterreichische Statthalterei hat sich, zur Abgabe ihrer Wohlmeinung eingeladen, zustimmend geäussert, und dürfte dem Ansuchen seitens des Eisenbahnministeriums voraussichtlich gewillfahrt werden. In diesem Falle wird man sich wahrscheinlich darauf beschränken, in den Motorwagen eine Verlautbarung anzubringen, in welcher auf die Gefährlichkeit des Auf- und Abspringens während der Fahrt aufmerksam gemacht und hiervor gewarnt wird.

— **Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.** Dem Geschäftsberichte des Vorstandes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen über das Jahr 1900 ist zu entnehmen, dass dieser Anstalt im Jahre 1900 im ganzen 41 (gegen 40 im Jahre 1899) Eisenbahnunternehmungen als Mitglieder angehörten. Hierbei sind die 11 Direktionen der österreichischen Staatsbahnen als eine Unternehmung gezählt. Die Gesammtzahl der Versicherten belief sich auf 558 157 männliche und 9 172 weibliche, zusammen 567 329 Personen. Gegenüber dem Vorjahre hat die Zahl der Versicherten eine Verminderung um 6 527 oder 2,38 % erfahren. Unter den versicherten Personen waren 92 095 Angestellte und 175 234 Lohnarbeiter. Die auf einen Lohnarbeiter entfallende Zahl der Arbeitstage (Schichten) stellt sich im Durchschnitt auf 208 Tage. Von den 9 172 (gegen 8 784 im Vorjahre) Versicherten weiblichen Geschlechts kommen auf das Streckenpersonal 7 303, auf das Stationspersonal 1 084 Personen. Nicht vollentlohnte Arbeiter (Lehrlinge usw.) gab es im ganzen 3 567, und zwar ausschliesslich männliche, darunter 3 016 beim Streckendienste. Der bei der Beitragsfeststellung angerechnete Arbeitsverdienst beziffert sich mit 254 824 399 Kr., d. i. durchschnittlich 1 191,45 Kr. (gegen 1 138,46 Kr. im Vorjahre) für einen Vollarbeiter. Die Gesammtzahl der im Jahre 1900 bei der Anstalt angezeigten Unfälle betrug 12 606 (gegen 11 495 im Vorjahre), wovon 3 409 (gegen 3 395) oder 27,04 % eine Entschädigung im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes begründeten. 130 Unfälle (gegen 104 im Vorjahre) brachten eine dauernde Erwerbsunfähigkeit mit sich; 196 (212) Unfälle nahmen einen tödtlichen Ausgang. Kollektivunfälle, bei welchen mehr als eine Person verletzt oder getödtet wurde, ereigneten sich insgesammt 69. Hierbei verunglückten 192 Personen, darunter

9 tödtlich, 2 mit nachfolgender dauernder und 181 mit vorübergehender Erwerbsunfähigkeit. Die meisten Kollektivereignisse, nämlich 18, kamen, wie im Vorjahre, beim Zusammenstoss von verkehrenden Zügen vor. Von den 196 tödtlichen Unfällen ereigneten sich die meisten, nämlich 154, bei verkehrenden Zügen und Verschieben mit Lokomotiven. Die Anzahl sämmtlicher zu Ende des Jahres 1900 bei der Anstalt im Rentenbezuge stehenden Personen betrug 4099, und zwar waren vorhanden: 1892 dauernd gänzlich und theilweise Erwerbsunfähige, 808 anspruchsberechtigte Wittwen, 1308 Kinder unter 15 Jahren und 91 anspruchsberechtigte Eltern von getödteten Theilnehmern. Die Gesammteinnahmen des Rechnungsjahres 1900 beliefen sich auf 9421520 Kr., wovon auf die Versicherungsbeiträge allein 8918854 Kr. entfallen. Die Gesammtausgaben betrugen 3698209 Kr., nämlich 3230653 Kr. an geleisteten Entschädigungen, 233287 Kr. für Verwaltungskosten und 234270 Kr. für andere Ausgaben. An zeitlichen Renten (während der Dauer des Heilverfahrens mit Beginn der fünften Woche nach dem Unfalle) wurden insgesammt 1619346 Kr. ausgezahlt. Die Beerdigungskosten betrugen 12772 Kr. An ausserordentlichen Unterstützungen an Hinterbliebene nach Getödteten wurden 3560 Kr. bewilligt. Die Abfertigungen an Wittwen, die sich wieder verehelicht haben, beliefen sich auf 13051 Kr. Das gesammte Vermögen der Anstalt am Schlusse des Jahres 1900 beziffert sich mit 24798112 Kr.

— **Neue Formulare für den internationalen Frachtbrief.** Zufolge des Pariser Zusatzübereinkommens zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr dürfen die bisherigen internationalen Eisenbahnfrachtbriefe, welche mit dem Inslebentreten dieses Zusatzübereinkommens am 10. Oktober 1901 durch neue ersetzt werden, nur bis zum 10. Oktober 1902 verwendet werden. Das Eisenbahnministerium hat daher der Hof- und Staatsdruckerei eröffnet, dass altartige Frachtbriefe nach dem 10. Oktober 1901 nicht mehr hergestellt werden dürfen, und sie gleichzeitig aufgefordert, mit allen Mitteln, namentlich durch entsprechende Belehrung der Parteien, dahin zu wirken, dass der Neudruck der derzeitigen Frachtbriefe schon von jetzt angefangen nach Möglichkeit eingeschränkt werde, zumal eine Erstreckung des durch den Staatsvertrag festgesetzten Verwendungstermines für die altartigen Frachtbriefe vollkommen ausgeschlossen erscheint.

— **Frachtgebührenstundung.** Bezüglich der Stundung der Frachtgebühren in den Stationen der ungarischen Staatsbahnen mussten sich die Parteien bisher mit der Direktion der ungarischen Staatsbahnen unmittelbar ins Einvernehmen setzen; um das bezügliche Verfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen nunmehr beschlossen, mit der Bewilligung von Frachtgebührenstundungen die Betriebsleitungen zu betrauen.

— **Generalversammlung der ungarischen Staatsbahnbeamten.** Die Beamten der ungarischen Staatsbahnen hielten dieser Tage in Budapest eine Versammlung zur Berathung der in Angelegenheit der Gehaltserhöhung und der Dienstpragmatik dem Handelsminister zu unterbreitenden Denkschrift ab. Hierbei gelangte der vom grossen Komitee umgearbeitete Entwurf der Denkschrift zur Berathung und Annahme. Die Denkschrift soll durch den Präsidenten der ungarischen Staatsbahnen und durch eine Abordnung des Komitees dem Handelsminister überreicht werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Belgische Staatsbahnen.** In Verfolg der Neuorganisation der Verwaltung hat der Eisenbahnminister Liebaert eine Verfügung über „Delegationen und Subdelegationen" erlassen. Der Minister überträgt dadurch dem mit der Leitung der Eisenbahnen beauftragten Generalsekretär und Generaldirektor Ramaekers seine Vollmachten für eine grosse Reihe von Dienstsachen, darunter wichtige Befugnisse in Disziplinangelegenheiten, der Nebenbeschäftigung von Agenten, Freikarten, Maassregeln, welche eine Lohnherabsetzung der Arbeiter zur Folge haben, Beförderungen und Besoldungserhöhungen usw. Der Generalsekretär seinerseits wird zugleich ermächtigt, einen Theil dieser Vollmachten weiter auf die verschiedenen Dienstvorstände zu übertragen.

— **Rundreisekarten (billets circulaires) in Belgien.** Die Ergebnisse dieser Einrichtung werden in der „Indép. belge" sehr gelobt. Am 1. d. Mts. belief sich die durch diese Karten am Nordbahnhof in Brüssel eingebrachte Summe auf 1200000 Fr., während man zu derselben Zeit 1900 nur 900000 Fr. eingenommen hatte, so dass also im jetzt abgelaufenen letzten Jahre das Ergebniss um $1/3$ grösser war.

— **Klagen über belgisches Eisenbahnfahrmaterial.** Die „Indép. belge" verzeichnet neuerdings eine Reihe von Verkehrsstockungen durch schadhafte bezw. ungenügende Lokomotiven. „Immer dieselben Folgen. Anhäufung der Züge einer auf dem anderen, von Block zu Block, Halt und immer wieder Halt!"

— **Die Verstaatlichung der schweizerischen Nordostbahn.** Der Kampf um die Annahme oder Ablehnung des im Juni d. J. zwischen der Leitung der Gesellschaft und dem Bund abgeschlossenen Rückkaufsvertrages hat sich immer ausgedehnter und schärfer gestaltet. Die Direktion der Nordostbahn sah sich veranlasst, zu dem an dieser Stelle besprochenen, im Auftrage des Verwaltungsrathes von drei Sachverständigen erstatteten Gutachten über die Frage des Weiterbetriebs der vom Bundesrath nicht gekündigten Linien Stellung zu nehmen und ihre Ausarbeitung dem Verwaltungsrath zu unterbreiten. Dabei werden grundsätzliche, für das künftige Verhältniss von Staats- und Privatbahnen in der Schweiz sehr wichtige Fragen gestreift. Die Direktion erklärt das Gutachten der Sachverständigen in der Schätzung der Einnahmen und Ausgaben der nicht gekündigten Linien als „im allgemeinen zu optimistisch" gehalten. will sich aber diese „optimistische Tendenz" im Hinblick auf das Ergebniss des Gutachtens, dass ein erspriessliches Ergebniss des Rumpfnetzes nicht zu erwarten ist, gefallen lassen. Da gegen die konzessionsmässige Kündigung der fälligen Linien nichts zu machen ist, handelt es sich praktisch nur darum, ob die Nordostbahn die nicht zum Rückkauf fälligen Linien allein weiter betreiben und somit die freihändige Verstaatlichung des ganzen Netzes ablehnen will. Die Annahme des Gutachtens betreffs Entschädigung und Verkehrstheilung, so sagt die Direktion weiter, sei ein Trugschluss, weil die künftigen Bundesbahnen auf der Strecke Altstetten-Zürich-Horgen so viel Züge führen werden, dass sie für die vollständig genügende Bedienung der Zwischenstationen dieser Strecken die dem Rumpfnetz gehörenden Luzerner Züge nicht bedürfen. Die Sachverständigen hätten die Transporteinnahmen sehr optimistisch gerechnet, obschon sie selber zugäben, dass eine Verpflichtung für die Bundesbahnen, den bisherigen Verkehr dem Rumpfnetz der Ostbahn zu belassen, nach Art. 21 des Tarifgesetzes nicht besteht, in dieser Beziehung überhaupt der Anspruch von Wettbewerbsbahnen auf Verkehrstheilung nur so weit vorhanden ist, als dadurch nicht wichtige Interessen der Bundesbahnen verletzt werden. Diese Momente hätten in Anbetracht der künftigen „Kampfstellung" der Bundesbahnen gegenüber dem sogenannten Rumpfnetze zu namhaften Abstrichen führen sollen. Mit Recht habe ein sehr sachkundiges Mitglied der Rückkaufskommission des Verwaltungsraths gesagt, die Sachverständigen hätten das Verhältniss zwischen den Bundesbahnen und dem künftigen Rumpfnetz der Nordostbahn mehr als ein platonisches, denn als dasjenige zweier sich b e k ä m p f e n d e r Wettbewerbsbahnen angesehen. Es wird dann auf die einzelnen Posten der Berechnung der Sachverständigen eingegangen und besonders betont, dass die Einlage in den Erneuerungsfonds unberücksichtigt gelassen, auch das Anlagekapital der nicht gekündigten Linien um $2^1/_3$ Million zu gering bemessen ist. Erfolge die nöthige Einlage von rund 400000 Fr. in den Erneuerungsfonds, so würde mit den übrigen Aenderungen der von den Sachverständigen berechnete Ueberschuss von 128355 Fr. sich in einen Fehlbetrag von 287466 Fr. verwandeln. Der Schlusssatz der Sachverständigen, dass die Rumpflinien einen irgendwie rentablen Betrag nicht erwarten lassen, rechtfertige in vollem Maasse das Vorgehen der Direktion in der Rückkaufsfrage und sei ein zwingender Grund für alle ernsthaften Aktionäre, dem Verkaufsvertrag nunmehr zuzustimmen.

Andererseits ist die Gegnerschaft im Kreis der Aktionäre mit ungeschwächtem Eifer am Werke. Das „Schutzkomitee" hat an die Aktionäre eine Zuschrift gerichtet, in welcher es heisst, der Abschluss des Vorvertrags durch die Direktion mit dem Bund habe berechtigte allgemeine Entrüstung hervorgerufen. Der Centralbahn sei ein viel besserer Kaufpreis gewährt. Der Antrag der Direktion und des Präsidenten der Gesellschaft, die Bahn um den Preis von 500 Fr. für die Aktie in 3,5 % Rente an den Bund abzutreten, sei um so unbegreiflicher und der Rückkaufspreis um so unbegründeter, als der frühere Direktor der Nordostbahn, Stoll, den Werth der Aktie auf 840 Fr. berechne und das Mitglied des Verwaltungsraths Dr. Curti ihn auf mindestens 835 Fr. beziffere. Die Sache der „unabhängigen" Aktionäre, welche wirklich die grosse Mehrzahl bildeten, sei noch nicht verloren usw. Das Wiener Komitee forderte ferner die Aktionäre auf, ihre Aktien für die Generalversammlung vom 30. September nicht zu hinterlegen. Denn wenn zu den Aktien des Verwaltungsrathspräsidenten und seiner Freunde nur 8000 weitere hinterlegt würden, so würde die Generalversammlung beschlussfähig sein und es den

Freunden des Vertrags gelingen, die Annahme herbeizuführen. Das würde die Verstaatlichung zu einem „Schleuderpreise" bedeuten. — Zu alledem ist der Streit in der Presse noch gereizter. Auf der einen Seite klagt man über Vergewaltigung, andererseits zieht die „N. Zürcher Ztg.", welche die Annahme des Vertrags empfiehlt, mit dem gröbsten Geschütz gegen Herrn Lucian Brunner und „seinen schweizerischen Helfershelfer, seinen Kollegen in Zürich", womit Dr. Curti gemeint ist, los, weil letzterer das Gutachten der Sachverständigen als nicht durchaus objektiv bezeichnet hat. Vorige Woche fand eine Sitzung der Sonderkommission des Verwaltungsraths statt, die sich bekanntlich bereits im Juli mit 12 gegen 5 Stimmen für Genehmigung des Vertrags ausgesprochen hat. Für die Gegenpartei sprach Curti, ihre anderen Mitglieder Bankdirektor Hahn-Frankfurt, Mendelssohn-Bartholdy-Berlin und Lucian Brunner-Wien waren nicht erschienen. Die Abstimmung wurde verschoben. In der am 14. d. Mts. alsbald darauf abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsraths erlitt jedoch die Gegenpartei wieder eine starke Niederlage. Der Antrag Curti's, den Rückkaufsvertrag der Generalversammlung ohne Bemerkung, ob derselbe zu genehmigen sei oder nicht, vorzulegen, wurde mit 28 gegen 8 Stimmen abgelehnt und schliesslich mit 27 Stimmen bei 9 Stimmenthaltungen beschlossen, ihn der Generalversammlung zur endgültigen Gutheissung zu empfehlen. Eine weitere Verschiebung der Generalversammlung wurde abgelehnt und letztere auf 2. Oktober anberaumt. — Für die Annahme des Vertrags spricht jedenfalls auch der Umstand, dass die Einnahme der Nordostbahn bedeutend zurückgegangen und die Aussichten für die absehbare Zukunft ebenfalls viel schlechter geworden sind, als noch im vorigen Jahre anzunehmen war.

— **Verstaatlichung der Gotthardbahn.** Während die vier anderen schweizerischen Hauptbahngesellschaften mit dem Jahre 1903 konzessionsmässig zum Rückkauf reif werden, tritt dieser Termin für die Gotthardbahn erst mit dem Jahre 1909 ein. Kürzlich wurden jedoch von Zürich aus Gerüchte verbreitet, wonach Rückkaufsverhandlungen bereits begonnen hätten. Das bezeichnet die „N. Zürcher Ztg." zwar als wahrscheinlich unrichtig, fügt aber hinzu, immerhin sei man in den Kreisen der Verwaltung überzeugt, dass der Bundesrath nicht daran denke, mit der Verstaatlichung bis zum Jahre 1909 zu warten, sondern dass er sich Mühe geben werde, bis zum Jahre 1904, spätestens 1905 durch freihändigen Kauf sie in den Besitz der Eidgenossenschaft zu bringen. Als Grund dafür wird angegeben, dass die Linie durch den Simplon 1904, spätestens 1905 dem Verkehr übergeben werde, während die Jura-Simplonbahn schon mit dem Jahre 1903 an den Bund übergeht. Der Güterverkehr werde aber auch weiterhin zumeist auf dem kürzesten und natürlichsten Wege durch den Gotthard gehen, so dass der Betrieb der Simplonbahn allein mit schwachem Güterverkehr für den Bund nicht rentabel wäre. Verfüge der Bund aber gleichzeitig über die Gotthardbahn, so könne er eine angemessene Theilung des Verkehres vornehmen.

Fremde Welttheile.

— **Eröffnung des Betriebes auf dem östlichen Zweige der Chuo-Staatsbahn (Japan).** Am 1. August d. J. ist die 24 km lange Neubaustrecke von Hachioji bis Uyenohara der geplanten Chuo-Staatsbahn Hachioji-Shiojiri-Nagoya (358,7 km), über deren beträchtliche bauliche Schwierigkeiten wir auf Seite 439 u. flg. im Jahrgang 1900 d. Ztg. eingehend berichtet hatten, dem Verkehr übergeben worden. Die Verbindung von dem Endpunkte Hachioji nach Tokio wird durch die 43,4 km lange Kobu-Privatbahn bewirkt. Die Chuo-Staatsbahn mit ihren drei Verzweigungen: von Shiojiri aus westlich nach Nagoya, nördlich nach Shinonoi (Nagano) und östlich nach Hachioji, im ganzen 427 km lang, steht nunmehr von den genannten drei Endpunkten aus mit folgenden drei Theilstrecken im Betriebe: im Westen Nagoya-Tajimi (37 km), im Norden Shinonoi-Nishijo (28,7 km) und im Osten Hachioji-Uyenohara (24 km). Diese letzteröffnete Strecke enthält den 2,55 km langen Kobotoketunnel, mit dem die Bahn die Passhöhe zwischen den Provinzen Musashi und Sagami durchbricht. Leider hat infolge der gegenwärtigen ungünstigen Finanzlage von Japan eine erhebliche Einschränkung in den Bauarbeiten auch bei der Chuo-Staatsbahn angeordnet werden müssen, so dass die Vollendung der ganzen Linie noch in ziemlich weiter Ferne liegt.

— **Einführung von Speisewagen auf der Tokaido-Staatsbahn (Japan).** Von Mitte August d. J. an sollen auf der Tokaido-Staatsbahn in den Tagesschnellzug zwischen Tokio und Kobe Speisewagen eingestellt werden, von denen man vor kurzem in den Staatsbahnwerkstätten von Shinbashi in Tokio vier Stück erbaut hat. Es sind dies zwischen den Bufferflächen 16,08 m lange Wagen mit zwei zweiachsigen Drehgestellen, deren Mittenabstand 10,566 m beträgt. Der Wagenkasten ist 14,20 m lang und 2,44 m breit, bei 2,23 m Lichtweite. An den Kopfplattformen sind Uebergangsbrücken und Rahmen mit Lederbälgen vorhanden zur Herstellung einer durch den ganzen Zug gehenden, gegen den Luftzug abgeschlossenen Verbindung, die hier, zum ersten Male in Japan, nach dem Muster der bei den D-Zügen der preussischen Staatsbahn bestehenden Einrichtung durchgeführt ist. Zu diesem Zweck müssen natürlich auch die übrigen Personenwagen des Zuges mit der gleichen Anordnung ausgerüstet werden.

An dem einen Kopfende des Speisewagens ist die Küche angeordnet; auf diese folgt ein Speiseraum von 3,53 m Länge, der an der einen Längswand des Wagens zwei rechteckige Esstische zu je vier, an der anderen zwei solche zu je zwei Plätzen enthält; die beiden Tischreihen sind durch einen Mittelgang von 55 cm Breite getrennt. Es können demnach zu gleicher Zeit 12 Personen zum Speisen an den Tischen Platz nehmen. An den Speiseraum schliesst sich ein zunächst als Rauchzimmer, späterhin, wenn erforderlich, zur Erweiterung der Speiseplätze vorgesehener Raum von 1,765 m Länge, der einen Tisch zu vier und einen zu zwei Plätzen aufweist. Darauf folgt wiederum ein 3,53 m langer Raum mit je zwei an beiden Langseiten angeordneten gewöhnlichen Polstersitzbänken, der als Abtheil II. Klasse benutzt werden soll. Den Abschluss bildet nach dem Kopfende des Wagens hin auf der einen Seite des Mittelganges ein Abort, auf der anderen ein Rraum mit Wascheinrichtung. Der Speisewagen ist mit Dampfheizung und elektrischer Glühlichtbeleuchtung versehen, die durch Sammlerbatterien gespeist wird. Für die Küchenzwecke ist ein geräumiges Wassergefäss unter dem Wagengestell befestigt. Ein elektrisch betriebener Fächer, der unter der Decke des Speiseraumes angebracht ist, soll während der heissen Jahreszeit für gehörige Lufterneuerung sorgen. Der vierachsige Speisewagen hat ein Dienstgewicht von rund 19,9 t. Mit Rücksicht auf die ungünstigen Steigungsverhältnisse der Tokaidobahn (1:40) zwischen Matsuda und Numadzu (Hakonegebirge) und zwischen Baba und Kioto soll der Speisewagen einstweilen nur auf den Strecken Tokio-Matsuda und Numadzu-Baba mitgeführt werden. Für die Annehmlichkeit des Reisens bedeutet diese Einstellung des Speisewagens eine erhebliche Verbesserung, da die meisten Europäer und Amerikaner, die in Japan reisen, an die auf vielen Stationen ausschliesslich feilgebotenen japanischen Speisen — von bisweilen noch dazu zweifelhafter Beschaffenheit — nicht gewöhnt sind, und da auch die Japaner der besseren Klassen sich mit diesen nicht immer begnügen. Im Speisewagen sollen sowohl bestimmte Mahlzeiten nach fester Zusammenstellung, als auch einzelne Speisen und Getränke nach Bestellung verabreicht werden.

— Ueber die **Statistik der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten** für das mit dem 30. Juni 1900 endigende Jahr bringt das „Eng. News and Am. Rw. Journal", Ausgabe vom 18. Juli 1901, Seite 37 eine Mittheilung, welche mit den von uns in Nr. 62 S. 979 d. Ztg. gebrachten Zahlen übereinstimmt, und aus welcher das Fachblatt folgendes Schlussergebniss ableitet:

„Die Statistik ist von Interesse, da sie ein solches Gedeihen darstellt, wie es in der Eisenbahnwelt seit sehr langer Zeit nicht bekannt gewesen ist. Die Roheinnahmen beliefen sich nahezu auf $1\frac{1}{2}$ Billionen und die Zunahme gegenüber dem vorhergehenden Jahre war ungefähr 173 500 000 D. (728 700 000 M). Von diesem Zuwachs an Einnahmen fanden 104 500 000 D. (438 900 000 M) Verwendung für vermehrte Betriebsausgaben, welche weitgehend durch die Zunahme des Verkehres nothwendig wurden, und die Aktionäre erhielten ungefähr 28 500 000 D. (119 700 000 M) von dem Zuwachs als Erhöhung ihrer Dividenden. Der Gesammtbetrag, welcher an Gehältern und Löhnen während des Jahres gezahlt wurde, betrug 577 250 000 D. (2 424 000 000 M), während die Inhaber von Eisenbahnaktien und Prioritäten ungefähr 400 000 000 D. (1 680 000 000 M) erhielten.

Nicht der ganze Zuwachs der Einnahmen rührte aus der Verkehrszunahme her. Denn die Zahlen zeigen eine Einnahmesteigerung aus der durchschnittlichen Personenmeile von 1,925 Cents auf 2,003 Cents (von 5,024 Cents auf 5,228 Cents in Kilometer und Pfennig) und im Güterverkehre aus der Tonnenmeile von 0,724 Cents auf 0,729 Cents (von 1,89 Cents auf 1,903 Cents in Kilometer und Pfennig). Gering wie diese Steigerungen erscheinen, beruhen auf ihnen doch 19 000 000 D. (80 000 000 M) von dem Einnahmezuwachs der Eisenbahnen."

Allgemeines.

— **Hörbarkeit der Lokomotivpfeife.** Die königlich preussische Eisenbahndirektion zu Bromberg hat durch eine Amtsblattverfügung Anweisung ertheilt, sämmtliche Fahrbeamten und Hilfsfahrbeamten ihres Bezirks darüber zu be-

fragen, welche der beiden Dampfsignalpfeifen, die helltönende oder die dumpftönende, die besser vernehmbare und wirksamere sei. Bei der grossen Wichtigkeit, welche die Signale der Dampfpfeifen für die Sicherheit des Bahnbetriebes haben, wäre es von Interesse, zu erfahren, ob die gedachte Rundfrage zu einem bestimmten Ergebnisse — und zutreffendenfalls, zu welchem — geführt hat.

— **Schienengewichte in Amerika.** Nach dem „Centralblatt d. Bauverw.“ äusserte ein preussischer Landtagsabgeordneter seine Meinung dahin, dass die bei den preussischen Staatsbahnen in Verwendung stehenden, 41 kg für das laufende Meter schweren Schienen nicht stark genug wären, um Lokomotiven und Wagen mit erheblich grösseren Raddrücken als den jetzt gebräuchlichen zu tragen. Hierdurch sei die Einführung von leistungsfähigeren Lokomotiven mit Achsbelastungen, wie sie z. B. in Amerika gebräuchlich seien, erschwert oder gänzlich verhindert.

Nach einer in „Railway and Engineering Review“ vom 16. März d. J. über diesen Bericht enthaltenen Mittheilung verwenden von 127 Bahnen 83 die Schienen-Musterquerschnitte der Gesellschaft amerikanischer Civilingeniöre. Die verschiedenen Gattungen dieser Querschnitte vertheilen sich folgendermaassen: Schienen von 27,2 bezw. 29,4, 31,7, 34,0, 36,3, 38,5, 40,8, 45,4 kg Gewicht für das laufende Meter sind im Gebrauch auf 15 bezw. 7, 26, 20, 26, 11, 5, 6 verschiedenen Strecken. Ferner finden sich noch leichtere Schienen älteren Querschnitts mit 22,6 bezw. 23,1, 23,6, 24,5, 25,4, 25,8, 26,3 kg Gewicht für das laufende Meter auf 2 bezw. 1, 2, 1, 19, 1, 1 Strecken und schwere Schienen älteren Querschnitts mit 27,2 bezw. 29,9, 31,3, 31,7, 32,6, 34,0, 34,5, 36,3, 38,5, 40,8, 43,0, 45,4 kg Gewicht für das laufende Meter auf 12 bezw. 3, 1, 7, 2, 11, 1, 9, 3, 1, 1, 2 Strecken.

Ist nun die Statistik mangels Angabe der Längen oben angeführter Strecken auch unvollkommen, so kann aus ihr doch ersehen werden, dass die weit überwiegende Mehrzahl der Strecken noch mit leichteren Schienen ausgerüstet ist, und dass die schwersten, auf nur 8 Strecken vorhandenen Schienen ein Gewicht von 45,4 kg für das laufende Meter haben (also nicht 50 kg, wie mitunter behauptet wird). Dieses Gewicht ist nur ganz unerheblich höher als jenes der seit einer Reihe von Jahren auf allen wichtigeren Strecken der preussischen Staatsbahnen verlegten Schienen. („Oe. E.-Ztg.“)

— An der grossen **East-river-Hängebrücke zwischen Newyork und Brooklyn** wurde am 24. Juli d. J. der Bruch von sieben Hängestangen bemerkt, mittelst welcher die Fahrbahn an dem nördlichsten Hauptkabel aufgehängt ist. Der Verkehr auf dem angrenzenden Fahrbahntheil musste etwa 36 Stunden gesperrt werden, bis der Schaden ausgebessert war. Der Unfall, welchen „Eng. News and Am. Rw. Journ.“ eingehend an der Hand von Abbildungen erörtert, dürfte Beachtung verdienen, wo es sich um ähnliche Bauanordnungen handelt.

Die Fahrbahn einschliesslich Versteifungsbalken ist in 2,286 m Abstand an den Hauptkabeln im mittleren Theil der Brücke mit 0,064 m starken Hängestangen aufgehängt, deren Länge von 0,559 m in der Mitte der grossen Brückenöffnung bis 3,66 m zunimmt, wo dann für die noch grösseren Längen Hängekabel eintreten. Die Fahrbahn liegt an den Pfeilern fest und hat in der Brückenmitte eine bewegliche Verbindung, welche Längenverschiebungen der Fahrbahntheile von 0,178 m nach jeder Seite zulässt. Die Hängestangen mussten also die Möglichkeit haben, sich schief zu stellen, wofür auch durch drehbare Lagerung der Stangenenden oben und unten Vorsorge getroffen ist. Sei es nun, dass die Lagerungen infolge von Rost die Drehbarkeit eingebüsst haben, oder dass die kürzeren Stangen infolge ihrer geringeren Dehnbarkeit eine geringere Last erhielten als die langen, es ist, wahrscheinlich schon vor längerer Zeit, eine Stange gerissen. Dies zog den Bruch der Nachbarstangen, welche nun mehr Last bekommen, allmählich nach sich. Ein ursprünglicher Materialfehler ist unwahrscheinlich. Auch genügen die ungünstigen Verhältnisse der baulichen Anordnung, um den Unfall zu erklären.

Ausser den sieben Hängestangen waren an zwei weiteren Aufhängungspunkten die Schellen gebrochen, welche um die Hauptkabel gelegt sind, um die Befestigungsbolzen der Hängestangen aufzunehmen.

In neuerlichen Mittheilungen in der deutschen Presse ist, wie noch bemerkt zu werden verdient, ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Unfall ausschliesslich auf ungenügende Unterhaltung zurückzuführen wäre, da sich die Hängestangen als stark vom Rost angegriffen gezeigt hätten.

— **Wettbewerb amerikanischer Kohle auf europäischen Märkten.** Zu dem vor einigen Wochen durch die deutsche Presse gegangenen, auch in Nr. 66 S. 1029 d. Ztg. wiedergegebenen Gerücht, dass seitens der Amerikaner in nordfranzösischen Häfen die Errichtung grossartiger Verladeeinrichtungen und Brikettfabriken geplant werde, um von hier aus die amerikanische Kohle dem schweizerischen Markte zuzuführen und so die deutsche Kohle aus diesem zu verdrängen, ferner dass die französischen Bahnen zu dem genannten Zwecke einen Ausnahmetarif bewilligt hätten, schreibt die Wochenschrift „Glückauf“ in ihrer jüngst erschienenen Nummer:

„Erschien nun schon die Angabe, dass es bei diesem Vorgehen der Amerikaner gerade auf den s c h w e i z e r i s c h e n Markt abgesehen sei, von vornherein unwahrscheinlich, da die Niederlande und die Rheinlande dafür geographisch weit günstiger liegen, so ergaben Ermittelungen, die nach dieser Richtung bei maassgebender französischer Stelle angestellt wurden, das Unzutreffende der ganzen Nachricht. Allerdings hat zur Zeit der grössten ‚Kohlennoth‘ in Frankreich die Erwägung geschwebt, die billigen Ausnahmetarife, die für die Ausfuhr zur Grenze bestimmt sind und im allgemeinen nur von Grubenstationen gelten, auch auf den Verkehr von den Häfen ins Inland anzuwenden. Aber thatsächlich sind diese Vorschläge nicht zur Ausführung gekommen. Der Rückgang des Kohlenpreises brachte es mit sich, dass man sie auf sich beruhen liess. Niemals aber hat es sich um Erstellung von Transittarifen für amerikanische Kohle gehandelt; ebensowenig hat der Gedanke bestanden, neuerdings für amerikanische Kohle besondere Brikettfabriken einzurichten. Solche bestehen seit geraumer Zeit für die britischen Kohlen, ähnlich wie dies z. B. in Deutschland für Ruhrkohle in Gustavsburg für den Umschlag vom Schiff zur Eisenbahn sich als zweckmässig erwiesen hat. Durch das Einladen in die Schiffe und das Ausladen entsteht nämlich stets eine gewisse Menge Kohlenklein, das als solches nur sehr schwer, in Brikettform aber leicht abzusetzen ist. Auch in dieser Richtung ist also nichts vorgegangen, was Anlass zu Besorgnissen geben könnte. Dass unter den obwaltenden Umständen die Befürchtung einer Ueberschwemmung des europäischen Marktes mit amerikanischer Kohle nicht aufrecht zu erhalten ist, lässt sich zudem zahlenmässig ausrechnen, wie wir es an der Hand eines Berichtes aus dem belgischen ‚Moniteur des intérêts materiels‘ bereits vor kurzem gethan haben.“

Bücherschau.

— **Elektromotoren für Wechselstrom und Drehstrom.** Von G. R o e s s l e r, Professor an der königlich technischen Hochschule zu Berlin. Mit 89 in den Text gedruckten Figuren. Berlin, Julius Springer; München, R. Oldenburg. 1901. Preis geb. 7 ℳ.

Wie das vom Verfasser im Jahre 1899 herausgegebene — s. Zt. in dieser Zeitung besprochene — Buch über Gleichstrommotoren, verfolgt das vorliegende den Zweck, dem Ingeniör, der sich mit Elektromotoren zu befassen hat, deren Eigenschaften - hier, soweit es sich um Wechselstrommotoren handelt — in möglichst einfacher, aber doch streng wissenschaftlicher Form vorzuführen und zu erklären. Die Betrachtungen hat der Verfasser versucht, an die Naturvorgänge anzuschliessen und die Verwendung mathematischer Zwischenrechnungen möglichst einzuschränken, weil er eine derartige Behandlungsweise des Stoffes für den Ingeniör für am zweckdienlichsten erachtet. Die Rechnung ist überall, wo es angängig war, durch die zeichnerische Darstellung ergänzt. Im übrigen kann das Buch auch ohne Kenntniss des Gleichstrombuches verstanden werden. Da in dem neuen ebenso wie in dem früheren neben der Verwendung der Stromarten auch deren Erzeugung besprochen ist, behandelt es im Grunde auch die Stromerzeuger mit.

Das Buch hat 9 Abschnitte. Im 1. sind die Grundgesetze der asynchronen Drehfeldmotoren behandelt. Die Herstellung von Drehfeldern durch Vereinigung mehrerer Wechselfelder ist im Abschnitt 2, die Wickelungen zur Herstellung der Wechselfelder sind in Abschnitt 3 erörtert; die folgenden Abschnitte haben zum Gegenstande die Verkettung der Wechselströme, die Messung der Wechselstromgrössen, die asynchronen Drehstrommotoren, die asynchronen Einphasenmotoren, die Synchronmotoren und die Parallelschaltung von Wechselstrom- und Drehstrommaschinen.

Das ausgezeichnete Werk kann allen, die sich mit dem Gegenstand beschäftigen wollen oder zu beschäftigen haben, aufs wärmste empfohlen werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Berichtigungen zu den am 1. Oktober 1901 in Wirksamkeit tretenden Tarifen und Tarifnachträgen.

In den nachstehend angeführten, vom 1. Oktober 1901 gültigen Tarifen und Tarifnachträgen sind folgende Berichtigungen durchzuführen, und zwar:

a) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901.

1. Im Tarife Theil II, Heft 1.

α) Auf Seite 240 ist zu Tschischkowitz (L. B.) hinzuzufügen: „(exkl. im Verkehre mit Brüx)".

β) Auf Seite 241 ist bei Brüx ein Doppelstern (**) hinzuzufügen und am Fusse der Seite zu notiren: **) Frachtsätze zwischen Brüx (A. T. E.) und Tschischkowitz (St. E. G. [L. B.]) siehe Seite 278."

γ) Auf Seite 278 ist in der Relation Tschischkowitz (St. E. G. [L. B.]-Brüx (A. T. E.) der Frachtsatz der Klasse II, Rubrik für 5 000 kg, von 85 h auf 84 h und Rubrik für 10 000 kg von 81 h auf 80 h für 100 kg richtig zu stellen.

2. Im Tarife Theil II, Heft 2.

α) Auf Seite 174 ist in der Relation Brüx (k. k. St.. B.) - Tschischkowitz (L. B.) der Frachtsatz der Klasse II, Rubrik für 5 000 kg, von 85 h auf 84 h und Rubrik für 10 000 kg von 81 h auf 80 h für 100 kg richtig zu stellen.

β) Die der Seite 220 folgende Seite ist mit 221 zu bezeichnen.

3. Im Nachtrage V zum Tarife Theil II, Heft 3.

α) Auf Seite 9, Post-Nr. 116, Rubrik „von", soll es nach Maria-Ratschitz statt „(exkl.) Dux)" richtig „(exkl. Dux)" lauten.

β) Auf Seite 22 ist unterhalb „Von Liebenau (S. N. D. V. B.)" das Wörtchen „nach" einzustellen.

4. Im Nachtrage III zum Anhange zu den Tarifen Theil II.

Auf Seite 3 ist bei der Relation Pürstein-Warnsdorf (B. N. B.) in der Rubrik „für Artikel" nach „Garne der Pos. G—3a" noch einzustellen: „der Pos. G—3b, bezw. der Klasse I."

b) Mit Gültigkeit vom 1. November 1901.

Im Tarife Theil II — Heft 2, Seite 226, Relation Lobositz (St. E. G.) - Trebnitz-Stadt (L. B.) ist der Frachtsatz der Klasse A, Rubrik 10 000 kg von 22 h auf 26 h pro 100 kg und der Frachtsatz der Klasse B von 21 h auf 22 h für 100 kg richtig zu stellen.

Prag, am 11. September 1801. (2377)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Im Heft 4 des Verbandsgütertarifs (Verkehr Reichsbahn-Baden) vom 1. September 1901 ist auf Seite 111 infolge eines Druckversehens der Stationsname Diekirch ausgefallen und sind dadurch die Entfernungen für die Stationen Diemeringen bis Ettendorf verschoben worden. Zur Richtigstellung des Inhalts der Seite 111 ist ein Deckblatt ausgegeben, das durch die Verkaufsstellen des Tarifs unentgeltlich bezogen werden kann.

Der auf Seite 365 im Ausnahmetarif 17 für Petroleum und Naphta vorgesehene Frachtsatz für den Verkehr nach Roppenzweiler ist auf 1,01 ℳ berichtigt worden.

Strassburg, den 12. September 1901. (2378)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Limburg-Altenkirchen zwischen den Stationen Langenhahn und Erbach i. Westerw. gelegene Haltepunkt Rotzenhahn für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Frankfurt a/M., den 12. Sept. 1901. (2379)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird der 3,0 km von Barsinghausen und 1,6 km von Bantorf an der Strecke Weetzen-Haste neu hergestellte Personenhaltepunkt Winninghausen eröffnet.

Tarifsätze zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck werden eingeführt zwischen Winninghausen einerseits und den Stationen Bad Nenndorf, Bantorf, Barsinghausen, Dedensen, Egestorf, Hannover, Haste, Kloster Wenningsen, Linden F., Ronnenberg, Seelze, Weetzen und Wunstorf andererseits.

In Winninghausen selbst wird Reisegepäck nur zur Nachabfertigung angenommen.

Nähere Auskunft wird auf den genannten Stationen ertheilt.

Die Personen- und gemischten Züge halten in Winninghausen nach Maassgabe des demnächst zur Veröffentlichung kommenden Winterfahrplanes am 1. Oktober d. J.

Hannover, den 7. Sept. 1901. (2380)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1901 wird der an der Bahnstrecke Glogau-Sagan zwischen den Stationen Glogau und Nilbau neu errichtete Haltepunkt Herrndorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die Annahme von Privatdepeschen findet nicht statt. Die Entfernung beträgt von Glogau 6,89 km, von Nilbau 3,90 km.

Auf dem Haltepunkt werden sämmtliche auf der Strecke Glogau-Sagan verkehrende Personenzüge mit Ausnahme des 9 Uhr 26 Min. Vorm. in Glogau eintreffenden gemischten Zuges 6701 halten. Die Abfahrtszeiten sind aus dem Aushangfahrplan zu ersehen.

Posen, den 13. September 1901. (2381)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Lieferfristen.

Kön. ung. Staatseisenbahnen.

Einschränkung des Frachtgüterverkehres und Festsetzung von Lieferfristzuschlag, betreffend die Linie Vojtek-Német-Bogsán, anlässlich der in der Zeit vom 13., 14. und 15. September stattfindenden Militärmanöver.

Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass aus Anlass der Militarmanöver in der Umgebung von Temesvár die Aufnahme von Civilfrachtgütern (mit Ausnahme von lebenden Thieren und leichtverderblichen Gütern) am 13., 14. und 15. September l. J. in sämmtlichen Stationen der Linie Vojtek-Német-Bogsán eingestellt wird.

Ferner wird mit Rücksicht auf die durch Militärtransporte bedingte ausserordentliche Inanspruchnahme dieser Linie, auf Grund der mit hohem Erlasse Z. 61 334 dto. 9. September l. J. Sr. Excellenz des Herrn kön. ung. Handelsministers ertheilten Genehmigung, gemäss § 63 Alinea (3) Punkt 2 des Eisenbahn-Betriebsreglements, wie auch gemäss Punkt 2 des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens, für Civilfrachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Thieren und leichtverderblichen Gütern) ausser den schon in Kraft stehenden reglementmässigen Liefer- und Zuschlagsfristen noch eine weitere temporäre Zuschlagsfrist in Anwendung gebracht, und zwar:

3 Tage für jene Frachtgüter, welche am 13., 14. und 15. September auf der Linie Vojtek-Német-Bogsán zur Abgabe gelangen, oder welche die Station Gáttája im Uebergange berühren.

Budapest, am 10. Sept. 1901. (2382)
Die Direktion.

---

4. Güterverkehr.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt auf der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn zwischen Goerchen und Steinau Oderhafen für Rohzucker ein Ausnahmetarif in Kraft, nach welchem der Frachtsatz 0,32 ℳ pro 100 kg beträgt.

Rawitsch, den 10. Sept. 1901. (2383)
Die Direktion.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Verbandsgütertarif (Klassengüterverkehr Galizien-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1901 gelangt der Tarif Theil II, Heft 4 zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für den Klassengüterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Linien in Galizien) und der k. k. österr. Staatsbahnen sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der k. bayer. Staatsbahnen sowie der Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits.

Hierdurch werden aufgehoben: der Ausnahmetarif für Petroleum etc., gültig ab 1. Dezember 1898, der Ausnahmetarif für Eier, gültig ab 1. Januar 1898, ferner die im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze für Mineralwasser, Bier etc., Bettfedern, Holzkohlen und Kleesaaten.

München, den 13. September 1901. (2384)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Hagen-Soest zwischen den Stationen Werl und Ostönnen gelegene Haltestelle Westönnen für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Mit Gültigkeit vom genannten Tage ab wird die Haltestelle Westönnen in die Gütertarife für den Gruppenverkehr und

die Gruppenwechselverkehre sowie in den Tarif für den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Güterverkehr aufgenommen. Sofern in diesen Tarifen Entfernungen noch nicht aufgenommen sind, werden der Frachtberechnung bis auf weiteres die um 4 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Werl oder die um 4 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Ostönnen zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigste Gesammtentfernung ergibt.

Die Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr von und nach der Haltestelle Westönnen sind in der vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Preistafel für den Staatsbahntarif enthalten.

Elberfeld, den 11. September 1901. (2385)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. Oktober l. J. treten bei Reexpedition von Getreidesendungen in Kehl in den zur Rückvergütung gelangenden Abfertigungsgebühren gewisse Aenderungen ein, worüber unsere Station Kehl und das Gütertarifbüreau der unterzeichneten Stelle nähere Auskunft ertheilt.

Karlsruhe, den 13. Sept. 1901. (2386)
Gr. Generaldirektion.

Grossherzoglich oldenburgische Staatsbahnen.

Von und nach den Ladestellen Düvelshop und Kayhauserfeld werden vom 1. November d. J. ab neben Torf und Torfstreu auch andere Güter — jedoch nur in Wagenladungen — abgefertigt.

Die Abfertigung erfolgt vom genannten Tage an auf den in der Transportrichtung vorgelegenen Stationen Bloh oder Zwischenahn zu den für diese Stationen bestehenden Tarifsätzen unter Hinzurechnung einer Anschlussfracht von 3 ℳ für jede Wagenladung. Es treten demnach in einzelnen Fällen geringfügige Tariferhöhungen ein.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 12. Sept. 1901. (2387)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Zu dem Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten Basel bad. Bahnhof transit-Mittel- und Westschweiz vom 21. Juli 1899 wird mit Gültigkeit ab 15. September 1901 der III. Nachtrag ausgegeben.

Derselbe enthält Frachtsätze von und nach den Stationen der Spiez-Frutigen- und der Gürbethalbahn.

Karlsruhe, den 14. Sept. 1901. (2388)
Gr. Generaldirektion.

Die Sätze für Ans (Est) Station in den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts des belgisch-südwestdeutschen Verbandes kommen mit sofortiger Geltung auch für die Kohlengrube Ans (Est) Charb. des mines d'Ans-Levant zur Anwendung.

Strassburg, den 12. Sept. 1901. (2389)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 16. September d. J. ab werden in dem Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine einige Frachtsätze für Berlin Görlitzer Bahnhof und Rummelsburg Rangirbahnhof auf die vorgelegenen Stationen Grünau, Cöpenick, Erkner und Friedrichshagen übertragen.

Breslau, den 14. September 1901. (2390)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr (Gr. IV/VI).

Die am 1. August d. J. eingeführten Kürzungen der Tarifentfernungen zwischen Bremen und nördlich davon gelegenen Stationen einerseits sowie Frankenberg (Hessen-Nassau) und südlich davon gelegenen Stationen andererseits treten am 1. November d. J. ausser Kraft. Dafür erhalten die früheren Entfernungen wieder Gültigkeit.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 10. September 1901. (2391)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der
übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-rumänischer Kohlenverkehr.

Am 1. Oktober 1901 tritt ein neuer, in Frankenwährung aufgestellter Ausnahmetarif in Kraft, wodurch der seit 1. September 1893 gültige, in Markwährung aufgestellte Ausnahmetarif aufgehoben wird. Der neue Tarif, der auf Braunkohlen und Braunkohlenbriketts keine Anwendung findet, enthält zum Theil erhebliche Frachterhöhungen gegenüber den Sätzen des bisherigen Tarifs. Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 10. November 1901 in Geltung.

Der neue Tarif ist zum Preise von 0,25 Mark = 0,30 Frcs. bei den betheiligten Dienststellen erhältlich.

Kattowitz, den 11. September 1901. (2392)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Oktober d. J. treten im Tarif Theil II, Heft 2 nachbezeichnete neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Holz des Spezialtarifs II) in Kraft:

Nach	Gotha (Hauptbahnhof) K.E.D.E.	Mühlhausen i. Thüringen K.E.D.E.	Weissenfels K.E.D.E.
Von	Pfennig für 100 kg		
Hüttau k. k. St. B. . .	201	209	183

Breslau, den 11. September 1901. (2393)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Remscheid-Solingen gelegene, bisher nur für den Personen- und Privattelegrammverkehr eingerichtete Station Remscheid-Güldenwerth auch für den Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet.

An dem genannten Tage treten die in den Gütertarifen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze der Station Remscheid-Güldenwerth in Kraft. Soweit in die Gütertarife für den Gruppenverkehr und die Gruppenwechselverkehre, sowie in dem Tarif für den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Güterverkehr Entfernungen noch nicht aufgenommen sind, werden der Frachtberechnung bis auf weiteres die um 4 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Remscheid oder die um 8 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Solingen zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigste Gesammtentfernung ergibt.

Elberfeld, den 11. September 1901. (2394)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Tarifheften 1 und 4 des sächsisch-ungarischen Verbandes enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für die Beförderung von getrocknetem Obst sowie von Pflaumenmus für Mitrovicz-Száva part sind mit sofortiger Wirkung auch im Verkehre mit der Station Ruma anzuwenden.

Dresden, den 16. September 1901. (2395)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.
Tarifheft 2 und 3.

Vom 20. September ab werden im Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen die Frachtsätze von Georgsmarienhütte nach einer Reihe von Stationen ermässigt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Münster, den 13. September 1901. (2396)
Königliche Eisenbahndirektion.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. Juni 1901.

Auf Seite 131 ist beim Ausnahmetarif Nr. 2 für Schleifholz als weitere Empfangsstation „Forchheim" einzutragen.

München, den 12. September 1901. (2397)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Am 1. Oktober tritt zum Verbandstarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1897 der Nachtrag IV, enthaltend einen neuen Ausnahmetarif a für Getreide usw., Erweiterungen und Aenderungen des Ausnahmetarifs c für Kleie usw. und einen neuen Ausnahmetarif e für Getreide zur Seeausfuhr in Kraft.

Die neuen Sätze enthalten zumeist geringe Tarifermässigungen zufolge Herabsetzung von Frachtantheilen ausländischer Bahnen und Abkürzung von Verbandsstrecken, sowie einige Tariferhöhungen durch Richtigstellung von Druckfehlern, letztere mit Geltung vom 1. November d. J.

Druckabzüge des Nachtrags sind zum Preise von 1,20 ℳ für das Stück von den bekannten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 15. September 1901. (2398)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Dänemarks, Schwedens und Norwegens andererseits.

Am 10. Oktober d J. tritt an Stelle des Verbandsgütertarifs, Heft 1 vom 27. August 1897 ein neuer Verbandsgütertarif, Heft 1 in Kraft.

Ausser sonstigen Aenderungen werden durch diesen Tarif die Bestimmungen des Zusatzübereinkommens vom 16. Juni 1898 zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 eingeführt.

Besonders wird darauf hingewiesen, dass an Stelle des seitherigen ein neues Frachtbrief-Formular Verwendung zu finden hat.

Es ist jedoch gestattet, bis einschliesslich 9. Oktober 1902 das seitherige Formular zu benutzen. Der letztgenannte Zeitpunkt ist unabänderlich; es werden daher vom 10. Oktober 1902 an nur noch Frachtbriefe und Duplikate nach dem neuen Formular zugelassen.

Altona, den 12. September 1901. (2399)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 20. September d. J. wird für den Versand von Braunkohlenbriketts (auch Nasspresssteinen) sowie Rohbraunkohle bei gleichzeitiger Aufgabe von 20000 kg von einem Versender ein Ausnahmesatz eingeführt; derselbe beträgt 0,68 M. für 100 kg.

Bromberg, den 14. September 1901. (2400)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe I (Bromberg, Danzig, Königsberg).
Ostdeutscher Güterverkehr (I/II).
Berlin-Stettin-nordostdeutscher Güterverkehr (I III).
Ausfuhrverkehr nach Eydtkuhnen transit und Prostken transit.
Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. gelangen in den oben bezeichneten Verkehren Frachtsätze für Holzzellstoff (Cellulose) von Tilsit und Königsberg i/Pr. zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern (einschl. der deutschen überseeischen Kolonien) — sowohl über See, als auch über die trockene Landesgrenze — zur Einführung.

Diese Frachtsätze finden unter Beachtung der in den einzelnen Tarifen enthaltenen Kontrolvorschriften Anwendung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen vom 25. September d. J. ab Auskunft.

Bromberg, den 11. September 1901. (2401)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für den Verkehr zwischen Station Kempen B. W. E. (Breslau-Warschauer Eisenbahn) und den Stationen Alt-Altmannsdorf, Bonikowo, Bruch-Bischdorf, Czeluscin, Feuerstein, Gross-Sepno, Jaborowitz, Jeschkendorf, Karolinegrube R. O. U. E., Nippern, Plastowo, Raudten Süd, Steinsdorf und Ujazd der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen direkte Frachtsätze, ferner im Verkehr zwischen Station Kempen B. W. E. und verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Kattowitz und Posen anderweite Entfernungen infolge Eröffnung von Neubaustrecken in Kraft.

Soweit durch die anderweiten Entfernungen Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. November d. J. ab.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 13. September 1901. (2402)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. tritt die Meppen-Haselünner Bahn den Ausnahmetarifen für Zucker 14, 14 a und L bei. Ferner werden 2 Stationen des Direktionsbezirks Erfurt in den direkten Verkehr allgemein und eine Reihe von Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Königsberg, Posen, Stettin sowie der Muskau-Teuplitz-Sommerfelder Eisenbahn in den Verkehr mit der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einbezogen.

Die Station Kanal - Umschlagsstelle Meppen wird in den Ausnahmetarif 7 (Eisenerz) aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Münster i/W., den 9. Septbr. 1901. (2403)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des I. Nachtrages zu dem Gemeinschaftlichen Hefte D vom 1. Januar 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 tritt der I. Nachtrag zu dem Gemeinschaftlichen Hefte D vom 1. Januar 1900 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen von Bestimmungen, Ergänzungen sowie Aenderungen des Kilometerzeigers und des alphabetischen Stationsverzeichnisses etc.

Insoweit dieser Nachtrag höhere Distanzen enthält als der Haupttarif, finden die höheren Distanzen erst vom 1. Dezember 1901 an Anwendung.

Exemplare des I. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern = 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. September 1901. (2404)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

(Einführung eines neuen Tarifes Theil II, Heft 1.)

Mit Gültigkeit vom 1. November 1901 tritt ein neuer Tarif Theil II, Heft 1 „Tarif für Gütersendungen im Verkehre zwischen Stationen der königlich preussischen Staatsbahnen (Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Cöln, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a/M., Halle a/S., Hannover, Kattowitz, Magdeburg, Münster, Posen, Stettin), der Eisern-Siegener Eisenbahn, sowie der sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Südwestrussland andererseits" in Kraft, welcher gegenüber dem bestehenden Tarife theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze aufweist.

Durch Herausgabe dieses neuen Tarifes tritt der gleichnamige Tarif vom 1. September 1896 nebst Nachtrag 1 ausser Kraft.

Exemplare des Tarifes sind durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 2,50 Kr. = 2 M. pro Stück zu beziehen.

Wien, am 13. September 1901. (2405)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ergänzung bezw. Abänderung der Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest, betreffend die Abgabe von Spiritussendungen im Freigebiete von Triest.

Zufolge der mit 1. September d. J. erfolgten Eröffnung des Spiritusmagazines der k. k. Lagerhäuser in Triest-Freihafen haben die dorthin bestimmten, als Wagenladungsgut verrechneten Spiritussendungen mit der Frachtbriefverschreibung: „Triest-Freihafen (Spiritusmagazin)" zur Aufgabe zu gelangen.

Solche Sendungen werden bahnseits abweichend von den in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" (gültig vom 1. Januar 1900) Abschnitt IV, Punkt b, Seite 10, alin. 2 und 3 gegebenen Vorschriften direkt in das Freigebiet gestellt.

Wien, am 2. September 1901. (2406)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird die Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Posen aufgelöst und mit dem amtlichen Reisebüreau in Breslau oberschlesischer Bahnhof vereinigt. Bestellungen sind vom genannten Tage ab entweder direkt oder durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen an das genannte Reisebüreau zu richten.

Posen, im September 1901. (2407)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

Die Lieferung von rothen Dienstmützen, Mützenstreifen für Schaffner und Rangirer, Metallmarken zu Dienstschutzkleidern, Brust- und Mützenschildern soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
26. d. Mts., Vormittags 11 Uhr
im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. n. Mts.

Magdeburg, den 10. September 1901. (2408)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von 5 Stück Drahtzugschranken für die Strecke Gotha-Bebra soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Das Verdingnissheft nebst Lageplänen ist gegen portofreie Einsendung von 0,90 M. (nicht in Briefm.) von hier zu beziehen. Die Eröffnung der mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von 5 Stück Drahtzugschranken" versehenen Offerten findet am
Sonnabend, den 28. Sept. d. J., Mittags 12 Uhr, statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Gotha, den 9. Sept. 1901. (2409)
Kgl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 74. | 21. September 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Betrieb der finnländischen Eisenbahnen.

Einleitung.

Mehr als in jedem anderen Lande spielt in Finnland die mittelbare Bedeutung, welche den Eisenbahnen in der allgemeinen Entwickelung zufällt, eine hervorragende Rolle; sie ist grösser als der aus dem Eisenbahnbetriebe zu erzielende unmittelbare Geldertrag. Schon zu einer Zeit, in der es nur sehr wenige Eisenbahnen im Grossfürstenthum gab, und in der diese nur mit grosser Mühe die Selbstkosten aufzubringen vermochten, hatte man in Finnland erkannt, dass trotz der mageren Betriebsergebnisse, ja der auf vielen Strecken sich zeigenden Fehlerträge doch der allgemeine Wohlstand des Landes mit der wachsenden Entwickelung des Bahnnetzes zunahm.

Um die Bedeutung der Eisenbahnen für Finnland voll zu erfassen, muss man sich vergegenwärtigen, wie urzuständlich dort die Verkehrsmittel vor Eröffnung der Schienenwege gestaltet waren. Es ist schwierig, sich ein genaues Bild von den geringen Bequemlichkeiten zu machen, die dem Reisenden selbst heute noch in den Gegenden geboten werden, die der Wohlthaten des Eisenbahnnetzes entbehren, doch ist nicht ausser Acht zu lassen, dass auch diese Gegenden aus dem Vorhandensein einer Bahnlinie in einem benachbarten Landesgebiete einen gewissen Nutzen ziehen, weil die Entfernungen bis zu den nächstgelegenen Stationen immerhin geringer als früher geworden sind.

Was die Personenbeförderung betrifft, so bestand in Finnland, gleichwie in Schweden, vor der Eröffnung der Eisenbahnen eine ganz eigenartige Einrichtung, die in gewissen Grenzen die Verbindungen auf den Hauptverkehrsstrassen und zwischen den grösseren Städten sicherstellte. Die Einführung dieser Einrichtung, die übrigens auch heute noch neben den Schienenwegen sowohl in Finnland als auch in Schweden und Norwegen fortbesteht und auf Schwedisch „Skjuts" (sprich „Schuss") genannt wird, ist auf uralte Zeiten zurückzuführen; sie sicherte und ermöglichte nicht allein die verhältnissmässig schnelle und sichere Uebermittelung der Regierungsbefehle und der Anordnungen der Behörden sowie die Reisen der Staatsbeamten, sondern auch die Verbindungen zwischen den einzelnen Landestheilen und namentlich die des Binnenlandes mit den Meeresküsten.

Schon von den ältesten Zeiten an waren in Finnland und Schweden die Landbewohner nicht allein zum Unterhalt der öffentlichen Strassen, sondern auch zur Einrichtung von Bespannungsstationen (Relais) und zur Beförderung der Reisenden von der einen Station zur anderen verpflichtet. Jeder Grundbesitzer musste in diesen Stationen ein oder mehrere Pferde mit Wagen und Kutscher während längerer oder kürzerer Zeit (je nach der Grösse seines Grundbesitzes) bereit halten. Die hiermit verbundenen Uebelstände waren allerdings, und zwar namentlich insoweit die Wagen in Betracht kamen, nicht gering, doch bot das System auch gewisse Vortheile, die man bei der in anderen Ländern üblichen Beförderung mit der Postkutsche vergeblich gesucht hätte. Die Reisenden waren an keine feststehenden Abfahrtszeiten gebunden, und sie konnten alsbald nach Eintreffen auf der Pferdewechselstation ihre Reise fortsetzen, ohne das Eintreffen weiterer Fahrgäste abwarten zu müssen; denn die meisten der in den Stationen aufgestellten Wagen sind zweiräderige, von einem Pferde gezogene Karren, auf denen in der Regel nur eine, nöthigenfalls aber höchstens zwei Personen ausser dem Kutscher Platz finden. Sonach konnten die Fahrten mit einer vom Reisenden selbst abhängigen Geschwindigkeit erfolgen, die im Hinblick auf die gute Beschaffenheit der Pferde und Landstrassen oft eine sehr erhebliche war.

Der Hauptfehler des Systems lag darin, dass es schwer auf den Bauern lastete. Je mehr die Anzahl der Strassen und der Verkehr auf ihnen zunahm, um so drückender wurde die Last; oft steigerte sie sich bis zur Unerträglichkeit, wenn kleine Eigenthümer ihr einziges Pferd zu dieser Dienstleistung hergeben mussten, die sich auf Entfernungen von mehreren Dutzend, ja zuweilen auf Entfernungen von einigen Hundert Kilometern von ihrem Wohnorte ausdehnte. Das Personengeld betrug nur

8 ₰ für 1 km, und es konnte demnach in keiner Weise die Verluste ersetzen, welche für den Landmann mit der Verpflichtung verknüpft waren, seine Pferde und Leute stets und insbesondere zur Zeit der schweren Feldarbeiten den Reisenden zur Verfügung zu stellen. Im Sommer wurde diese Auflage in gewissem Maasse durch die bequemen Verbindungen über See und auf den Binnenwässern erleichtert, denn die finnländischen Küsten haben eine Längenentwickelung von 3 600 km, und seit den ältesten Zeiten war die Schifffahrt sowohl zwischen den eigenen Häfen, als im Verkehr mit fremden Hafenorten sehr stark entwickelt.

Unter diesen Verhältnissen lässt es sich begreifen, dass die Eisenbahnen, die in den von ihnen berührten Gegenden eine bedeutende Verminderung der „Skjuts“-Fahrten mit sich brachten, auf das freudigste begrüsst wurden. So konnten nach Eröffnung der St. Petersburger Linie die für den Skjutsdienst auf der an der Südküste Finnlands entlang laufenden Landstrasse bestimmten Pferde bis auf ein Zehntel des früheren Bedarfs vermindert werden, und gleiche Erscheinungen zeigten sich, wenn auch nicht in demselben grossen Maassstabe, überall dort, wo die Lokomotive ihre Signale ertönen liess.

War nun seit den ältesten Zeiten in dieser, wenn auch nur unvollkommenen Weise für den Personentransport gesorgt, so konnte man ein gleiches nicht von der Güterbeförderung sagen. Im Sommer wurden Güter überall hin befördert, wo man über schiffbare Wasserstrassen verfügte, aber im Winter beschränkte sich der Güterverkehr auf die mit Schlitten ausgeführten Transporte der Landbewohner nach den nächstgelegenen Städten. In einigen Fällen wurde auf den allerwichtigsten Landstrassen durch Vermittelung der Bauern auch noch ein gewisser Güterverkehr unterhalten, doch stellten sich die Beförderungskosten so ausserordentlich hoch, dass man nur Waaren von sehr bedeutendem Werthe transportiren lassen konnte. Geringwerthige Güter dagegen, wie beispielsweise das den Hauptausfuhrartikel bildende Holz, konnten nur dann befördert werden, wenn eine schiffbare Wasserstrasse zu Gebote stand. Dort, wo letzteres nicht der Fall war, musste man das Holz auf dem Stamm verfaulen lassen.

Mit dem Erscheinen der Eisenbahnen trat nun eine völlige Umwälzung in den Verkehrsmitteln Finnlands ein, denn die Bahnen erleichterten nicht allein die Beförderung der Güter von Ort zu Ort, sie riefen auch neue Industrien ins Leben und förderten das Erscheinen neuer Erzeugnisse, insbesondere aus dem Gebiete der Forstkultur, auf dem Markte. Der Einfluss der Bahnen auf die Entwickelung des Postverkehrs war gleichfalls ein ausserordentlicher. Hunderte von Dörfern des Binnenlandes, die früher wöchentlich nur ein- oder zweimal ihre Post erhielten, werden jetzt mehrere Male des Tages versorgt, und die Postverwaltung, die früher mit grossen Fehlbeträgen zu kämpfen hatte, verfügt heute über einen (wenn auch nur bescheidenen) Reinertrag.

Auch die Militärtransporte lasteten früher auf das schwerste auf den Bauern, die die Zugpferde zu stellen hatten; heute sind alle diese Uebelstände verschwunden, seit die Eisenbahnen ihre Verzweigungen bis in die Lagerplätze der Armee erstrecken. Auch die Beförderung der Strafgefangenen lag früher der bäuerlichen Bevölkerung ob, die diese Last um so drückender empfand, als man sie noch obendrein für die richtige Ablieferung der Uebelthäter an Ort und Stelle verantwortlich machte! Heute werden derartige Transporte nur noch ausnahmsweise von den Bauern ausgeführt.

Man könnte nun diese Beispiele durch Aufzählung von vielen anderen Zweigen der nationalen Thätigkeit vermehren, auf welche die Eisenbahnen einen befruchtenden Einfluss ausgeübt haben, und dennoch würden die Ergebnisse nur wenig bedeuten gegenüber dem aussergewöhnlich hohen mittelbaren Nutzen, den die Schienenwege der grossen Masse der Bevölkerung gebracht haben, indem sie Reisen und Gütertransporte im Inlande und nach dem Auslande ermöglichten und erleichterten. Wir wollen uns indessen hier mit dem Hinweis darauf begnügen, dass in dem vom Senat an den Reichstag erstatteten Berichte über die allgemeine Entwickelung der Eisenbahnen der jährliche unmittelbare Nutzen der Eisenbahnen auf 20 % des Anlagekapitals des gesammten Netzes veranschlagt worden ist.

1. Der Verkehr in den ersten Betriebsjahren.

Bereits bei der Darstellung des Werdeganges der finnländischen Eisenbahnen – vergl. den Aufsatz in den Nrn. 15 und 16 d. Ztg. — haben wir der Thatsache Erwähnung gethan, wie bescheiden der Zugdienst während des ersten Zeitabschnitts des finnländischen Bahnbetriebes sich gestaltete. Die für die Strecke Helsingfors-Tavastehus vorgesehene Fahrordnung wies nicht einmal tägliche Verbindungen zwischen den beiden Endpunkten der Bahn auf; nur drei Züge sollten in jeder Woche in jeder Richtung abgelassen werden und Sonntags der Betrieb ganz ruhen. Auch die Zuggeschwindigkeit war eine äusserst bescheidene: von Helsingfors nach Tavastehus, d. i. für eine Strecke von 107 km, brauchte man vier und eine halbe Stunde! Und doch war das Publikum, das diese Schnelligkeit mit der bei den früheren Reisen im Postwagen („Skjuts“) erzielten Geschwindigkeit verglich, mit dem nunmehr gebotenen äusserst zufrieden!

Die Baukosten der oben bezeichneten ersten Strecke des ganzen Netzes stellten sich weit höher, als die Ingeniöre veranschlagt hatten, und auch die Ergebnisse des Betriebes blieben in den ersten Jahren stark hinter dem allgemein Erhofften zurück. Man suchte und fand die Ursache dieser schlechten Ergebnisse in der angeblichen Verschwendung der „Direktion der Arbeiten“, und es erging deshalb der Befehl, die äusserste Sparsamkeit bei dem Betriebe der unglückseligen (!) Strecke walten zu lassen. Die Eisenbahnverwaltung that ihr bestes, um diesen Anordnungen nachzukommen: sie wies die Beamten an, dafür zu sorgen, dass nur die allernothwendigste Anzahl Wagen in die Züge eingestellt und dass alle Plätze der engen und unbequemen Wagen voll besetzt würden. Die mit Thüren an den Langseiten versehenen Wagen, welche nur der Zugführer mit besonderem Schlüssel zu öffnen vermochte, boten in jedem Abtheil in der III. Klasse Platz für zehn und in der II. Klasse für acht Personen.

Auch das Personal wurde auf die kaum noch zulässige Mindestzahl herabgesetzt und nach dem Vorbilde der schwedischen Eisenbahnen organisirt. Ausser dem durchaus nothwendigen Personal für den Zug-, Strecken- und Werkstättendienst bestand die Verwaltung nur aus dem Direktor und Betriebsleiter in Helsingfors, der dem Ingeniörkorps unterstand, einem das Amt des Kassenrendanten und des Betriebskontrolörs versehenden Beamten und einem Güterexpedienten. Allein trotz aller Sparsamkeit waren, wie aus nachstehenden Angaben zu ersehen, die Betriebsergebnisse in den ersten Jahren völlig trostlose:

Jahr	Einnahmen ℳ	Ausgaben ℳ	Reinertrag im ganzen ℳ	Reinertrag auf 1 km ℳ
1863	446 400	477 600	— 31 200	— 240
1864	371 200	432 000	— 60 800	— 560
1865	416 800	351 200	+ 65 600	+ 560
1866	369 600	336 800	+ 32 800	+ 320
1867	344 000	343 200	+ 800	—
1868	354 400	283 200	+ 71 200	+ 640

Das Jahr 1867 hatte einen Reinertrag von nur 800 ℳ geliefert; 1866 verzinste sich das aufgewendete Kapital mit 0,3 %, 1865 und 1868 dagegen mit 0,6 %.

Lange Jahre hindurch und selbst nachdem 1862 die Anzahl der Züge vermehrt worden war, wirthschaftete man mit dem erwähnten kleinen Personal, das erst bei der administrativen

Umgestaltung zur Zeit der Eröffnung der St. Petersburger Strecke verstärkt wurde.

2. Die weitere Entwickelung des Verkehres.

Bereits kurz nach der im Februar 1870 erfolgten Eröffnung der Theilstrecke Viborg - St. Petersburg der Hauptbahn konnte man erkennen, dass diese Theilstrecke, insbesondere in dem in der Nähe der russischen Hauptstadt liegenden Bezirke, berufen schien, eine hervorragende Rolle zu spielen, und dass man es hier mit einem — wie unsere Quelle besagt — „Verkehre im europäischen Sinne des Wortes“ zu thun haben werde. Es war daher vor allem erforderlich, das aus einigen Dutzend Beamten bestehende Personal im Jahre 1871 auf 337 Beamte aller Art zu erhöhen.

Der Eisenbahndirektor, der während des Baues der „Direktion der Arbeiten“ unterstand, wurde nach dessen Vollendung von neuem dem Ingeniörkorps unterstellt. Doch säumte die Eisenbahnverwaltung nach der bedeutenden und schnellen Verkehrszunahme nicht, sich eine mehr und mehr zunehmende Selbständigkeit zu sichern, trotzdem sie dem Namen nach und amtlich dem Ingeniörkorps nachgeordnet blieb. Es konnte dies auch kaum anders sein, denn die Wichtigkeit und die Anzahl der auftretenden Eisenbahnfragen nahmen bald den ersten Platz unter den gesammten Arbeiten der Direktion des Ingeniörkorps ein, und oft genug sah sich die Regierung im Interesse der Vereinfachung und zur Beschleunigung des Geschäftsganges gezwungen, mit der Eisenbahnverwaltung unmittelbar zu verhandeln. Nach und nach hatte man dem Direktor verschiedene Oberbeamte beigegeben, nämlich die Vorsteher der einzelnen Abtheilungen (Betrieb, Oberbau und Zugförderung), welchen wiederum ein mehr oder minder zahlreiches und von Tag zu Tag verstärktes Büropersonal zur Verfügung stand. Um nur ein Beispiel anzuführen, hatte man 1871 dem Direktor einen besonderen Oberbeamten für die statistischen Angelegenheiten beigegeben. Damals und in der Folge besass das Ingeniörkorps keinen besonderen Statistiker. Die Abhängigkeit der Eisenbahnverwaltung von dem Ingeniörkorps führte übrigens im Laufe der Zeit zu immer grösseren Unzuträglichkeiten; trotzdem gelang es erst 1877, diesem anormalen Zustande ein Ende zu machen.

Wie bereits in dem früheren Aufsatz hervorgehoben, bildete die Eröffnung der St. Petersburger Linie einen neuen Abschnitt in der Verkehrsentwickelung der finnländischen Eisenbahnen. Mit besonderer Befriedigung nahm man im ganzen Lande den durch die Fernzüge herbeigeführten grossartigen Verkehr wahr und bewunderte die ausserordentliche Zunahme des Güterverkehres, die sich sofort nach der Betriebseröffnung geltend machte.

Am 1. Mai 1875 wurde die Hangöer Linie dem Staatsbahnnetze einverleibt, das auch im Juli 1876 die Åboer Strecke in sich aufnahm. Die Gesammtlänge des Bahnnetzes betrug nunmehr 853 km.

Obgleich nun der Betrieb der genannten beiden Strecken und namentlich der Hangöer Linie anfänglich nur schwache Ergebnisse zeitigte, so trug er doch zur Vermehrung des gesammten Ergebnisses des Bahnnetzes bei, wie aus nachstehender Zusammenstellung für die Zeit von der Eröffnung der ersten Theilstrecke der St. Petersburger Linie im Jahre 1869 bis zum Jahre 1877 hervorgeht.

Jahr	Einnahme	Ausgabe	Reinertrag	
			im ganzen	auf 1 km
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1869	396 800	261 600	135 200	1 120
1870	1 180 000	1 137 600	42 400	160
1871	2 120 800	1 475 200	645 600	1 360
1872	2 768 000	1 640 800	1 127 200	2 320
1873	3 007 200	1 815 200	1 192 000	2 400
1874	3 607 200	2 105 600	1 501 600	3 120
1875	4 284 800	2 844 800	1 400 000	2 400
1876	5 502 400	3 600 800	1 901 600	2 560

Aus der Zusammenstellung ergibt sich, dass von 1871 bis 1875 die Einnahmen fast auf das Doppelte stiegen; das Jahr 1876 war ein besonders ertragreiches, doch dürfte die Steigerung der Einnahmen wohl auf die in Helsingfors stattgehabte Gewerbeausstellung zurückzuführen sein. Schon 1874 verzinste sich das Anlagekapital mit 4,2 %, was als genügendes Erträgniss anzusehen ist. Alles in allem hatte der Verkehr sich so bedeutend entwickelt und die Verwaltungsgeschäfte einen solchen Umfang gewonnen, dass eine gründliche Reform in der oberen Leitung des Bahnnetzes dringend nothwendig erschien.

3. Die Eisenbahndirektion.

Wie bereits erwähnt, ist das Jahr 1877 als der Beginn einer neuen Aera in der rein materiellen Entwickelung und der Bauart der finnländischen Eisenbahnen anzusehen. Mit demselben Jahre beginnt auch eine neue Phase in Bezug auf die Verwaltung der Eisenbahnen, da am 1. Oktober 1877 die „Direktion der finnländischen Staatseisenbahnen“ ins Leben trat. Der bisherige Eisenbahndirektor trat mit dem Titel eines Generaldirektors an die Spitze der Verwaltung, während die bisherigen Abtheilungsvorstände zu Mitgliedern der neuen Direktion ernannt wurden, die dann auch noch einen Bürodirektor und einen Gehilfen des Generaldirektors erhielt. Im Grunde blieb zwar die neue Direktion gegenüber der bisherigen fast die gleiche, doch unterstand sie jetzt der Regierung ohne Vermittelung eines höheren Zwischengliedes.

Die neue Direktion begann ihre Thätigkeit unter sehr ungünstigen Verhältnissen. Uebermässige Spekulationen in Holz hatten gegen 1880 eine sehr ernste wirthschaftliche Krise hervorgerufen, und das allgemeine Darniederliegen aller Geschäfte schädigte die Eisenbahnen in ihren Einnahmen. Wenngleich nun schon diese Sachlage an und für sich genügenden Anlass zu Besorgnissen und zur Einführung von Ersparnissen bot, so machten sich auch noch besondere Verhältnisse unliebsam geltend. Die Stände hatten 1877 eine Resolution gefasst, durch welche der Regierung nicht nur die grösste Beschränkung im Bau neuer Strecken, sondern auch die weitestgehende Ersparniss in der Verwaltung der Bahnen empfohlen wurde; ja, der Reichstag hatte die Vornahme von Erhebungen in der Richtung empfohlen, ob die zu schwachen Einnahmen nicht durch Aenderungen und Vereinfachungen in der Verwaltung verbessert werden könnten. Ein besonderer Ausschuss wurde mit Erörterung dieser Frage betraut. Da die neue Direktion unter Verhältnissen dieser Art ihre Wirksamkeit begann, so ist es nicht auffällig, dass ihre Bemühungen sich in erster Reihe auf die Beseitigung jeglicher nicht durchaus nothwendigen Ausgaben richteten.

Zunächst suchte man die Einnahmen durch Erhöhung der Personentarife III. Klasse zu steigern, wobei man gleichzeitig die Wiederherstellung eines richtigeren Verhältnisses zwischen den Preisen II. und III. Klasse zu erzielen bestrebt war. Bei Inbetriebsetzung der ersten Strecke hatte man den kilometrischen Fahrpreis für jede der drei Klassen auf 8, 4,8 und 3,2 ₰ festgesetzt und diese Sätze im Jahre 1876 sodann auf 8, 5,6 und 3,2 ₰ abgeändert. Der grosse Unterschied zwischen dem Fahrpreise II. und III. Klasse sowie die aufgetretene wirthschaftliche Krise führten zu einer Abnahme der Reisenden II. Klasse, und man entschloss sich nun, den Fahrpreis III. Klasse auf 4 ₰ zu erhöhen. Diese Maassregel führte indessen nicht zu dem erwünschten Erfolge. Zwar wuchs die Anzahl der auf 1 km in der II. Klasse entfallenden Reisenden von 12 000 000 im Jahre 1879 auf 13 000 000 im Jahre 1881, also nur in sehr schwachem Maasse, andererseits fiel aber in derselben Zeit die Anzahl der auf 1 km in der III. Klasse entfallenden Reisenden ganz bedeutend, nämlich von 45 000 000 auf 42 000 000. Das finanzielle Ergebniss dieser Tarifmaassregel stellte sich schliesslich auf eine Mehreinnahme von rund 80 000 ℳ, die auf den Unterschied zwischen den Preisen II. und III. Klasse zurückzuführen war; aber man musste sich doch fragen, welcher Werth dieser Mehreinnahme beizumessen sei, wenn man sie in Vergleich zu dem Stillstande, ja selbst zu der Abnahme des Personenverkehres stellte.

Wie dem nun auch sei, so steht doch fest, dass durch die weitestgehende Sparsamkeit in allem und überall die Direktion Ergebnisse erzielte, die man, ohne Widerspruch befürchten zu müssen, als einzig dastehend bezeichnen kann. In den folgenden sechs Jahren, während welcher die Bahnlänge (855 km) unverändert blieb, stellten sich die Betriebsergebnisse nämlich wie folgt:

Jahr	Einnahmen	Ausgaben	Reinertrag	
			im ganzen	auf 1 km
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1877	5 428 640	4 133 440	1 295 200	1 520
1878	5 067 200	3 986 440	1 080 800	1 280
1879	4 887 200	3 509 600	1 377 600	1 600
1880	5 508 000	3 406 400	2 101 600	2 480
1881	5 788 000	3 600 800	2 187 200	2 560
1882	6 333 600	3 794 400	2 539 200	2 960

Was bei dieser Zusammenstellung am meisten auffällt, ist die aussergewöhnliche Abnahme der Ausgaben, die man von 4 130 000 im Jahre 1877 auf 3 980 000 in 1878, 3 500 000 in 1879 und 3 400 000 ℳ in 1880 herabzumindern vermochte. Sie stiegen allerdings in den beiden nächsten Jahren wieder etwas an, blieben aber trotz Erhöhung der Einnahmen um 904 960 ℳ gegen 1877 doch noch um 33 904 ℳ hinter den Ausgaben des letzteren Jahres zurück. Es ist ein Erfahrungssatz, dass bei dem Eisenbahnbetrieb die Ausgaben das sozusagen naturgemässe Bestreben zeigen, trotz weitestgehender Sparsamkeit anzusteigen; man kann daher die von der damaligen Direktion erzielten Ergebnisse nur bewundern. Es genüge, als Beispiel für die in allen Zweigen durchgeführte Sparsamkeit darauf hinzuweisen, dass das im Jahre 1877 einen Stand von 1 678 Beamten aller Gattungen aufweisende Personal nach und nach auf 1 583, d. i. um 5,66 %, im Jahr 1882, und zwar trotz der inzwischen durchgeführten Umgestaltung der Verwaltung, welche die Schaffung verschiedener neuer Stellen im Gefolge hatte, vermindert wurde! Was die Einnahmen anbelangt, so weisen sie die Folgen der von 1877—1879 bestandenen wirthschaftlichen Krise auf. Nachdem diese überstanden war, gingen sie bei fast gleichbleibenden Ausgaben schnell wieder in die Höhe, und der gesammte Reinertrag erreichte mit 2 530 000 ℳ das Doppelte des Reinertrages vom Jahre 1877.

Das sind allerdings Ergebnisse, die — wie bereits erwähnt — beinahe einzig dastehen, und denen wir deshalb noch einige Worte widmen müssen. Die Medaille wird auch wohl hier eine Kehrseite gehabt haben. Wir können nun hier nicht in eine eingehende Untersuchung darüber eintreten, ob diese von der Staatsbahndirektion befolgte, bis ins Kleinste gehende Sparsamkeitspolitik thatsächlich die vortheilhafteste für die allgemeine Entwickelung verhältnissmässig neuer Eisenbahnlinien war, und ob sie nicht bei allen Beamten ein drückendes Gefühl der Behinderung und Beengung erweckte, das auf die Dauer jede Schaffens- und Arbeitsfreudigkeit lähmen und eine gewisse, der Sicherheit des Betriebes gewiss nicht förderliche Gleichgültigkeit zeitigen musste. Alle diese Fragen müssten gegebenenfalls Gegenstand einer besonderen, an Ort und Stelle unter Berücksichtigung der Gesammtverhältnisse anzustellenden Untersuchung bleiben. Was aber für uns Fernstehende immerhin von Wichtigkeit bleibt, das ist die Thatsache, dass die seitens der Staatsbahnverwaltung befolgte Politik ein empfindliches Herabsinken des Reinertrages in der vom ganzen Lande durchgemachten Krise verhinderte, ferner, dass sie nach Ueberwindung der Krise einen ausserordentlich heilsamen Einfluss auf die Leitung der Geschäfte ausübte und gerade hierdurch, trotz des Zusammenwirkens einer grossen Anzahl widriger Verhältnisse, zur Erzielung verhältnissmässig sehr zufriedenstellender Betriebsergebnisse in einem so armen Lande, wie das Grossfürstenthum Finnland, beitrug.

(Schluss folgt.)

Die Verkehrsverhältnisse im deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiete.

Vom Geh. Regierungsrath a. D. Schwabe.

Dem Vernehmen nach wird in den Reichshaushaltsetat für 1902 nicht nur kein Ueberschuss aus früheren Jahren eingestellt werden können, wodurch sich allein der Etat für 1902 gegen den für 1901 um 32 600 000 ℳ verschlechtert, sondern es wird sogar noch darin an die Deckung des Fehlbetrages der Reichskasse für 1900 in Höhe von rund 2 000 000 ℳ gedacht werden müssen, so dass sich in dieser Beziehung der nächstjährige Reichshaushaltsetat gegenüber dem laufenden um rund 34 500 000 ℳ ungünstiger stellen wird.

Durch diese Verhältnisse sind die ohnedies schon zweifelhaften Aussichten auf die Bewilligung der Mittel seitens des Reichstages zum Bau der ersten Theilstrecke Dar-es-Salaam-Mrogoro der ostafrikanischen Mittellandbahn noch ungünstiger geworden, und man wird sich daher, so bedauerlich das auch sein mag, auf eine weitere Verschiebung dieses so hochwichtigen Bahnbaues gefasst machen müssen, und noch weniger darauf rechnen dürfen, dass seitens des Reichstages Mittel zur Anlage von Bahnen in Kamerun und Togo bewilligt werden.

Da es unter diesen Umständen eine schwere Schädigung für die wirthschaftliche Erschliessung der vorgenannten Schutzgebiete sein würde, die Zwischenzeit, bis sich das Reich oder das Privatkapital zum Bahnbau entschliesst, ungenutzt vorübergehen zu lassen, so kann ich nicht umhin, auf den in Nr. 79 Jahrg. 1900 d. Ztg. von mir in Betreff der ostafrikanischen Eisenbahn gemachten Vorschlag zurückzukommen: mit dem strassenmässigen Ausbau des Karawanenweges, von welchem nach Maassgabe des früheren Guvernörs v. Liebert bereits ausgedehnte Strecken hergerichtet sind und dem ja auch im wesentlichen die Mittellandbahn folgen wird, fortzufahren und auf der so gewonnenen Strasse, als Vorläufer der Eisenbahn, einen Wagenverkehr zur regelmässigen Beförderung von Personen und Gütern durch einen Unternehmer einzurichten.

Nun hat zwar Oberstleutnant Gerding dem Anschein nach in der Befürchtung, dass dadurch die Anlage von Eisenbahnen hinausgeschoben und verzögert werden könnte, in seinem Vortrage über die ostafrikanischen Bahnen ein ganz absprechendes Urtheil über diesen Vorschlag gefällt, indem er u. a. bemerkt: „Der mit der Kolonie nicht bekannte Europäer macht sich in der Regel einen gänzlich falschen Begriff von dem Zustand dieser, in den Reiseberichten vielfach mit Karawanenstrassen oder auch mit ‚grosse Karawanenstrassen‘ bezeichneten, kümmerlichen Fusswege. Diese Wege entstehen lediglich durch die Benutzung der Mann hinter Mann marschirenden Eingeborenen und Trägerkolonnen. Auf einzelnen Strecken sind diese Wege auf Veranlassung der Regierung durch Wegnahme des Grases und des Buschwerks verbreitert, eine Maassregel, welche bei dem raschen und üppigen Nachwuchs in den Tropen immer nur auf kurze Zeit anhält. Auch einige wenige Brücken über die zu durchkreuzenden Flüsse und Bäche sind vorhanden, aber sie sind zum grossen Theil nicht imstande gewesen, den zur Regenzeit niederkommenden Wassermengen zu widerstehen, sondern liegen zusammengebrochen und unbenutzbar da. Die Verwendung von Zugthieren zum Lastentransport ist bisher wenig versucht worden, und namentlich sollen die Ochsen, welche ja in Südafrika den Hauptfrachtverkehr vermitteln, die Strapazen des Weges und des Klimas nicht vertragen können, auch soll das Vorkommen der Thetsefliege die Verwendung von Ochsen ausschliessen. Ferner ist das Gelände im allgemeinen der Einführung des südafrikanischen Ochsenwagens nicht günstig. Jedenfalls würde die Einführung eines auch nur einigermaassen leistungsfähigen Wagenverkehrs zuvor eine

gründliche und kostspielige Besserung der bisher nur für den Fussgängerverkehr berechneten Verbindungen bedingen. Hierdurch werden am besten jene allgemein bekannt gewordenen Behauptungen widerlegt, dass für die Kolonie (Ostafrika) zunächst die Herstellung eines leistungsfähigen Weges genüge, und dass erst nach Vorhandensein eines solchen und nachdem die Kolonie entsprechende Fortschritte in der Kultur gemacht habe, an die Herstellung von Eisenbahnen nicht gedacht werden könne.“

Dessenungeachtet ist man jedoch in letzter Zeit an verschiedenen Stellen des ostafrikanischen Schutzgebietes mit der Anlage von Strecken und der Einrichtung eines Ochsenwagenverkehres vorgegangen. So wird in dem Bericht über das Postwesen in Deutsch-Ostafrika 1890—1899 erwähnt, dass eine Privatgesellschaft beabsichtigt, die Post nach dem Kilima-Ndscharo von der Endstation der Usambarabahn mittelst Ochsenwagens zu befördern, und von dem Missionar P. Schneider aus Kiloma wird mitgetheilt, dass der erste Ochsenwagen von der Station Voî der Ugandabahn am Kilima-Ndscharo angekommen und es hierdurch gelungen sei, die Transportkosten einer Trägerlast von 12 Rupien (etwa 1,38 ℳ) auf 5 Rupien zu ermässigen.

Oberleutnant Glanning berichtet über seinen Marsch Kilwa-Barikiwa-Songea-Nyassa u. a. folgendes:

Kaufmann Wehlau, der eine Niederlassung am Barikiwabach besitzt und vorzugsweise Gummihandel betreibt, hat den Weg Barikiwa-Kilwa für Ochsenwagenverkehr eingerichtet; der hierzu dienende Wagen ist zweirädrig, nach südafrikanischem Muster in Elberfeld gebaut und kostet einschliesslich Transport bis Barikiwa 900 Rupien. Er kann eine Ladung bis zu 50 Centner Gewicht aufnehmen, wird von 6 Ochsen gezogen und legt täglich etwa 6 Stunden zurück. Der Wagenverkehr würde etwa in der Zeit vom Mai bis Dezember möglich sein.

Ferner empfiehlt Guvernör v. Liebert die Erschliessung des Uhehegebietes durch Dampfer auf den Flüssen Kufidji und Ulanga sowie durch Herstellung einer etwa 100 km langen Fahrstrasse behufs Umgehung der Schugulifälle, bis wohin flachgehende Dampfer gelangen, um auf diese Weise eine ausreichende Verbindung mit der Küste zu schaffen.

An einer anderen Stelle wird in Betreff der 300 km langen Verbindung Ostuhehes mit der Küste bemerkt: Eine Eisenbahn für solche Strecke würde, wenn man den bisherigen Bau der Tangabahn als Maassstab nimmt, viel zu lange Zeit in Anspruch nehmen. Eine einfache Fahrstrasse würde sich eher empfehlen, würde nicht sehr kostspielig sein und ziemlich schnell hergestellt werden können. Als Transportmittel würden für diese Strasse lediglich Zugochsen und allenfalls einheimische Esel in Betracht kommen.

Bis zur Beendigung des Bahnbaues bis Korogwe wird auch der fahrbare Weg, den das Bezirksamt Usambara von Mombo aus baut, bis Korogwe fertig sein. Da bei seiner Herstellung, besonders bei seinen zahlreichen Brückenbauten die Befahrbarkeit als Grundbedingung angenommen ist, so steht zu erwarten, dass mit Fertigstellung der Bahn bis Korogwe auch für die weitere 44 km lange Strecke bis Mombo der Trägerverkehr zum grösseren Theil durch den Wagenverkehr ersetzt werden wird. Dieser Weg wird übrigens auch für den Weiterbau der Bahn von Korogwe bis Mombo von grossem Nutzen sein.

Von besonderer Wichtigkeit ist endlich folgende der „Deutsch-ostafrik. Ztg.“ entnommene Mittheilung:

Der Bau der deutschen Verbindungsstrasse zwischen dem Tanganyika und Nyassasee schreitet rüstig vorwärts und ist zu zwei Dritteln beendet. Es wird von beiden Endpunkten aus gearbeitet, und zwar ist man von Bismarckburg, dem Südende des Tanganyika, aus mit dem Bau der Strasse bereits bis zum Ssaissifluss vorgedrungen, während vom Nyassa aus die Strasse bis zum Rungweberg fertiggestellt ist. Die Strasse besteht aus festem Lehm mit Lavaschüttung, ist sehr breit und führt durch landschaftlich herrliche Gegenden. Die parallel mit dieser neuen Strasse laufende, auf englischem Gebiet befindliche Stevensonroad wird ihrer schlechten Beschaffenheit und des dort sehr schwierigen Geländes wegen selbst von englischen Transporten kaum mehr benutzt.

Die vorstehenden Mittheilungen dürften erkennen lassen, dass bei der Ungewissheit über den Bau der Mittellandbahn und der Fortsetzung der Usambarabahn und bei der unter diesen Umständen vollständigen Aussichtslosigkeit, die Mittel noch für andere Bahnen, wie z. B. für die Eisenbahnverbindung mit dem Nyassasce, zu erlangen, die Kolonialverwaltung, des langen Wartens müde, den einzig richtigen Weg, den der Selbsthilfe, beschreitet, um durch Anlage von Strassen und Einrichtung eines Wagenverkehres den Bedürfnissen des zunächst auch nur geringen Verkehres soweit als möglich zu genügen und dadurch dem späteren Eisenbahnbau die Wege zu ebnen. Im übrigen wird es auch schon mit Rücksicht auf die lange Bauzeit der Mittellandbahn für die wirthschaftliche Erschliessung des Landes nothwendig sein, auch nach der Inangriffnahme der Bahn von Dar-es-Salaam aus auf die Anlage einer Strasse und eines Wagenverkehres zwischen der Küste und den Seen Bedacht zu nehmen.

Da nämlich der jährliche Baufortschritt bei der südwestafrikanischen 194 km langen Feldbahntheilstrecke Swakopmund-Karibib sich auf etwa 72 km stellt (0,60 m Spurweite), bei der Kongobahn (0,75 m Spurweite) in den ersten 4 Jahren nur je 42 km betrug und erst in den letzten Jahren sich auf 90, 100 und 120 km erhob und nur bei der Ugandabahn (1 m Spurweite) infolge der ohne Rücksicht auf die Kosten beschleunigten Bauweise in den ersten 3 Jahren auf etwa 130 km gesteigert werden konnte, so wird beim Bau der Mittellandbahn ein jährlicher Baufortschritt von höchstens 100 km anzunehmen und es schon als ein ausserordentlich günstiger Erfolg anzusehen sein, wenn es bei ununterbrochener Bewilligung der Mittel seitens des Reichstages gelingen sollte, die ungefähr 1 300 km lange Strecke von Dar-es-Salaam bis zum Viktoria-Nyanza in 13 Jahren fertig zu stellen. Dass es bei einer so langen, voraussichtlich aber noch längeren Bauzeit ausgeschlossen erscheint, den Trägerverkehr aufrecht zu erhalten, und dass nicht nur im Interesse des Verkehres, sondern auch zur Erleichterung, Beschleunigung und Verbilligung des Bahnbaues grosser Werth darauf zu legen ist, den Karawanenweg durch eine fahrbare Strasse zu ersetzen und einen Wagenverkehr einzurichten, wird hiernach keiner weiteren Begründung bedürfen.

Schlusswort der Schriftleitung.

Indem wir die vorstehenden Darlegungen dem Leserkreis übergeben, können wir nur der Hoffnung Ausdruck geben, dass sich die Besorgnisse des sehr geschätzten Herrn Verfassers in Betreff der ferneren Hinausschiebung des Eisenbahnbaues als unbegründet erweisen und dass die bessere Einsicht doch schliesslich dazu führen wird, dass die Aufschliessung der deutschen Kolonialgebiete in der bewährten Weise anderer Länder, die die Entwickelung des Strassenwesens gegen die der Eisenbahnen völlig zurückgestellt haben, erfolgt. Wir können mit unserer Ansicht nicht zurückhalten, dass uns der Bau von Strassen in einer Zeit, in der die Eisenbahn in den mannigfaltigsten Formen zu Gebote steht, zur Erschliessung der neuen ausgedehnten Landstriche als ein unerfreulicher Nothbehelf erscheint. Nordamerika ist nur durch seine Eisenbahnen das geworden, was es heute ist. In südamerikanischen Ländern, wie Argentinien, ist das Zeitalter der Strassen durch die Eisenbahnen übersprungen worden, wie neuerdings noch der der deutschen Gesandschaft in Buenos-Aires beigegebene Bauinspektor Offermann in einem seiner Berichte ausführlicher erörterte usw. Niemand in England würde auch nur einen Augenblick daran denken, die Kolonialgebiete anders als durch Schienenwege zugänglich zu machen. Die Feststellung, welche Ausführung solchen Bahnen im besonderen Falle zu geben sein wird, und damit auch die Lösung der Kostenfrage ist Sache der wirthschaftlichen und technischen Vorarbeiten, an denen es die deutsche Regierung nicht hat fehlen lassen. Wo die Vorarbeiten soweit gediehen sind, sollten auch die Folgerungen in richtigem Sinne gezogen werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Das Betriebsergebniss der preussischen Staatsbahnen im Monat August d. J.** ist folgendes: Aus dem Personenverkehr, welcher im August v. J. eine Einnahme von 39 776 000 ℳ gebracht hatte, sind im August d. J. 39 626 000 ℳ, also 150 000 ℳ weniger eingenommen. Diese Mindereinnahme findet ihre Erklärung einerseits in dem Wegfall der Mehreinnahmen, die die Pariser Weltausstellung im Vorjahre brachte, andererseits in verschiedenen einschneidenden Tarifmaassregeln (allgemeine Herabsetzung des Militärtarifes, verlängerte Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten.) Wenn man erwägt, dass trotz dieser Maassregeln der Personenverkehr in den bisherigen fünf Monaten des Etatsjahres gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von 1 133 000 ℳ gebracht hat, so ist der Schluss nicht unberechtigt,

dass der Reiseverkehr von der augenblicklichen wirthschaftlichen Stockung bisher nicht berührt wird. — Was den Güterverkehr angeht, so hat der Monat August d. J. allerdings eine Mindereinnahme von 1 777 000 ℳ. gegen den August des Vorjahres gebracht. Der Monat August war im vorigen Jahre ein sehr verkehrsreicher. Er hatte gegen den Vormonat Juli v. J. mit 73 485 000 ℳ. Einnahme im Güterverkehr eine solche von 79 811 000 ℳ., also eine Steigerung von mehr als 6 000 000 ℳ. Auch der August d. J. hat gegen den Vormonat eine annähernd gleich grosse Verkehrssteigerung, nämlich gegenüber einer Einnahme von 72 727 000 ℳ. im Juli d. J. eine solche von 78 034 000 ℳ. Die Verkehrsentwickelung von Monat zu Monat ist sich also in beiden Jahren ungefähr gleich geblieben. Zweifellos verursacht aber die Produktionseinschränkung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet z. Zt. einen erheblichen Frachtausfall. Für die Periode vom 1. April bis 31. August d. J. hat die Mindereinnahme im Güterverkehr gegen die gleiche Periode des Vorjahres 9 174 000 ℳ. betragen.

— **Beförderung von Lebensmitteln, Blumen usw. im Abonnement.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den königlichen Eisenbahndirektionen den Entwurf von Bedingungen für die Beförderung von frischem Obst, Gemüse, Blumen, Milch in Flaschen, Bäcker-, Konditor- und Fleischerwaaren im Abonnement zugehen lassen, welche demnächst bei der Königsberg-Cranzer Eisenbahn zur Einführung gelangen. Die Direktionen sollen erwägen, ob die Einführung ähnlicher Einrichtungen für Strecken der preussischen Staatsbahnen (etwa zur besseren Versorgung abseits gelegener Badeorte, Sommerfrischen usw.) zweckmässig erscheint, und zutreffendenfalls entsprechende Anträge zustellen.

— **Jubiläumsfeier der Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Am 15. Oktober d. J. werden es 50 Jahre, seit der erste Zug der Lübeck-Büchener Eisenbahn abgelassen wurde. Er ging von Büchen ab; dieser Umweg musste noch 14 Jahre lang bei der Eisenbahnverbindung zwischen Hamburg und Lübeck genommen werden. Die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft hat dem „Hamburg. Korresp.“ zufolge nun beschlossen, den Jubiläumstag durch eine würdige Feier zu begehen. Am 15. Oktober wird Abends 8 Uhr eine Festlichkeit im Kolosseum zu Lübeck stattfinden, zu der die Direktion zahlreiche Ehrengäste einladen wird, in erster Linie die Senate von Hamburg und Lübeck, die höheren Verwaltungsbeamten der benachbarten Bahnen sowie viele Freunde, Gönner und Interessenten der Bahngesellschaft aus Lübeck und Hamburg. Ausserdem werden sämmtliche Beamten, die nicht unbedingt zur Aufrechterhaltung des Betriebes nöthig sind, an der Feier theilnehmen. Das gute Einvernehmen der Direktion mit den Mitgliedern ihres grossen Beamtenkörpers wird sich durch diese Veranstaltung aufs neue bekunden.

Zur Aufnahme der etwa 500—600 Theilnehmer aus Hamburg und der Strecke nach Lübeck wird Abends 6½ Uhr ein Sonderzug abgehen, der von Lübeck um 12½ Uhr zurückfährt. Die Feier, der wohl 1 800—2 000 Personen beiwohnen werden, wird eingeleitet durch Festreden, denen sich gesangliche wie rhetorische Vorträge und Festspiele, die auf die Feier Bezug haben, anschliessen.

— **Crefelder Eisenbahn.** Dem Geschäftsbericht zufolge wurden im Jahre 1900/01 gegen das Vorjahr 211 538 Personen mehr befördert und eine Mehreinnahme von 19 781 ℳ. erzielt. Der Güterverkehr brachte nur ein geringes Mehrerträgniss. Die Betriebsausgaben sind um 103 186 ℳ. gewachsen. Es betrugen die Einnahmen 624 612 ℳ. (556 255 ℳ. im Vorjahr) und die Ausgaben 474 762 (371 576) ℳ., so dass ein Reingewinn von 149 850 (184 679) ℳ. verbleibt. Nach Verzinsung und Tilgung von Obligationen sowie Ausstattung der verschiedenen Fonds bleiben 61 735 ℳ. zur Verfügung der Aktionäre, aus denen 3 (4) % Dividende vertheilt werden sollen.

— **Die Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft**, deren schwierige Geschäftslage von uns mehrfach erwähnt ist, hat jetzt auf den 19. d. Mts. eine ausserordentliche Generalversammlung ihrer Aktionäre berufen und dieser über ihre Angelegenheiten einen ausführlichen Bericht erstattet, aus dem wir zunächst wörtlich folgendes wiedergeben:

„Unsere im Januar 1893 ins Leben getretene Gesellschaft hat sich in den ersten Jahren ihres Bestehens hauptsächlich der Finanzirung von Bahnunternehmungen gewidmet, dagegen die eigene Uebernahme des Baues und des Betriebes vermieden. Die Betheiligung bei Durchführung neuer Bahnprojekte wurde davon abhängig gemacht, dass Generalunternehmer für die Einhaltung der Baukostensumme und auf eine Reihe von Jahren für eine feste Betriebspacht vertragsmässig Garantie leisteten, für deren Erfüllung ein Theil der Bausumme als Kaution einbehalten wurde.

Bis zum Jahre 1899 haben wir, abgesehen von dem Umbau vorhandener Rübenbahnen für den öffentlichen Verkehr, Bauten in eigener Regie nicht ausgeführt.

Im Jahre 1899 haben wir, durch Errichtung unserer auswärtigen Abtheilungen dazu in Stand gesetzt, zunächst den Bau der nassauischen Kleinbahn, deren Finanzirung durch uns erfolgt war, in eigener Regie fortgeführt, nachdem mit dem Generalunternehmer Differenzen entstanden waren. Demnächst haben wir auch den Ausbau des Netzes der westpreussischen Kleinbahnen-Aktiengesellschaft selbst übernommen. Wir haben zur Zeit in Nassau 54 km, in Westpreussen 32 km im Bau; davon werden voraussichtlich in diesem Herbst in Nassau 46 km, in Westpreussen 15 km in Betrieb genommen werden.

Eine wesentlichere Aenderung in unserer gesammten Geschäftslage hat sich vollzogen, seitdem uns und mehreren Gesellschaften, deren Aktien wir ganz oder zum grössten Theil besitzen, verschiedene Umstände dazu Veranlassung gaben, die Betriebspachtverträge wieder aufzuheben und den Betrieb für eigene Rechnung bezw. für Rechnung jener Gesellschaften zu übernehmen.

Infolge dessen haben wir zur Zeit rund 340 km Bahnen im eigenen Betrieb, denen die jetzt im Bau befindlichen Strecken noch hinzutreten, so dass wir alsdann rund 426 km im Betrieb haben werden.

Hierbei kommt in Betracht, dass es sich um acht einzelne Bahnnetze handelt, welche in den verschiedensten Gebieten Deutschlands zerstreut liegen, dass die Bahnen zum Theil mit Dampf, zum Theil elektrisch betrieben werden, dass wir nach Auflösung der Betriebspachtverträge geraumer Zeit bedurften und zum Theil noch bedürfen, um frühere Missstände zu beseitigen.

Nach dem Wegfall der Mehrzahl der Betriebspachtverträge und der durch dieselben gesicherten Mindestabgaben sind wir bei diesen Bahnen, abgesehen von den vorhandenen Kautionen, auf die Betriebserträgnisse angewiesen. Dieser Umstand wirkt insbesondere deshalb ungünstig auf die zeitige Rentabilität unserer Gesellschaft, weil auch bei demjenigen Unternehmen, an welchem wir am stärksten finanziell betheiligt sind, und welches wir betreffs seiner zukünftigen Entwickelung für das aussichtsvollste halten, dem oberschlesischen Bahnnetze, durch die mit dem 31. Dezember 1899 erfolgte Auflösung des Betriebspachtvertrages die vertraglich garantirten Einnahmen wegfielen und die kurz vorher zum Abschluss gelangte Einführung des elektrischen Betriebes an Stelle des Dampfbetriebes unvorhergesehene Schwierigkeiten verursachte. Die Roheinnahmen dieser Linien haben sich seit Betriebseröffnung bis jetzt in beständiger Steigerung bewegt. Bei Ermittelung der Ausgaben des elektrischen Betriebes war man im wesentlichen auf Schätzung angewiesen, welche zu der Annahme berechtigte, dass im Durchschnitt die Ausgaben für den elektrischen Betrieb sich niedriger stellen würden als für den Dampfbetrieb. Ziffermässige Angaben lagen nur für eine relativ kurze Periode vor und bestätigten diese Annahme. Im übrigen war nach den bei der Uebernahme anderer Betriebe gemachten Erfahrungen damit zu rechnen, dass im ersten Jahre des eigenen Betriebes der Gesellschaft die Betriebsausgaben sich erheblich höher stellen würden, als in der Folge, weil verschiedene Mängel aus der Vergangenheit zu beseitigen sein würden, und weil ferner der elektrische Betrieb bei der Neuheit der getroffenen Einrichtungen noch zu mancherlei unvorhergesehenen Ausgaben nöthigen würde. Die Betriebsausgaben des Jahres 1900 konnten daher nicht als maassgebend für die künftige Entwickelung angesehen werden.

Wenn wir auch zur Zeit durch den Wegfall der Betriebspachtverträge in unseren Einnahmen erheblich verkürzt sind, so glauben wir doch, dass die unter den oben erwähnten Umständen erfolgte Aufhebung dieser Verträge und der Uebergang zum eigenen Betrieb sich für die Zukunft als in dauerndem Interesse unserer Gesellschaft gelegen erweisen wird. Bei Beurtheilung des Einflusses der vorgeschilderten Verhältnisse auf die Lage unseres Unternehmens fiel einerseits wesentlich ins Gewicht, dass wir diese Umstände, wie auch jetzt noch, nur für vorübergehend erachteten, andererseits, dass noch erhebliche Kautionen sowie ferner der Betriebsgarantiefonds und verschiedene Baugewinne zur Verfügung standen. Von diesen Erwägungen sind wir auch bei Stellung der unserer letzten Generalversammlung unterbreiteten Vorschläge ausgegangen.

Die schnelle Verschlechterung der allgemeinen Verhältnisse sowie die damit verbundene Unwahrscheinlichkeit einer gewinnbringenden Verwerthung vorhandener Objekte, ferner die wenig günstigen Berichte über die Betriebsergebnisse verschiedener Bahnen veranlassten uns jedoch bereits im Monat Juni, uns mit dem muthmaasslichen Ergebniss des laufenden Jahres zu beschäftigen. Bei Prüfung, ob die zu erwartenden Baugewinne zu Dividendenzwecken verwendet werden sollten, eine Frage, welche damals zum ersten Male an uns herantrat, da wir derartige Gewinne bisher noch nicht zur Vertheilung gebracht hatten, gelangten wir zu der Ansicht, dass es für unsere Gesellschaft nicht gerathen sei, die Baugewinne anders als zu Abschreibungen in Aussicht zu nehmen.

Aus dem gleichen Grunde erschien uns auch bezüglich des Betriebsgarantiefonds die statutenmässig statthafte Verwendung zu Dividendenzwecken nicht im Interesse der Gesellschaft liegend. Ausserordentliche Gewinne aus Verkäufen und Beleihungsgeschäften, wie solche uns in früheren Jahren zur Verfügung gestanden hatten, waren einstweilen nicht zu erhoffen. Blieben aber für die Dividende diese Gewinnpositionen ausser Betracht, so hielten wir es für angezeigt, den Aktionären unserer Gesellschaft eine Mittheilung über die ungünstigen Aussichten zu machen. Diese Auffassung kam in unserer Erklärung zum Ausdruck, welche unter dem 18. Juni an die Oeffentlichkeit gelangt ist und einen erheblichen Kursrückgang unserer Aktien und Obligationen zur Folge hatte."

Der Bericht gibt nun Rechenschaft über die weiteren Schritte zur Klarstellung der Gesammtlage und gelangt dann zu einer Aufstellung der Aktiven und Passiven nach dem Stande vom 1. Juli, der Aktiven zum Betrage von 49 240 440 ℳ nachweist. Darunter sind 6 316 929 ℳ eigene Bahnen und Betheiligungen an Bahnen zum Anschaffungspreise. An eigenen Bahnen besitzt die Gesellschaft: 1. Dessau-Radegast-Cöthen, 43,75 km; 2. Eltville-Schlangenbad, 8 km; 3. Katscher-Gross-Peterwitz, 8,8 km; 4. Bieberthalbahn, 11,5 km; 5. Kleinbahnen im Kreise Marienburg, 76,3 km; 6. Philippsheim-Binsfeld, 8,28 km. An Betheiligungen (30 %) besitzt sie: 7. Achron-Kappelrodek-Ottenhofen, 11 km; 8. Jagstthalbahn, 39 km. Die zu 1., 2., 4. und 5. bezeichneten Bahnen werden von der Gesellschaft selbst betrieben, der Betrieb der Bahn zu 3. ist an die Deutsche Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin, der Betrieb der Bahn zu 6. an Regierungsbaumeister Höschele in Halle verpachtet. Die zu 7. und 8. genannten Bahnen werden von der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter zu Berlin betrieben.

Der Bericht weist dann den Effektenbesitz zum Gesammtbetrage von 25 650 985 ℳ im einzelnen nach, in der Hauptsache Geschäftsantheile, Aktien und Obligationen einer grossen Anzahl von Kleinbahnunternehmungen in Deutschland und Oesterreich-Ungarn. Von diesen befinden sich einige zum Theil noch im Bau, bei anderen hat die Gesellschaft selbst den Betrieb übernommen. Es sind dies die Breslau-Trebnitz-Prausnitzer Kleinbahn, die Trachenberg-Militscher Kreisbahn, die westpreussischen Kleinbahnen, die elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier, die Alt-Landsberger Kleinbahnen; demnächst wird auch die nassauische Kleinbahn in ihren Betrieb übergehen. Die Riesengebirgsbahn-Gesellschaft, deren sämmtliche Geschäftsantheile die Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft besitzt, hat den Betrieb gegen festen Pachtzins an die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft verpachtet. — Unter den Forderungen der Allgemeinen deutschen Kleinbahngesellschaft ist namentlich eine solche in Höhe von 11 383 755 ℳ an die schlesische Kleinbahn-Aktiengesellschaft bemerkenswerth. Diese Forderung wird sich demnächst infolge Volleinzahlung der Aktien um 9 000 000 ℳ vermindern, der Effektenbestand sich dagegen um 7 875 000 ℳ erhöhen und ausserdem der Allgemeinen deutschen Kleinbahngesellschaft ein Baarbetrag von 1 125 000 ℳ zufliessen.

Den aufgeführten Aktiven von 49 240 440 ℳ stehen nach dem Abschluss Passiven im Gesammtbetrage von 41 531 978 ℳ gegenüber, darunter 36 592 500 ℳ im Umlauf befindliche Obligationen. In der B i l a n z treten aber zu den Aktiven noch verschiedene Posten, welche diese auf 50 636 196 ℳ erhöhen, zu den Passiven aber namentlich die Reserve- und Obligationentilgungsfonds und vor allem das Aktienkapitalkonto mit 7 500 000 ℳ hinzu, so dass sich die Passiven auf 52 105 378 ℳ erhöhen und ein Verlustsaldo von 1 469 182 ℳ verbleibt, der hauptsächlich seine Erklärung in Kursverlusten findet, die im Laufe des Halbjahres in dem Effektenbesitz eingetreten sind. Zur Deckung des Verlustes würde zunächst der Betriebsgarantiefonds von 500 000 ℳ und der gesetzliche Reservefonds von 750 000 ℳ zu dienen haben.

Der Bericht erklärt, zur Zeit ein klares Bild des voraussichtlichen Jahreserträgnisses wegen des dabei nothwendigen Eingehens auf Einzelheiten, deren Veröffentlichung die Direktion nicht im Interesse der Gesellschaft hält, nicht geben zu können. Dagegen sollen der Revisionskommission, deren Einsetzung beantragt wird, alle Einzelheiten vorgelegt werden. Vorweg veranschlagt der Bericht das Jahreserträgniss aus den Vermögenswerthen bei vorsichtiger Berechnung auf 1 200 000 ℳ, dem ein Bedürfniss an Zinsen von rund 1 700 000 ℳ und an Verwaltungskosten von rund 200 000 ℳ gegenübersteht.

Der Bericht will dann den Obligationeninhabern die Möglichkeit gewähren, bei der von der Revisionskommission der Aktionäre vorzunehmenden Prüfung mitzuwirken; es ist daher eine Versammlung der Obligationeninhaber auf den 5. Oktober d. J. einberufen worden, in der Antrag wegen Wahl einer Gläubigervertretung im Sinne des Gesetzes, betreffend die gemeinsamen Rechte der Besitzer von Schuldverschreibungen, vom 4. Dezember 1899 gestellt werden soll. Der Bericht gelangt dann zu dem Antrag auf Wahl einer Revisionskommission mit den umfassendsten Befugnissen zur eingehendsten Prüfung aller Verhältnisse der Gesellschaft und bemerkt endlich wörtlich folgendes:

„Schliesslich möchten wir noch darauf hinweisen, dass infolge des in letzter Zeit eingetretenen weiteren Rückganges der Kurse der in unserem Besitz befindlichen, an der Börse notirten Effekten mit dem bilanzmässigen Verluste unseres halben Aktienkapitals gerechnet werden muss. Mit Rücksicht hierauf haben wir nachträglich als dritten Gegenstand auf die Tagesordnung der Generalversammlung gesetzt:

3. Mittheilung des Vorstandes über den Vermögensstand gemäss § 240 Abs. 1 des H.-G.-B."

Wie bei Schluss des Blattes bekannt wird, hat die Generalversammlung den Anträgen des Vorstandes entsprochen.

— **Ausnahmetarif für Eisenerze, Schwefelkiesabbrände, Puddel- und andere Schlacken zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.** Seit 1. Juni d. J. besteht bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen für die genannten Gegenstände ein neuer Ausnahmetarif, durch den die für jene Gegenstände bis dahin gültigen Ausnahmefrachtsätze noch um fernere 25 % ermässigt worden sind. Die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen hat nun, wie die Zeitschrift „Handel und Gewerbe" mittheilt, an die Handels- und Gewerbekammer zu München die Anfrage gerichtet, ob sich die Einführung der neuen Ausnahmesätze auch für Bayern empfehlen würde, und dabei folgendes hervorgehoben: „Die Ermässigung wäre, wenn die neuen preussischen Sätze diesen Ausnahmetarifen zu Grunde gelegt würden, eine sehr grosse. Die neuen Frachtsätze wären derart niedrig, dass die hierin enthaltene Entschädigung der Eisenbahn für die Transportleistung bis auf die und sogar unter die Selbstkosten des Eisenbahntransports — die mit 1,2 ₰ für 1 tkm angenommen werden — heruntergehen würden. Die Eisenbahnverwaltung würde demnach mit Einführung der erwähnten neuen Ausnahmesätze ein beträchtliches Opfer bringen. Zu einem solchen bestände aber nur dann Anlass, wenn bedeutende und ganz besonders berücksichtigenswerthe Interessen einheimischer Erwerbszweige in Frage ständen. Allerdings käme selbst dann für die geographisch ungünstigen Verkehrsbeziehungen südostbayerischer Stationen nach Oberschlesien - wegen der zu grossen Unterbietung der Selbstkosten — die Einführung der Ermässigung nicht in vollem Maasse, sondern nur mit einer entsprechenden Beschränkung in Frage. Wir legen besonderen Werth darauf, dass in dem Gutachten die vorerwähnten Verhältnisse nicht ausser Acht gelassen werden."

Die Münchener Handels- und Gewerbekammer hat sich in ihrem in dieser Veranlassung erstatteten Gutachten dahin ausgesprochen, dass für ihren Bezirk zwar nur zwei Werke in Betracht kämen, dass aber für diese die betreffende Detarifirung von höchster Wichtigkeit sei, da anderenfalls die Saar- und rheinisch-westfälischen Werke billiger nach Schlesien liefern könnten und der dann entstehende Ausfall den Werkbetrieb sehr empfindlich treffen würde. Zwar betrage auch heute schon der bayerische Antheil an diesen Transporten nicht mehr 1,5 ₰ für 1 tkm, sondern nur noch 1,1 ₰ oder 0,1 ₰ weniger als die Selbstkosten. Nach der Detarifirung ermässige sich dieser Satz auf 0,76 ₰. Dieser neue Ausnahmesatz verlange also ein grosses Opfer von der Bahnverwaltung, welches durch die der bayerischen Staatsbahn zufallende Wagenmiethe nur in geringem Grade wieder eingebracht werde; da indess Württemberg und Sachsen der preussisch-hessischen Tarifmaassnahme bereits beigetreten seien und wichtige Interessen eines einheimischen Erwerbszweiges auf dem Spiele ständen, so müsse die Detarifirung unbedingt befürwortet werden.

— **Aenderung in der Verwaltung und dem Betrieb der bayerischen Verkehrsanstalten.** Das „Verordnungs- und Anzeigeblatt" dieser Verkehrsanstalten vom 15. d. Mts. veröffentlicht eine hierauf bezügliche königliche Verordnung, aus der wir für heute nur mittheilen, dass die Oberbahnämter fortan die Bezeichnung „Eisenbahnbetriebsdirektionen" zu führen haben und eine ganze Anzahl von neuen Amtsbezeichnungen für die oberen Beamten der Staatseisenbahnverwaltung eingeführt werden. Wir werden hierüber in der nächsten Nummer Ausführlicheres bringen.

— **Die Personentarife in Württemberg.** Die Tarifkommission der württembergischen Kammer hat am 18. d. Mts. in Stuttgart eine Sitzung abgehalten, um den Bericht entgegenzunehmen, der über die der Kommission überwiesenen Anträge auf Vereinfachung und Verbilligung der Personentarife verfasst worden ist. Es wurden folgende Anträge einstimmig angenommen: „Die Regierung wolle 1. die Tarife für den Personenverkehr, unter Beseitigung aller Ausnahmen, wie folgt festsetzen: a) Für gewerbliche und landwirthschaftliche Arbeiter, für Militärpersonen, Schüler und Kinder (III. Klasse) für das Kilometer auf 1 ₰, sonst für die III. Klasse 2 ₰, für die II. Klasse 4 ₰, für die I. Klasse 6, allenfalls 8 ₰. b) Eine Beseitigung der Schnellzugzuschläge ins Auge fassen und im Interesse der Heranziehung des Durchgangsverkehres für bestimmte

Linien und Züge probeweise vornehmen. c) Den Gepäcktarif unter Einführung sachgemässer, im Interesse rascher Abfertigung liegender Entfernungs- und Gewichtszonen ausgestalten." Für den Fall, dass dieser Antrag nicht die Billigung des Plenums finden würde, wird folgender Antrag gestellt: „Die Regierung wolle die Grundtaxe für die III. Klasse auf 2 ₰ für das Kilometer und für die obengenannten Kategorien auf 1 ₰ für das Kilometer festsetzen."

— **Erholungsheim des Verbandes deutscher Lokomotivführer.** Der mehr als 10 000 Mitglieder zählende Verband deutscher Lokomotivführer hatte beschlossen, ein Haus zu erbauen, in welchem die beurlaubten Führer zu mässigen Preisen und in landschaftlich schöner und gesunder Gegend ihre Erholungswochen zubringen können. Die Wahl ist soeben auf Münden in Südhannover gefallen. Hier in waldschöner Gegend, wo sich Werra und Fulda zur Weser vereinigen, soll das auf 70 Betten berechnete, mit allen Bequemlichkeiten auszugestaltende Erholungsheim nun errichtet werden. Die Stadt Münden überwies dazu ein grosses Grundstück in geschützter Sonnen- und Höhenlage unentgeltlich.

— **Sommerausflug der Eisenbahnbeamten und -Arbeiter der Orte Weissenfels, Naumburg a/S., Leissling und Prittitz.** Am 8. d Mts. unternahmen die Beamten und Arbeiter der an den vorgenannten Orten bestehenden Eisenbahndienststellen, vom herrlichsten Wetter begünstigt, mit ihren Angehörigen einen Ausflug nach Camburg a/S., an welchem sich auch die vorgesetzten drei Inspektionsvorstände mit ihren Familien betheiligten. In dankenswerther Weise war von der Eisenbahndirektion Erfurt ein Sonderzug zur Verfügung gestellt worden. Am Ausfluge nahmen etwa 1 000 Personen theil. 9 Uhr 45 Min. Vorm. erfolgte die Abfahrt von Weissenfels, und traf der Sonderzug, nach Aufnahme der Theilnehmer in Naumburg, 10 Uhr 40 Min. Vorm. in Camburg ein. Vom Bahnhofe aus wurde zunächst unter Vorantritt einer Musikkapelle ein gemeinschaftlicher Spaziergang nach der prächtig im Walde unmittelbar bei Camburg gelegenen alten Klosterruine „Cyriakskirche" unternommen. Nach Einnahme einer Stärkung ging es durch den Wald weiter und über die Bergeshöhe zurück nach dem herrlich im Saalethale gelegenen Städtchen Camburg, wo im Stadtrathhausgarten Konzert, gemüthliches Beisammensein und Belustigungen jeglicher Art stattfanden. Herr Bauinspektor Liesegang liess die Gelegenheit nicht vorübergehen, in ernsten, markigen Worten darauf hinzuweisen, dass dieser dritte Ausflug dem Wohlwollen der vorgesetzten Behörden zu danken sei, und jeder seinen Dank dadurch abtragen könne, wenn er nach wie vor in treuer Pflichterfüllung sich seiner Stellung bewusst bleibe und seine Kraft seinem Berufe widme. Eingedenk des geleisteten Treueides, forderte er alle Versammelten zum Kaiserhoch auf, was begeistert aufgenommen wurde. Nach einem kurzen Besuche des Thurmberges wurde gegen 5 Uhr Nachm. zur Rückfahrt gerüstet, und führte 5 Uhr 50 Min. der Sonderzug die Theilnehmer der Heimath wieder zu. In trauter Harmonie, in herzlichem Zusammenschluss unter einander war das Fest verlaufen. Ein jeder war befriedigt von dem genussreichen Ausflug und wird sich noch lange dankbar der gebotenen Stunden erinnern.

— **Grosse Berliner Strassenbahn.** Die Direktion hatte zu einer Probefahrt und Besichtigung einer neuen Schutzvorrichtung und anderer neuer Einrichtungen die Vertreter der hauptstädtischen Presse auf Dienstag, den 17. d. Mts., Vormittags, eingeladen. An dem auf dem Lützowplatz bereitstehenden Sonderzug empfingen und bewillkommneten die Direktoren Ministerialdirektor a. D. Dr. Micke und Regierungsrath Kühlewein sowie Oberingeniör Peiser und andere Herren die zahlreich erschienenen Gäste.

Die Fahrt nahm ihren Ausgang von der Ecke der Maassen- und Lützowstrasse. Es waren zwei Strassenbahnwagen neuester Bauart und als dritter ein Wagen mit verschiedenen Messinstrumenten bereit gestellt. Vor Beginn der Fahrt wurde der „Messwagen" besichtigt, wobei über die verschiedenen Instrumente Aufklärung gegeben wurde. Man sah dort Messapparate für die Ladung und Entladung der Batterien, für den von der Oberleitung zugeführten Strom, für den Energieverbrauch der Motoren und der magnetischen Bremse, selbstregistrirende Instrumente verschiedener Art für Strom- und Spannungsmessungen, ferner Geschwindigkeitsmesser, Wattstunden- und Ampèrestundenzähler und Isolationsmesser. Die beiden zur Fahrt benutzten Wagen waren sogenannte „convertible cars", die bald als Sommer-, bald als Winterwagen benutzt werden können und seit ihrer Indienststellung schnell beim Publikum beliebt geworden sind. Wir möchten für diese Art Wagen, die zweifellos jetzt die bequemsten und besteingerichteten Strassenbahnwagen sind, die es gibt, statt des amerikanischen Ausdrucks die Bezeichnung „Wandlungswagen" vorschlagen.

Das Endziel der Fahrt, welche auf dem Leipziger Platz auch an dem soeben bezogenen neuen und glänzenden Dienstgebäude der Grossen Berliner Strassenbahn vorüberführte, war der Bahnhof „Elsenstrasse" in Treptow. Unterwegs wurde noch die dortige Schleifenanlage besichtigt und es wurden mehrere Bremsversuche vorgenommen; ein in voller Fahrt befindlicher, mit einer Pressluftbremse ausgerüsteter Wagen stand bei deren Anwendung nach Zurücklegung von kaum 4 m still. Auf Bahnhof „Elsenstrasse" wurde zunächst ein Drahtbruch vorgeführt, wobei der zerschnittene Draht durch einen an Oesen aus Hartgummi angebrachten Schutzdraht festgehalten wird, so dass er nicht zur Erde fallen kann. Dadurch wird bei Drahtbrüchen eine Gefahr für das Publikum vermieden. Diese Schutzvorrichtung befindet sich an den Aufhängepunkten der Leitungsdrähte, da hier erfahrungsmässig allein Drahtbrüche vorkommen. Sie ist bereits an etwa 4 000 Aufhängepunkten angebracht worden, während im ganzen gegen 20 000 damit zu versehen sind. Namentlich ist die Potsdamerstrasse und der Potsdamer Platz mit der Schutzdrahtaufhängung ausgerüstet worden.

Auf dem Bahnhof „Elsenstrasse" befindet sich auch die Fahrschule, welche mit allen Bestandtheilen der elektrischen Fahrvorrichtungen sowie mit Zeichnungen der Wagen und Motoren ausgestattet ist; in ihr erhalten die Wagenführer einen mehrwöchigen praktischen und theoretischen Unterricht, auf Grund dessen sie zum Bestehen der Prüfung befähigt werden, das die Vorbedingung zur Erlangung des polizeilichen Fahrscheines ist.

Sehr interessant waren auch die mit einer sogen. „Puppe" angestellten Versuche an der vielbesprochenen und beschriebenen Schutzvorrichtung an der Vorderseite der Strassenbahnwagen. Diese Schutzvorrichtung nahm die Puppe, wenn diese sich in liegendem Zustande befand, sicher auf. Stand sie, so wurde sie durch den heftigen Anprall mit grosser Macht zur Seite geschleudert, so dass in einem solchen Falle die Gefahr für Leib und Leben bei der jetzigen Vorrichtung noch nicht ausgeschlossen ist, wie denn die Versuche in dieser Richtung noch nicht als abgeschlossen gelten können. Zum Schluss fand eine Probealarmirung der Rettungsmannschaft statt, welche aus den auf dem Bahnhof beschäftigten technischen Arbeitern besteht und bei der Meldung von Unfällen sofort in Thätigkeit tritt. In einer Minute 40 Sekunden war die Mannschaft auf das Alarmsignal zur Stelle und hatte einen Wagen mit den stets bereitstehenden Rettungsgeräthen ausgerüstet und zur Abfahrt fertig gestellt.

Ueber den Umfang des gesammten Betriebes der Grossen Berliner Strassenbahn wurde von den Herren Dr. Micke und Kühlewein eine Reihe interessanter Einzelheiten mitgetheilt, aus denen wir folgendes hervorheben:

Die Gleislänge des gesammten Unternehmens (einschliesslich der Charlottenburger, der westlichen und südlichen Vorortbahn) beträgt zur Zeit 621 km, die Betriebslänge ohne Zufahrtsgleise rund 350 km. Von diesen werden jetzt nur noch 25 km mit Pferden, alle übrigen elektrisch betrieben, und zwar 11 km mit den demnächst verschwindenden Akkumulatoren, der Rest mit Oberleitung. An Personal beschäftigt die Gesellschaft 3 100 Fahrer, 3 400 Schaffner, 900 Handwerker und Arbeiter für die Wagenunterhaltung auf den Bahnhöfen, 80 Schlosser und Revisoren für die Unterhaltung der Oberleitung, 500 Handwerker und Arbeiter in der Hauptwerkstatt, 100 Kontrolöre und Bürobeamte. Der Wagenpark besteht aus 3 000 Wagen. An Personen wurden befördert 1899 188 900 000, 1900 236 000 000, 1901 voraussichtlich 307 000 000.

Der Gesammteindruck der interessanten und höchst dankenswerthen Vorführung war der, dass die Grosse Berliner Strassenbahn, wenn die nahe bevorstehende völlige Umwandlung in den elektrischen Betrieb vollendet sein wird, sich zu den vollkommensten und besteingerichtetsten Strassenbahnen Europas wird zählen können.

— **Personalnachrichten.** Den Bauräthen bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung Otto Alexander Schmidt in Dresden-Neustadt, Friedrich August Alexander Piltz daselbst und Johann Friedrich Schäfer in Freiberg ist der Titel und Rang als Finanz- und Baurath verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monat Juli d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 16 609 012 Personen und 8 797 323 t Güter befördert; hierfür wurde eine Gesammteinnahme von 54 008 074 Kr. erzielt, das sind für 1 km 2 762 Kr. Im gleichen Monat 1900 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 16 433 108 Personen und 9 283 955 t Güter 56 299 336 Kr. oder für 1 km 2 934 Kr., daher ergibt sich für den Monat Juli d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 5,9 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende Juli d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 94 103 070 Personen und 58 730 760 t Güter, gegen 87 931 659 Personen und 57 105 260 t Güter im Jahre 1900 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 276 189 428 Kr., im Jahre 1900 auf 272 621 487 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres 19 452 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 19 082 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitabschnitt 1901 auf 14 199 Kr. gegen 14 287 Kr. im Vorjahre, das ist um 88 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, im Jahre 1901 auf 24 341 Kr. gegen 24 492 Kr. im Vorjahre, das ist um 151 Kr., mithin um 0,6 % ungünstiger.

Die grösste Erhöhung der kilometrischen Einnahmen erzielten in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres im Vergleiche zu dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres: die Aussig-Teplitzer Eisenbahn (23 %), die Buschtêhrader Eisenbahn Lit. A (11,8 %) und Lit. B (8,6 %). Eine erhebliche Abnahme der kilometrischen Einnahmen weisen auf: das Ergänzungsnetz der österreichischen Nordwestbahn (11 %), die süd-norddeutsche Verbindungsbahn (7,3 %), die Graz-Köflacher Eisenbahn (4 %), die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2,7 %), die Staatseisenbahngesellschaft (2,6 %) und die Südbahn (2,4 %).

— **Aenderung in der Gliederung der Verwaltung bei den österreichischen Staatsbahnen.** Das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ äussert sich gegenüber den Gerüchten über bevorstehende Aenderungen in der Gliederung der Staatseisenbahnverwaltung (vgl. Nr. 71 S. 1096 d. Ztg.) wie folgt:

„Die Nachricht von der angeblich geplanten Herstellung der früheren Generaldirektion, oder, wie jüngst in einem tschechischen Lokalblatte gemeldet wurde, der ‚Centralisation‘ der Staatsbahndirektionen beruht auf einem sehr hinfälligen Untergrunde. Denn es wäre geradezu ein Unding, wollte man das grosse Netz unserer Staatsbahnen in seiner gewaltigen, unser gesammtes Vaterland von Osten nach Westen und von Norden nach Süden umspannenden Ausdehnung durch eine Direktion verwalten lassen. Und wie es um die ‚Centralisationsgelüste‘ unserer Staatseisenbahnverwaltung bestellt ist, geht daraus hervor, dass die bei den staatlichen Lokalbahnen durchgeführten Vereinfachungen durchwegs decentralisirender Natur sind, und dass, wie bekannt ist, auch unsere Staatsbahndirektionen mit weitgehenden Zuständigkeiten ausgestattet sind. Allein ist es denn nothwendig, die in Umlauf gesetzten Gerüchte erst auf ihren Werth eingehend zu prüfen, ihre Unstichhaltigkeit erst zu beleuchten? Wäre es denkbar, dass eine Verwaltung — und sei sie noch so gross —, bei der 900 Beamte oder 70 bis 80 % der Verwaltungskosten durch Aenderungen in der Verwaltung erspart werden könnten, durch fünf Jahre einer vernichtenden Beurtheilung in den gesetzgebenden Körpern entgangen wäre, und dass bei einer derartigen Sachlage der Ruf nach einer Fortsetzung der Verstaatlichung gerade aus dem Schoosse des Parlamentes erhoben würde?

Eine Reihe gewichtiger Umstände spricht gegen die Glaubwürdigkeit der Meldung von der angeblich geplanten grundlegenden Aenderung in der Gliederung der Staatseisenbahnverwaltung. Eine Fortbildung der Verwaltung im Rahmen der bestehenden Einrichtungen, aufmerksame Verfolgung des Verkehrsbedürfnisses und Berücksichtigung desselben, soweit es gerechtfertigt erscheint, das sind die Aufgaben, welche einer Verwaltung vorgezeichnet sind, die den Werth der Thätigkeit einer nach einem bewährten Vorbilde geschaffenen Gliederung ihrer vollen Bedeutung nach zu würdigen weiss. Im politischen Kampfe mögen Schlagworte eine bedeutende Rolle spielen. Auf einem so wichtigen Gebiete der Staats- und Volkswirthschaft erscheint die Fortbildung des Bestehenden, gleichzeitig aber die Erhaltung der bewährten Grundlagen als das erste Gebot der Nothwendigkeit. Die Gerüchte über die Aenderung der Gliederung der Verwaltung werden vielleicht nicht vollends verstummen, sie werden aber durch ihr weiteres Wiederauftauchen an innerer und äusserer Glaubwürdigkeit nicht gewinnen.“

— **Uebertragung des Golddienstes der österreichischen Staatsbahnen an die österreichisch-ungarische Bank.** Die österreichische und ungarische Regierung haben sich entschlossen, ihren gesammten Golddienst der österreichisch-ungarischen Bank zu übertragen. Goldeingänge in grösserem Umfange hat ausser dem Handelsministerium (Postverkehr) und dem Finanzministerium (Zollgefälle) auch das Eisenbahnministerium aus dem Verkehr der Staatsbahnen.

— **Elektrischer Probebetrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Die durch einige Wochen unterbrochenen Probefahrten mittelst elektrischen Antriebes auf einer Theilstrecke der Wiener Stadtbahn sind vor kurzem wieder aufgenommen worden. Die Fahrten fanden mit 2 Motor- und 2 Beiwagen in den Nachtstunden statt und sind, wie verlautet, zufriedenstellend ausgefallen. Man beabsichtigt in der Folge einen Zug aus 5 Motorwagen und ebensoviel Beiwagen zusammenzustellen und mit ihm die Versuche fortzusetzen.

— **Russisch-deutscher Eisenbahnverkehr über Oesterreich.** Der russische Verkehrsminister hat die Direktion der südwestlichen Staatsbahnen ermächtigt, vom 1./14. Oktober d. J. ab einen direkten Personenverkehrsdienst zwischen Odessa und Breslau, Berlin, Leipzig, Bremen und Hamburg über die österreichischen Linien mit dem Uebergang in Podwoloczyska und Oderberg einzurichten. Der Verkehr wird für Reisende aller drei Wagenklassen eingerichtet. Den Reisenden wird eine Unterbrechung der Fahrt zugestanden, insofern die gesammte Reisezeit nicht über vierzehn Tage dauert. Die Zolluntersuchung wird je nach der Fahrtrichtung in Woloczysk, Podwoloczyska oder Oderberg stattfinden. Mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Gleisspur findet in Woloczysk Wagenwechsel statt.

— **Die Rübenernte und die Bahnen.** Die diesjährige Rübenernte in Böhmen verspricht einen erheblich grösseren Ertrag zu liefern als jene des Vorjahres, und ergeben sich dementsprechend auch günstige Aussichten für die an der Beförderung von Rüben und Zucker hauptsächlich betheiligten Bahnen. In der letzten Betriebszeit wurden in Oesterreich-Ungarn rund 74 000 000 dz Rüben verarbeitet, wovon auf Böhmen allein 33 000 000 dz entfielen. Gegen die Betriebszeit 1899/1900 war die Rübenverarbeitung in der Monarchie um rund 10 000 000 dz oder 12 % geringer. In Böhmen allein wurden um mehr als 9 000 000 dz oder 20 % Rüben weniger erzeugt als in 1899/1900. Im laufenden Jahre hofft man, diesen Ausfall wieder wettzumachen. Nachstehend folgt eine Zusammenstellung der Rübenmengen, welche von den hierfür in Betracht kommenden österreichischen Privatbahnen in den letzten zwei Jahren befördert wurden:

	1900 in Tonnen	gegen 1899
Staatseisenbahngesellschaft	713 000	— 90 000
Nordwestbahn	108 000	— 6 000
Elbethalbahn	64 000	— 13 000
Reichenberg-Pardubitzer Bahn	44 000	+ 4 000
Böhmische Nordbahn	84 000	— 3 000
Buschtêhrader Bahn	123 000	— 38 000

Die zu erwartende Steigerung des Rübenverkehrs dürfte im Zusammenhange mit jener des Zuckerverkehrs die Einnahmen der Eisenbahnen um so günstiger beeinflussen, als die Eisenbahnen auch grössere Sendungen von Bedarfsartikeln für die Fabriken, wie Kohle, Koks und Kalkstein, zu verfrachten haben werden.

— **Lokalbahn Ruma-Klenak.** Dieser Tage fand die technisch-polizeiliche Begehung der Lokalbahn Ruma-Klenak statt. (Ruma ist eine Station der Linie India-Mitrovicza-Vinkovce.) Der Kommissionsleiter ertheilte im Namen des Handelsministers die Bewilligung zum sofortigen Betrieb, welcher auch am 15. d. Mts. in vollem Umfange aufgenommen wurde. Mit der Eröffnung dieser Bahn ist im Verkehr zwischen den Hauptlinien der ungarischen Staatsbahnen und den wichtigsten Handelsmittelpunkten Serbiens (namentlich Schabatz) eine bedeutende Wegabkürzung geschaffen worden, welche von grosser verkehrspolitischer und wirthschaftlicher Bedeutung ist. Das Zustandekommen der Bahn ist der Firma S. & W. Hoffmann, als Konzessionärin, zu danken, die seit einer Reihe von Jahren den Umladedienst an verschiedenen Stationen der ungarischen Staatsbahnen versieht und behufs Hebung des neuen Bahnverkehrs auch in Klenak=Saveufer einen Umschlagsplatz errichtet hat. Den Schifffahrtsdienst zwischen beiden Saveufern wird die ungarische Fluss- und Seeschifffahrt Aktiengesellschaft besorgen. Es steht zu erwarten, dass nunmehr der Plan, die beiden Ufer durch eine Bahnbrücke zu verbinden, in absehbarer Zeit zur Verwirklichung gelangen werde.

Uebrige europäische Länder.

— **Fahrtdauer Paris-Turin.** Wie der „Mon. delle str. ferr.“ meldet, hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn der italienischen Regierung den Vorschlag gemacht, die Fahrtdauer Paris-Turin um 4 Stunden abzukürzen. Die Gesellschaft würde zu diesem Zweck neues Wagenmaterial in den Dienst dieser Linie einstellen. Das italienische Generalinspektorat der Eisenbahnen ist mit der Prüfung des Planes beschäftigt, für den sich der italienische Eisenbahnminister Giusso lebhaft interessirt.

— **Vorsignal der schweizerischen Eisenbahnen.** Die „Schweizerische Bauzeitung“ berichtet, dass man seit mehreren Jahren auch in der Schweiz bestrebt ist, auf wichtigeren oder

ungünstig gelegenen Stationen die Abschlusssignale mit Vorsignalen auszurüsten. Bei Tage zeigt das geschlossene Vorsignal die grüne Scheibe, Nachts grünes Licht. Um nun aber bei Nacht die Verwechselung eines geöffneten Abschlusssignals (ein grünes Licht) mit einem geschlossenen Vorsignal zu vermeiden, ist nach Einführung des neuen Signalreglements das Vorsignal insofern abgeändert worden, als das geschlossene Vorsignal nun zwei grüne Lichter aufweist, ähnlich wie bei französischen Bahnen das Haltsignal zwei rothe Lichter zeigt bei Anwendung von nur einer Laterne. Diese Neuerung ist ein Fortschritt, indess kann die konstruktive Lösung kaum als eine befriedigende bezeichnet werden. Während bei dem französischen Signal die Laterne ein direktes und ein durch einen Spiegel einmal zurückgeworfenes Licht abgibt, die beide sehr gut sichtbar sind, wird beim schweizer Vorsignal das Licht in zwei, in Weissblech ausgeführten, divergirenden und am vorderen Ende mit grünen Glasscheiben versehenen Reflektorkanälen je zweimal zurückgeworfen, wenn die Klappscheibe senkrecht (Abschlusssignal auf Halt) steht. Infolge dessen ist dann das geschlossene, Vorsicht gebietende Vorsignal Nachts nur auf ganz kurze Entfernung erkennbar, wiewohl gerade grün in Betreff der Sichtbarkeit eine überaus günstige Farbe ist; somit ist der Werth eines solchen schützenden Vorsignals zweifelhaft. Wie sich dieses Signal bei Schneewetter bewähren wird, ist leicht vorauszusehen. Da eine Wärmestrahlung durch die zwei Glasscheiben und durch den Luftraum der Reflektorkanäle nicht möglich ist, werden die äusseren, grünen Signalgläser in kurzer Zeit mit Schnee bedeckt sein, zumal bei aufgeklapptem, geöffnetem Signal, und dann bei geschlossener Stellung kein Licht durchlassen. Die Mittheilung schliesst mit dem Wunsche, dass es gelingen möge, eine bessere Lösung für das Vorsignal zu finden.

— **Simplontunnel.** Wie die „Köln. Ztg." erfährt, ist die Durchbohrung des Simplontunnels, der eine Länge von 19 770 m erhalten wird, dank der Anwendung der Brandt'schen Bohrmaschine bis auf 10 000 m vorgeschritten, so dass nun mehr als die Hälfte des Tunnels durchbohrt ist. Gegenwärtig sind 6 000 Arbeiter an dem Tunnel beschäftigt, 3 700 auf der Walliser Seite, 2 300 auf der Seite von Iselle. Die Bauunternehmung hofft, die Riesenarbeit bis Mai 1904 beendigen zu können. Der Bau des internationalen Bahnhofes in Domodossola wird demnächst in Angriff genommen.

— **Umgestaltungen in der Verwaltung der russischen Staatseisenbahnen.** Schon seit längerer Zeit gelangen in die St. Petersburger Presse Nachrichten über Umgestaltungen in den leitenden Stellen des Ministeriums der Verkehrsanstalten. Wir haben auch s. Zt. über diese Nachrichten berichtet. Gegenwärtig weiss die „St. Pet. Ztg." über eine bevorstehende Reform zu berichten, die sich besonders mit der Zusammensetzung der Verwaltung der einzelnen Staatseisenbahnen beschäftigt. Nach diesen Mittheilungen soll das Ministerium der Verkehrsanstalten bereits einen Entwurf zu den Etats der örtlichen Eisenbahnverwaltungen ausgearbeitet haben. Das Konseil einer jeden Eisenbahnverwaltung besteht nach diesem Entwurf aus dem Chef der betreffenden Bahn und aus den Vertretern der Ministerien der Verkehrsanstalten, der Finanzen und der Reichskontrole. Die Zusammensetzung des Konseils ist also die bisherige, doch sind die Befugnisse desselben bei weitem vergrössert. Der Entwurf soll die weitgehendste Decentralisation und die gleichzeitige Entlastung des Ministeriums vorsehen.

Von wie einschneidender Bedeutung die geplante Reform ist, ergibt sich allein daraus, dass die Chefs der Eisenbahnen unter den gegenwärtig bestehenden Verhältnissen sehr oft nicht in der Lage gewesen sein sollen, nothwendige ausserordentliche Maassnahmen im Interesse des Verkehrs zu ergreifen, weil die nöthigen Gelder aus St. Petersburg nicht rechtzeitig angewiesen wurden.

Der Entwurf sieht ferner die Beseitigung des Zwitterzustandes vor, in dem sich gegenwärtig die Eisenbahnbeamten befinden; sie sollen nächstens die Rechte der Staatsbeamten erhalten.

Wenn in irgend einem Lande Decentralisation am Platze ist, so ist es in Russland gewiss in erster Reihe. Selbst bei der allerschleunigsten Abwickelung der Geschäfte müssen die Entscheidungen und Bestimmungen der Centralinstanz so spät an den äussersten Grenzgebieten eintreffen, dass in sehr vielen Fällen der geeignete Zeitpunkt zur Ausführung nothwendiger Maassregeln längst verstrichen sein wird. Dass sich derartige Zustände für den Eisenbahnbetrieb am allerwenigsten eignen, liegt auf der Hand. Es wäre daher gewiss von segensreicher Wirkung, wenn die Maassregel in dem gedachten Umfange nicht nur zu Papier gebracht, sondern auch thatsächlich durchgeführt werden würde. Aber wer die Verhältnisse in Petersburg auch nur oberflächlich kennt, wird vermuthlich kopfschüttelnd sagen: Die Botschaft hör ich wohl, allein mir fehlt der Glaube! Petersburgs Bedeutung für Russland liegt in der Beamtenwelt und in der Macht, die diese ausübt bezw. verkörpert. Werden diese Machthaber wirklich so viel aus der Hand geben, als nothwendig ist, um den Plan nicht nur der äusseren Form, sondern auch seinem inneren Wesen nach zur Durchführung zu bringen? Gewiss, in der ersten Zeit wird es gehen, die Zügel werden losgelassen werden und die örtlichen Verwaltungen werden vielleicht zum Segen einer gesunden Fortentwickelung des Eisenbahnwesens frei schalten und walten. Aber wie lange wird das dauern?

— **Schadenersatz für in Verlust gerathenes Gepäck auf russischen Bahnen.** Eine schneidige Anordnung hat der Minister der Verkehrsanstalten in dieser Angelegenheit erlassen.

Nach den bisher geltenden Bestimmungen des allgemeinen Statutes für die russischen Eisenbahnen vom Juni 1885 steht jedem Reisenden, dem sein Gepäck nicht innerhalb 48 Stunden nach Ankunft des Zuges ausgeliefert werden kann, die Vermuthung zur Seite, dass das fragliche Gepäckstück in Verlust gerathen ist.

Hiermit erwächst gleichzeitig für die Eisenbahnverwaltung die Verpflichtung, eine Entschädigung zu zahlen, und zwar von 3 R. einem Reisenden I. Klasse, von 2 R. einem Reisenden II. Klasse und von 1 R. einem Reisenden III. Klasse für jedes fehlende Pfund des verlorenen Gepäckstückes. Das Geld sollte derselben gesetzlichen Bestimmung zufolge innerhalb zwei bezw. drei Monaten ausgezahlt werden, je nachdem es im Lokal- oder direkten Verkehr verloren gegangen ist.

Es ist nun aber genugsam bekannt, dass selbst diese reichlich lang bemessenen Fristen nie eingehalten wurden, vielmehr wickelten sich derartige Entschädigungsforderungen ebenso wie sonstige Ansprüche an die russischen Eisenbahnverwaltungen in sehr viel längeren Fristen ab.

Offenbar haben derartige Beobachtungen dem Minister der Verkehrsanstalten den Anlass zu nachfolgenden, dankenswerthen Aenderungen gegeben, die dazu bestimmt sind, den Reisenden schneller zu einer Entschädigung für in Verlust gerathenes Gepäck zu verhelfen. Es soll nämlich in Zukunft die Entschädigung nach Ablauf von fünf Tagen baar ausgezahlt werden.

Kann das Gepäck innerhalb 48 Stunden nach der Forderung um Ausreichung nicht ausgeliefert werden, so soll der Reisende seine Reklamation unter Beifügung des Gepäckscheines anbringen, wobei er gleichzeitig erklären muss, dass er nicht die Absicht habe, das Aufsuchen des Gepäckstückes abzuwarten. Ist das geschehen, so hat die Bestimmungsstation bei der Versandstation nach dem Gepäckstücke zu suchen, diese muss dann innerhalb drei Tagen die Anfrage erledigen, worauf dem Reisenden sodann der Entschädigungsbetrag nach Maassgabe der vorstehend aufgeführten Sätze ausgezahlt werden soll. Nur eine Ausnahme ist festgestellt, die aber genügt, das ganze Vorhaben des Ministers auf dem Papiere bleiben zu lassen. Es heisst nämlich in den Vorschriften, dass die Auszahlung nicht erfolgen soll, sofern die Versandstation verlautbart, mit der Zahlung der Forderung des Entschädigungsbetrages noch zu warten.

Es ist nicht weiter ausgesprochen, was die Veranlassung zu einer derartigen Beanstandung sein muss, es können somit auch die unwahrscheinlichsten Vermuthungen über ein etwaiges Wiederauffinden des Gepäckstückes die Versandstation zum Aussprechen jener Beanstandung veranlassen, und an Stelle der kurz bemessenen Frist tritt wieder das abgeschaffte Verfahren mit dem endlosen Hinschleppen der Versuche zum Auffinden des in Verlust gerathenen Gepäckstückes.

Man muss also zunächst abwarten, welche Praxis sich an der Hand der Regeln herausbilden wird. Unter allen Umständen bleibt aber das Bestreben des Ministers, möglichst glatt und schnell berechtigte Forderungen des reisenden Publikums befriedigen zu lassen, in hohem Maasse anerkennenswerth; es bliebe nur zu wünschen, dass die in Frage kommenden Dienststellen den Wünschen gehörig Rechnung trügen.

— **Brückenbau über die Newa zur Verbindung des russischen und finnischen Staatsbahnnetzes.** Die finnländischen Staatsbahnen hatten bisher keinen direkten Anschluss an die russischen Staatseisenbahnen, der Newastrom trennte die beiden Staatsbahnnetze von einander.

Bei den gegenwärtigen Bestrebungen Russlands, die Sonderstellung, auf die Finnland vertragsmässig Anspruch hat, zu beseitigen und Finnland äusserlich enger mit Russland zu verbinden, ist der Beschluss gefasst worden, auch eine Vereinigung der finnländischen Eisenbahnen mit dem Eisenbahnnetz des Reiches herbeizuführen. Die Vorarbeiten für die Verbindungslinie nebst grosser Brücke über die Newa werden von drei Ingeniörgruppen ausgeführt. Nach dem Projekt geht, wie die „St. Pet. Ztg." schreibt, die Linie über die Newa, durch Poljuostrowo und mündet in die finnländische Eisenbahn zwischen dem Baburin Pereulok und Lanskaja. Die Linie geht aus von der Hafenlinie der Nikolaibahn.

Die Bauart der Newabrücke ist noch nicht festgesetzt worden, ebenso wie man noch nicht über die Stelle schlüssig geworden ist, an der sie gebaut werden soll. Die Vorarbeiten sind, nach den getroffenen Bestimmungen, bis zu Ende Dezember d. J. zu erledigen, worauf die Entwürfe der Spezialkommission zu überweisen sind.

Fremde Welttheile.

— **Zur Nothwendigkeit des Bahnbaues in Deutsch-Ostafrika** schreibt die „D. Kol.-Ztg." folgendes: „Bekanntlich sind auf Veranlassung der Regierung des unabhängigen Kongostaates seit 2 Jahren Vorarbeiten im Gange für eine Eisenbahn, die von den Stanleyfällen ostwärts in der Richtung auf Deutsch-Ostafrika geführt werden und sich dann in zwei Linien südwärts nach dem Tanganyika und nordwärts nach dem Albert-Njansa verzweigen soll. Nach einem neuerdings eingegangenen Bericht des Ingeniörs Adam sind die Vorarbeiten für diese Eisenbahn in der Richtung auf den Tanganyika bereits bis über den 1 000. Kilometer fertig gestellt und nähern sich somit, da die Gesammtlänge auf 1 200 km berechnet wird, ihrer Vollendung. Somit droht dem deutschen Schutzgebiet die Gefahr, dass sehr bald von Westen aus eine Eisenbahn an seine Grenzen herankommen und Handel und Verkehr von dort nach dem Kongostaate abziehen wird. Ebenso arbeiten die Engländer thatkräftig weiter an der Ausführung des Planes der Nord-Südbahn, welche das Kap mit Kairo verbinden soll. Die wirthschaftlichen Schäden für das deutsche Schutzgebiet, falls diese Linien und die Verbindung nach den Stanleyfällen fertig gestellt werden, ehe eine Bahn von der deutschen Küste aus das Seengebiet erreicht, sind unabsehbar. Die deutsche Kolonialgesellschaft ist stets nachdrücklich dafür eingetreten, dass die Erschliessung Ostafrikas durch eine Centralbahn zu den Bedingungen für eine gedeihliche Entwickelung dieser Kolonie gehört. Nach den mit der Ugandabahn gemachten Erfahrungen eröffnet sich auch die Aussicht, dass in einer nicht zu fernen Zukunft auf einen Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben bei einer solchen Bahn zu rechnen ist. Wir stimmen daher der von den ‚Hamburger Nachrichten' zum Ausdruck gebrachten Hoffnung bei, dass der Reichstag sich durch einige Bangemacher von dem wohlerwogenen Beschluss seiner Kommission betreffs Uebernahme der Zinsbürgschaft für die Linie Dar-es-Salaam-Mrogoro nicht wird abbringen lassen."

Allgemeines.

— **Das Pennsylvania-Dutch**, eine Mundart, die sich in Pennsylvanien aus der Mischung des pfälzischen Deutsch der dort im 18. Jahrhundert eingewanderten deutschen Kolonisten mit der englischen Sprache gebildet hat, darf der „Railroad Gazette" zufolge bei der Lehigh-Eisenbahn im Dienst nicht mehr gesprochen werden. Die Veranlassung zu diesem Verbot hat ein schwerer Eisenbahnunfall gegeben, der dadurch veranlasst wurde, dass ein nur der englischen Sprache kundiger Bremser beim Rangiren einen ihm vom Zugführer ertheilten Befehl nicht verstand, weil derselbe in „Pennsylvania-Dutch" gegeben wurde. „Railroad Gazette" berichtet zugleich, dass die gedachte Mischsprache sich zur Zeit in Pennsylvanien einer grossen Ausbreitung erfreue, und gibt eine Probe von ihr in nachstehenden Versen, die einem das Eisenbahnreisen verherrlichenden Liede entnommen sind.

Nou farvn mer mit der Insheinkawrs,
 Det is ein eisner Goul,
Der shnouft und hechst wie oner Fe,
 Duch sicht mer gar kein Moul,
Der ward net meed, un won er schpringt
 En hunnert dousend Meil;
Do hat er shurtder Vorzug weit
 Fur oll de onra Geil.
Nou gebt's en west'r Aksident,
 Es is olles gons ferkart,
De Weibsleit wara omechtlich,
 Der Monsleit sin ferstart,
Der Insheineer blost marderlich,
 Der Inshein gat druf los.
Nun schpringt sie weder'n olta Kuh —
 Wos gebt's dos en Schtoss!

Bücherschau.

— **Elektrische Schnellbahn Hamburg-Berlin.** 286 km. Von A. Petzenburger (Berlin). Fr. Grabow's Verlagshandlung, Hamburg. Preis 50 ₰.

Die Schrift sticht recht vortheilhaft ab gegen die s. Zt. auch in dieser Zeitung besprochenen Ausführungen von Griebel und Philippi, die sich die elektrische Schnellbahn Berlin-Hamburg als eine völlig neue dreigleisige Bahnanlage dachten, auf der die Wagen oder Züge ähnlich wie bei einem Strassenbahnbetrieb in dichten Abständen einander folgen sollten. Sie dachten an die bis heute wenigstens erst in der Phantasie erfolgreich durchgeführte Fahrgeschwindigkeit von 200 km in der Stunde und spannen das Bild noch dahin nach der Seite des Strassenbahnbetriebes aus, dass sie für die grossen Leistungen, die sie dem reisenden Publikum bieten wollen, sich mit einem ungemein billigen Fahrpreis begnügen. Die Masse werde es bringen, wie bei der Strassenbahn.

Von derartigen bedenklichen Trugschlüssen hält sich die vorliegende Schrift durchaus fern. Es behält sein Bewenden beim bestehenden Bahnkörper, der nur noch mit den nöthigen Leitungs- und sonstigen Anlagen versehen wird. An einen emsigen Einzelwagenbetrieb ist nicht gedacht, vielmehr soll die Betriebsführung mit geschlossenen Zügen beibehalten bleiben, deren Zahl auch nur mässig — von 18 auf 24 — vermehrt wird. Auch soll nicht gleich mit einer märchenhaften Geschwindigkeit gefahren werden, mit einer Ermässigung der Fahrzeit von rund 40 % soll es vorerst sein Bewenden haben; mit 120 bis 130 km rechnet der Verfasser. Endlich ist wohl auch nicht daran gedacht, das Publikum billiger zu befördern, als heute. So betrachtet, würde der elektrische Ausbau der Linie Berlin-Hamburg nur 10 000 000 ℳ kosten, wie der Verfasser rechnerisch nachweist, eine Rechnung, die freilich, wenn es einmal mit der Sache ernst würde, doch noch nachzuprüfen bliebe. Auch der Nachprüfung würde bedürfen, ob die Betriebskosten sich trotz der Vermehrung und der Beschleunigung der Züge noch billiger stellen, als beim Dampfbetrieb nach bisherigem Muster. Bei den Strassenbahnen hat man etwas zu spät eingestehen müssen, dass die Betriebskosten wesentlich höher ausfielen, als man zu der Zeit, wo es noch an Erfahrungen mangelte, allenthalben behauptet hatte. Eine ähnliche Erkenntniss könnte sich auch im elektrischen Fernbahnbetrieb nachträglich aufdrängen. Den Ermittelungen über Anlage- und Betriebskosten ist allzu viel Werth nicht beizumessen, zumal auch die amerikanischen Verhältnisse, die der Verfasser mehrfach zum Vergleich heranzieht, für uns ohne weiteres nicht anwendbar sind. An technischen Dingen — betreffend die Ausrüstung der Bahn usw. — bringt die Schrift nicht viel neues, aber sie bewegt sich, wie wiederholt anerkannt werden muss, gegenüber Phantasiegebilden der eingangs gekennzeichneten Art durchaus auf dem Boden des zweckmässig Erreichbaren.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Die Nebenbahnstrecke Unna-Camen,

welche bisher nur dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, wird am 1. Oktober d. J. für den gesammten Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet werden.

Eröffnung von Strecken.

Die Bahnstrecke Ueberlingen - Landesgrenze - Friedrichshafen nebst Abzweigung Oberuhldingen-Unteruhldingen wird am 1. Oktober d. J. dem Betriebe übergeben und werden gleichzeitig die Wagenzüge von Radolfzell über Stahringen bis Friedrichshafen durchgeführt werden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken Osterfeld S.-Horst i. W. (10,6 km) und von Recklinghausen-Bruch bis zur Einmündung in die Strecken Herne G. bezw. Herne C. M.-Bismarck i. W. (2,3 km) der königlichen Eisenbahndirektion Essen, welche am 1. Oktober d. J. für den Güterverkehr eröffnet werden sollen, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die an der Bahnlinie Strassburg-Saarburg ausgeführte Haltestelle Zornhof, welche 1,819 km von der Station Zabern und 2,645 km von der Station Steinburg entfernt ist, wird am 1. Oktober d. J. für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und vollen Güterverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Hagen-Soest zwischen den Stationen Werl und Ostönnen gelegene Haltestelle Westönnen für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Privatdepeschenverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet. (Vergl. Bekanntmachung der königl. Eisenbahndirektion Elberfeld in Nr. 73 — Inser.-Nr. 2385 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Eisenach-Bebra zwischen den Stationen Hönebach und Bebra neu errichtete Personenhaltepunkt Ronshausen wird am 1. Oktober d. J. eröffnet werden. Gepäckabfertigung bleibt ausgeschlossen. Die Entfernung beträgt von Hönebach bis Ronshausen 6,43 km und von Bebra bis Ronshausen 5,14 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Zwischen den Stationen Unna-Königsborn und Camen ist der Haltepunkt Heeren neu errichtet worden, welcher am 1. Oktober d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden wird.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Limburg-Altenkirchen zwischen den Stationen Langenhahn und Erbach i. Westerw. gelegene Haltepunkt Rotzenhahn für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Der 3,0 km von Barsinghausen und 1,6 km von Bantorf an der Strecke Weetzen-Haste neu hergestellte Personenhaltepunkt Winninghausen wird am 1. Oktober d. J. eröffnet. (Vergl. Bekanntmachung der königl. Eisenbahndirektion Hannover in Nr. 73 — Inser.-Nr. 2380 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Der Haltepunkt Maxgrube, zwischen Chorzow und Laurahütte der Hauptbahnstrecke Beuthen-Georggrube gelegen, wird am 1. Oktober für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernung beträgt bis Chorzow 3,47 km, bis Laurahütte 2,74 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Glogau-Sagan zwischen den Stationen Glogau und Nilbau neu errichtete Haltepunkt Herrndorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernung beträgt von Glogau 6,89 km und von Nilbau 3,90 km. Annahme von Privatdepeschen findet nicht statt. (Vergl. Bekanntmachung der königl. Eisenbahndirektion Posen in Nr. 73 — Inser.-Nr. 2381 — d. Ztg.)

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Am 3. September d. J. ist die zwischen der Station Parschnitz und der Haltestelle Bernsdorf gelegene Haltestelle Gabersdorf für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die Haltestelle Michelau an der Bahnlinie Luxemburg-Ulflingen wird am 1. Oktober d. J. für den Eilstückgutverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Wellmitz und Guben an der Bahnstrecke Frankfurt a/O.-Guben gelegene Haltestelle Coschen, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr sowie für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren — abgesehen von Kleinvieh in einzelnen Stücken —, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königl. Eisenbahndirektion Berlin in Nr. 72 — Inser.-Nr. 2358 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Die an der Bahnstrecke Remscheid-Solingen gelegene, bisher nur für den Personen- und Privattelegrammverkehr eingerichtete Station Remscheid-Güldenwerth wird am 1. Oktober d. J. auch für den Gepäck- und Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Befugnisse der an der Strecke Schönbrunn-Troppau gelegenen Halte- und Ladestellen Dielhau und Oppahof-Stettin und diejenigen der an der Strecke Brünn-Nezamislitz gelegenen Halte- und Ladestelle Lultsch werden vom 1. Oktober l. J. an in Bezug auf den Frachtgutverkehr dahin erweitert, dass in Dielhau, Lultsch und Oppahof-Stettin Frachtgüter, bei welchen die Fracht mindestens für 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, gleichviel ob die Beförderung in offen oder in gedeckt gebauten Wagen stattzufinden hat, zur Aufgabe und Abgabe gelangen können.

Ausgeschlossen bleiben von der Aufgabe und Abgabe auch fernerhin:

a) explosive Güter;
b) Güter, welche über eine Wagenlänge hinausreichen;
c) Güter, deren Gewicht 750 kg pro Kollo übersteigt;
d) lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Auf- oder Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u. dergl.) erforderlich sind, und
e) Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Am selben Tage tritt die für Dielhau und Oppahof-Stettin bestehende Abfertigungsbeschränkung, dass Frachtgüter in Dielhau und Oppahof-Stettin nur unfrankirt, nach Dielhau und Oppahof-Stettin nur frankirt aufgegeben und in beiden Fällen mit Nachnahme nicht belastet werden dürfen, ausser Kraft.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Der Name der an der Strecke Neidenburg-Ortelsburg gelegenen Station Kl.-Piwnitz ist in Gross-Dankheim umgeändert worden.

Vereins-Betriebsreglement.

Der XII. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement ist nunmehr allseitig eingeführt worden.

Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement.

Das neue Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement ist an die Eisenbahnverwaltungen zur Vertheilung gelangt.

Arithmetisches Fahrscheinverzeichniss.

Der vom 1. Oktober d. J. ab gültige Nachtrag zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichniss ist erschienen und an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I/184 vom 6. September d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Berichtsjahre 1900 (abgesandt am 7. September d. J.).

Nr. I/188 vom 5. September d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die Uebersicht der Fahrscheine, welche ab 1. Oktober 1901 neu aufgelegt werden bezw. handschriftlich abzuändern und nicht mehr auszugeben sind (abgesandt am 7. September d. J.).

Nr. I/189 vom 5. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend missbräuchliche Benutzung der zusammengestellten Fahrscheinhefte (abgesandt am 12. September d. J.).

Nr. I/190 vom 12. September d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Nachtrag zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichniss (abgesandt am 13. September d. J.).

Nr. I/191 vom 12. September d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Nachtrag zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichniss (abgesandt am 12. September d. J.).

Nr. I/195 vom 9. September d. J. an sämmtliche Vereins-

verwaltungen, betreffend den XII. Nachtrag zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 13. September d. J.).

Nr. I/203 vom 9. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen (abgesandt am 12. September d. J.).

Nr. I/205 vom 9. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn, die schweizerische Centralbahn sowie die schwedische Staatsbahn, Begleitschreiben zum Protokoll des Unterausschusses, Wiesbaden, am 12./13. April 1901 (abgesandt am 14. September d. J.).

Nr. I/206 vom 11. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend das neue Vereinsbetriebsreglement und das neue Uebereinkommen zu demselben (abgesandt am 14. September d. J.).

Nr. I/207 vom 16. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das neue Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 16. September d. J.).

Nr. II/190 vom 6. September d. J. an die Mitglieder des Unterausschusses zur Vorbereitung der Maassnahmen für die Umgestaltung des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens usw.“ in ein selbständiges Fachblatt des Vereins, betreffend die Wahl eines Schriftleiters für das technische Fachblatt des Vereins (abgesandt am 11. September d. J.).

Nr. III/240 vom 4. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung und die Direktion Mainz, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 7. September d. J.).

Nr. III/269 vom 10. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend die ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 14. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1902.

Im obigen Gütertarif sind S. 50 die Entfernungen Lauf l/Pegn. und Lauf r/Pegn.-Darmstadt Hauptbhf. von 251 km auf 252 km zu berichtigen.

München, den 18. September 1901. (2410)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober d. J. wird die bisher nur dem Güterverkehr in Wagenladungen dienende Nebenbahnstrecke Unna-Camen für den gesammten Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet.

Gleichzeitig wird der zwischen den Stationen Unna-Königsborn und Camen neu errichtete, im Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion Essen gelegene Haltepunkt Heeren für den Personenverkehr eröffnet.

Elberfeld, den 16. Sept. 1901. (2411)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird zwischen Chorzow und Laurahütte der Strecke Beuthen-Georggrube-Kattowitz der Haltepunkt Maxgrube für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Kattowitz, im September 1901. (2412)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Am 1. Oktober 1901 wird der an der Bahnstrecke Eisenach - Bebra zwischen den Stationen Hönebach und Bebra neu errichtete Haltepunkt Ronshausen für den Personenverkehr (mit Ausnahme des Gepäckverkehrs) eröffnet werden.

An dem neuen Haltepunkt werden anhalten in der Richtung nach Bebra die Züge 244, 202, 204 und 242, in der Richtung nach Hönebach die Züge 241, 201, 227 und 243.

Erfurt, den 13. September 1901. (2413)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Auf der Station Hetzerath können fernerhin Fahrzeuge aller Art ver- und entladen werden. (2414)

St. Johann-Saarbrücken, 16. Sept. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Fahrplanbekanntmachungen.

Königliche Militär-Eisenbahn. Fahrplan vom 1. Oktober 1901 ab.

Berlin-Jüterbog. / Jüterbog-Berlin.

1. II. u. III. Kl.		101. II. u. III. Kl.		3. II. u. III. Kl.		5. II. u. III. Kl.		Entfernung	Stationen	2. II. u. III. Kl.		4. II. u. III. Kl.		102. II. u. III. Kl.		6. II. u. III. Kl.	
Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	km		Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt
	7.05		8.21		12.42		4.40	0,0	ab Berlin (Militär-Bahnhof) . an	9.02		12.22		1.24		6.10	
7.18	7.19	8 31	8.32	12.54	12.55	4.52	4.53	7,5	Marienfelde . . . . . . ∧	8.48	8.50	12.09	12.10	1.13	1.14	5.57	5.58
7.28	7.29	│	│	1.04	1.06	5.02	5.03	14,5	Mahlow	8.37	8.39	11.59	12.00	│	│	5.47	5.48
7.38	7.39	│	│	1.15	1.16	5.12	5.13	22,0	Rangsdorf	8.27	8.28	11.49	11.50	│	│	5.37	5.38
7.49	7.50	8.54	8.55	1.26	1.27	5.23	5.25	30,5	Zossen	8.16	8.17	11.38	11.39	12.50	12.51	5.25	5.27
7.56	7.57			1.33	1.34	5.31	5.32	35,0	Mellen-Saalow	8.09	8.10	11.31	11.32			5.18	5.19
8.01	8.03	9.03	9.04	1.38	1.40	5.36	5.38	37,5	Rehagen-Clausdorf . . .	8.03	8.05	11.25	11.27	12.41	12.42	5.12	5.14
8.07	8.09	9.07	9.08	1.44	1.46	5.42	5.44	40,0	Sperenberg	7.57	7.59	11.19	11.21	12.37	12.38	5.06	5.08
8.16	8.18	9.14	9.15	1.53	1.54	5 51	5.52	45,5	Schiessplatz (Cummersdorf)	7.48	7.50	11.10	11.12	12.30	12.31	4.58	4.59
8.23	8.24			1.59	2.00	5.57	5.58	49,0	Schönefeld	7.42	7.43	11.04	11.05			4.52	4.53
8.32	8.33			2.08	2 09	6.06	6.07	56,0	Jänickendorf	7.33	7.34	10.55	10.56			4.43	4.44
8.39	8.40			2.15	2.16	6.13	6 14	60,0	Kolzenburg	7.26	7.27	10.48	10.49			4.36	4.37
│	│			│	│	│	│	65,0	Werder-Zinna †)	│	│	│	│			│	│
8.54		9.41		2.30		6.28		70,5	an Jüterbog (Militär-Bahnh.) . ab		7.12		10.34		12.04		4.22

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

| Zug hält nicht.

†) Die Station Werder-Zinna wird vorläufig dem öffentlichen Verkehr noch nicht übergeben, die Beförderung von Militärpersonen und Militärgut von und nach der Station ist zulässig.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (2415)

6. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen, nordöstliche Linien.

Die am 5. August l. J. wegen Hochwassers zwischen den Stationen Ustrzyki und Olszanica der Linie Chyrów-Neu-Zagorz eingetretene Verkehrsstörung wurde am 25. August l. J. behoben.

Wien, am 17. September 1901. (2416)

7. Güterverkehr.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. (Gruppe I) etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze nach mehreren Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Druckabzüge des Nachtrages IV können von den betheiligten Verwaltungen zum Preise vom 5 ₰ das Stück bezogen werden.

Breslau, den 13. Sept. 1901. (2417)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hess.-südwestdeutscher Verkehr und Gruppentarif VI (Binnenverkehr der Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz).

Mit Wirkung vom 20. d. Mts. werden für die Beförderung von Steinen des Sp.-T. III folgende Ausnahmefrachtsätze eingeführt und zwar zwischen

Nieder-Ofleiden
und	ℳ
Mannheim (bad. B. u. Bez. Mainz)	0,52
Mannheim-Neckarvorstadt . . .	0,50

je für 100 kg. (2418)

Frankfurt a/M., den 14. Sept. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Am 15. Oktober tritt zu Heft 4 des Theils II A der Nachtrag II in Kraft. Soweit Frachterhöhungen vorkommen, bleiben die jetzt bestehenden Frachtsätze noch bis Ende Oktober d. J. in Gültigkeit. Der Nachtrag kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 14. Sept. 1901. (2419)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 20. d. Mts. wird die Station Weissenburg der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Seehafen-Ausnahmetarif E (für Eisen und Stahl) der Emshafenstationen (Nachtrag V zum Heft 4 der Abtheilung B) aufgenommen.

Cöln, den 14. September 1901. (2420)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Zu den Gütertarifen Basel bad. Bahnhof loko und transit-Central- und Westschweiz vom 1. Januar 1899 sind auf 15. September 1901 je der IV. Nachtrag ausgegeben worden.

Dieselben enthalten u. a. Frachtsätze von und nach den Stationen der Spiez-Frutingen- und der Gürbethalbahn.

Karlsruhe, den 16. Septbr. 1901. (2421)
Grossh. Generaldirektion.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Vom 15. September l. J. an wird die Station Klein-Gerau der Eisenbahndirektion Mainz in den hessisch-bayerischen Gütertarif einbezogen.

Die direkten Entfernungen sind durch Anstoss von 5 km an die Entfernungen für Weiterstadt zu bilden.

München, den 16. Septbr. 1901. (2422)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

Am 1. Oktober 1901 tritt für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Main-Neckarbahn andererseits der in Nr. 63 Seite 995 dieser Zeitung bereits angekündigte neue Gütertarif, Theil II, in Kraft.

Durch denselben wird das für diesen Güterverkehr seither gültige Tarifheft Nr. 5 des süddeutschen Eisenbahnverbandes, Verkehr zwischen deutschen Bahnen, vom 1. Januar 1891 nebst den hierzu ergangenen Nachträgen und sonstigen Verfügungen ausser Kraft gesetzt.

Der neue Tarif kann vom 20. September d. J. ab vom Materialdepot der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen in München und von den Güterabfertigungsstellen der Main-Neckarbahn um den Preis von 60 ₰ bezogen werden.

München, den 16. Septbr. 1901. (2423)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 15. September 1901 tritt zu unserem Binnengütertarif der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die für den Wagenladungsverkehr eingerichteten Ladestellen Riesenwalde und Tautschken, sowie für die in den Stückgut- und Wagenladungsverkehr einbezogene Haltestelle Sommerau, ein anderweites Waarenverzeichniss für den Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien und ausserdem die seit Herausgabe des Nachtrages I veröffentlichten Tarifveränderungen. Die Frachtsätze für Riesenwalde treten erst mit dem später bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung in Kraft.

Danzig, den 13. September 1901. (2424)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Braunkohlenverkehr.

Zum Ausnahmetarif vom 1. April 1897 tritt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält die Aufnahme verschiedener Stationen der niederländischen Staatsbahn, der holländischen und der niederländischen Centralbahn, anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der holländischen Bahn der Linie Leeuwarden-Stavoren, sowie Berichtigung von Frachtsätzen.

Cöln, den 18. September 1901. (2425)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Berlin-Stettin-sächsischen Güterverkehr und für das Verkehrsgebiet des norddeutsch-sächsischen Tarifheftes Nr. 2 gültigen Ausnahmetarife für Zucker finden vom 1. Oktober d. J. an auch auf den Verkehr mit der Station Reichenberg der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn Anwendung.

Dresden, den 17. September 1901. (2426)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach den Reichseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Zornhof der Reichseisenbahnen ab Lauterburg Hafen mit 83 km, ab Saaralben mit 64 km, ab Strassburg Centralbahnhof, Neudorf und Rheinhafen mit 43 km, ab den übrigen Kohlenversandstationen mit den Entfernungen für Zabern in den Kohlentarif Nr. 9 aufgenommen. (2427)

St. Johann-Saarbrücken, 16. Sept. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1901 gelangen für den Verkehr nach Worms Hafen nachstehende neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1, Abtheilung b (für Stammholz etc.) zur Einführung:

Von	nach Worms Hafen Frachtsätze für 100 kg in Mark
Aichach	1,14
Althegnenberg . . .	1,13
Maisach	1,17
Nannhofen	1,15
Niederarnbach . . .	1,13
Petershausen (Bayern)	1,22
Pfaffenhofen a/Ilm .	1,18
Reichertshausen . .	1,26
Röhrmoos	1,24
Schrobenhausen . .	1,17
Wolnzach Bhf. . . .	1,15

München, den 16. September 1901. (2428)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II.
(Breslau, Kattowitz und Posen.)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird zum Ausnahmetarif vom 1. Januar 1901 ein Nachtrag I eingeführt. Er enthält neue bezw. ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, ermässigte Frachtsätze vom Redensblickschacht der Florentimgrube, sowie neue Frachtsätze von Hedwigwunschgrube, Friedrich Wilhelmgrube, Heinitzgrube, Oheimgrube und Ergänzungen bezw. Berichtigungen.

Die Sätze für Heinitzgrube treten erst zu einem später bekannt zu machenden Zeitpunkt in Kraft.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,25 ℳ bei den betheiligten Dienststellen erhältlich.

Kattowitz, den 12. Sept. 1901. (2429)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband.

Am 1. Oktober d. J. wird die für beschränkten Güterdienst eröffnete Station Erlenbach der bayerischen Staatseisen-

bahnen in den direkten Verkehr einbezogen.
Das Waarenverzeichniss und die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 5 für Wegebaumaterialien erhalten vom 1. Oktober d. J. ab die gleiche Fassung, welche am 1. August d. J. in den preussischen Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarifen eingeführt worden ist.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.
Berlin, den 16. September 1901. (2430)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr.
Die auf den Seiten 5, 6, 7, 10, 11 und 12 des Nachtrags 6 zum Tarif für den obigen Verkehr aufgeführten Entfernungen für eine Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Altona treten am 1. Oktober 1901 in Kraft.
Hannover, den 16. Septbr. 1901. (2431)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Südwestdeutscher Verband.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 werden die im Tarifheft 6 (Verkehr Baden-Main-Neckarbahn) für den Verkehr zwischen Eberbach einerseits und den Stationen Arheilgen, Darmstadt Hauptbahnhof, Darmstadt Südbahnhof, Egelsbach, Isenburg, Langen, Sprendlingen M. N. B. und Wixhausen andererseits vorgesehenen Stationsfrachtsätze aufgehoben.
Die Abfertigung dieses Verkehrs erfolgt ab diesem Zeitpunkt ausschliesslich im Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verband, Abth. B, Heft 1 (Verkehr Direktionsbezirk Mainz-Main-Neckarbahn).
Karlsruhe, den 17. Septbr. 1901. (2432)
Generaldirektion.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer und nordostdeutsch-Berlin-württembergischer Verband.
Am 1. Oktober d. J. treten in Kraft:
Ausnahmetarif 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze;
Ausnahmetarif 14a für Rohzucker jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen;
Ausnahmetarif L für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen überseeischen Kolonien.
Ueber die Frachtsätze und Anwendungsbedingungen geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Berlin, den 16. September 1901. (2433)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Belgisch-bayerischer Güterverkehr.
Infolge Aufhebung der besonderen Zuschläge auf der Vizinalbahn „Georgensgmünd-Spalt" treten mit sofortiger Wirkung im Verkehre mit Spalt in dem allgemeinen Klassentarif und den Ausnahmetarifen 5 und 6 (Abth. a und b), sowie 16 Ermässigungen ein.
Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion.
Cöln, den 16. September 1901. (2434)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Englisch-bayerischer Güterverkehr.
Infolge Aufhebung der besonderen Zuschläge auf der Vizinalbahn „Georgensgmünd-Spalt" treten mit sofortiger Wirkung im Verkehre mit Spalt in dem allgemeinen Klassentarif und den Ausnahmetarifen 8 und 9 (Abth. a und b) Ermässigungen ein. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion.
Cöln, den 16. September 1901. (2435)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Ausgabe des Nachtrages I zum Lokalgütertarif.
Mit 1. November 1901 tritt der Nachtrag I zu der vom 1. Januar 1901 gültigen Neuauflage des Lokalgütertarifes, Theil II (vom 1. April 1893) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Kraft.
Der Nachtrag enthält Berichtigungen bezw. Ergänzungen der Abschnitte B, C, D und F des Tarifes.
Das zum Tarif herausgegebene Berichtigungsblatt wird hierdurch gegenstandslos.
Preis des Nachtrages I: 20 Heller.
Wien, am 16. September 1901. (2436)

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.
Die im Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899 in den Ausnahmetarifen Nr. 7 im Kartirungswege und Nr. 4 im Rückvergütungswege für Obst, getrocknet, sowie Pflaumenmuss (Powidl, Lequar) für Mitrovicz-Szávapart enthaltenen Frachtsätze finden auch für Ruma U. St.-B. Anwendung.
Wien, am 14. September 1901. (2437)
K. k. pr. österreich. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Reexpedition von Zucker und von Gütern des Spezialtarifes I in Melnik.
Für Zucker der Pos. Z—8 sowie für Güter des Spezialtarifes 1 der Güterklassifikation im Tarife, Theil 1, vom 1. Januar 1898 als Frachtgut wird, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Stationen der Strecke Wien Oe. N. W. B. bis Vsetat-Privor, Lisa bis Prag, Gross-Wosek bis Wostromer und Butowes-Tur, Deutschbrod bis Josetstadt-Jaromer und Chlumetz bis Wildenschwert und Mittelwalde nach den Stationen der Strecke Liboch bis Aussig und bis Tetschen, ferner von den Stationen der Strecke Bad Betohrad bis Hohenelbe und bis Freiheit-Johannesbad, Altpaka bis Schlotten-Kukus und Böhmisch-Skalitz bis Liebau nach den Stationen der Strecke Liboch bis Aussig und bis Neschwitz bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901 die Reexpeditionsbegünstigung bei Einlagerung solcher Sendungen im Ersten Melniker Lagerhaus in Melnik bewilligt.
Die Reexpeditionsfrist beträgt 12 Monate vom Tage des Einlagerns der Sendungen in dem genannten Lagerhause.
Für jede reexpedirte Sendung wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Hellern (sechs Hellern) pro 100 kg berechnet, und sind im übrigen für die Reexpedition die Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österreich-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, maassgebend.
Wien, am 14. September 1901. (2438)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.
Ergänzung des Tarif-Theiles I vom 1. März 1896.
Im vorbezeichneten Tarif-Theile I sind mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 nachstehende Bestimmungen auf Seite 10 als Punkt 3 des Abschnittes I, B nachzutragen:
„3. Gemeinsame Bestimmungen für alle Wagenladungen:
a) Das Zusammenladen verschiedenartiger Güter ist ohne Rücksicht auf ihre Tarifirung gestattet, insoweit nicht reglementarische Bestimmungen entgegenstehen.
b) Im Falle der Zusammenladung ungleich tarifirter Güter wird die Fracht für die ganze Sendung auf Grund des höchsten, für einen Theil der Sendung geltenden Wagenladungs-Tarifsatzes ermittelt, sofern sich bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung nicht billiger stellt.
Diese Bestimmungen finden auch auf die Ausnahmetarife Anwendung, sofern in denselben nicht ausdrücklich eine andere Bestimmung getroffen ist."
Wien, am 10. September 1901. (2439)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und rumänischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits, ferner für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen andererseits.
(Einführung eines Nachtrages I zum Tarife Theil I, Abtheilung A.)
Am 15. November 1901 tritt ein Nachtrag I zu dem vom 10. Oktober 1901 gültigen Tarife Theil I, Abtheilung A für den in der Ueberschrift genannten Verkehr in Kraft.
Dieser Nachtrag enthält Beschränkungen einzelner Bestimmungen des Haupttarifes.
Wien, am 17. September 1901. (2440)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
auch namens der Verbandsverwaltungen.

---

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 20. September d. J. an kann auf die im Binnenverkehre der sächsischen Staatsbahnen und der unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen gelösten gewöhnlichen Rückfahrkarten die Reise an einem beliebigen Tage innerhalb der Geltungsdauer angetreten werden. Eine Verlängerung der Benutzungsfrist wird durch den späteren Antritt der Reise nicht herbeigeführt. Vom 1. November d. J. an werden für

das genannte Bereich keine Fahrscheinbücher mehr ausgegeben; die bis dahin gelösten Bücher gelten aber noch bis mit 31. Dezember 1902. Gleichzeitig werden die Arbeiter-Wochenkarten, gültig 10 Tage zu 12 einfachen Fahrten, dahin geändert, dass sie künftig nur zu 6 Hin- und 6 Rückfahrten an hintereinander folgenden Wochentagen berechtigen. Die Sonntagsfahrkarten nach Franzensbad und Eger werden nach Ablauf der diesjährigen Ausgabezeit (30. September) aufgehoben; hierdurch tritt eine Vertheuerung in Höhe des Schnellzugzuschlags auf der betroffenen Strecke ein. Nähere Auskunft ertheilt die Verkehrskontrole I hier, Strehlener Str. 1. Die demnächst in den Tarif aufzunehmenden anderweiten zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Dresden, am 17. September 1901. (2441)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

9. Verdingungen.

Oldenburgische Staatsbahnen.

Die Lieferung des für die Jahre 1901, 1902 und 1903 erforderlichen Kleineisenzeuges, als:

88 t Doppelwinkellaschen, N. P. mit 6 Löchern,
51 „ Unterlagsplatten, N. P. für Stösse,
200 „ Unterlagsplatten, N. P. für Mittelschwellen,
15 „ Schienennägel,
99 „ Schwellenschrauben, nicht verzinkt, in Leinöl gekocht,
40 „ Laschenschrauben, für N. A. und B. passend,
1 „ Laschenschrauben für Prof. C.

soll im Wege öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die maassgebenden Lieferungsbedingungen, Lieferungsverzeichniss und Zeichnungen können gegen postfreie Einsendung von 1,00 *M.* von unserem Materialbüreau (Karlstrasse Nr. 8 hierselbst) bezogen werden.

Bezügliche Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Kleineisenzeug" sind verschlossen und postfrei bis zum 30. September d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzusenden.

Die Oeffnung der Angebote erfolgt am 30. September, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Anbieter.

Der Zuschlag wird vor dem 20. Oktober d. J. ertheilt.

Oldenburg, den 14. Sept. 1901. (2442)

Verdingung der Lieferung von 46 000 eichenen oder buchenen und 129 000 kiefernen Bahnschwellen sowie 1 380 eichenen Weichenschwellen für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Frankfurt a/M., Magdeburg und Erfurt am Donnerstag, den 10. Oktober 1901, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis zum 1. November 1901. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 1 *M.* mittelst Postanweisung ohne Bestellgeld vom Rechnungsbüreau hier, Thielenplatz 4, abgegeben. Bewerber aus dem Auslande haben ausserdem das Postgeld für Uebersendung der Verdingungsunterlagen vorher einzusenden.

Hannover, den 16. September 1901. (2443)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die kgl. Imprägniranstalt Kirchseeon sollen im Wege

allgemeiner schriftlicher Verdingung

an den Wenigstnehmenden zur Lieferung vergeben werden:

15 000 cbm Föhrenstammholz,
2 000 „ Buchenstammholz,
100 000 Stück Bahnschwellen I. und II. Klasse aus Föhrenholz,
3 000 Stück Bahnschwellen I. und II. Klasse aus Buchenholz.

Auf die vorangegebenen Stammholz- und Schwellenmengen kann ganz oder theilweise Preisangebot gestellt werden.

Die besonderen Bedingungen vom September 1901 für die Lieferung der Stammhölzer, sowie der bereits bearbeiteten Schwellen liegen bei dem Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse Nr. 3/IV), dann bei dem k. Oberbahnamte Rosenheim und der k. Imprägniranstalt Kirchseeon zu jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst müssen vorschriftsmässig überschrieben und versiegelt bis längstens

Freitag, den 18. Oktober l. J., Mittags 12 Uhr,

bei dem Baumaterialienbüreau eingereicht sein.

Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote erfolgt in Anwesenheit etwa erschienener Anbieter am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, im Eisenbahnrath-Sitzungssaal — nördlicher Flügelbau des Centralbahnhofes München, Eingang Arnulphstrasse —.

München, den 17. September 1901. (2444)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Für die k. b. Staatseisenbahnen sollen im Wege der

allgemeinen schriftlichen Verdingung

70 000 Stück eichene Bahnschwellen I. und II. Klasse,
10 000 m eichene Weichenschwellen I. Klasse,
70 000 m eichene Weichenschwellen II. Klasse

an den Wenigstnehmenden zur Lieferung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen vom September 1901 liegen bei den k. Oberbahnämtern und dem Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse Nr. 3/IV) zu jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst sind vorschriftsmässig überschrieben und verschlossen bis längstens

Sonnabend, den 19. Oktober l. J., Mittags 12 Uhr,

bei dem Baumaterialienbüreau einzureichen.

Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote erfolgt in Gegenwart etwa erschienener Anbieter am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, im Eisenbahnrath-Sitzungssaal — nördlicher Flügelbau des Centralbahnhofes München, Eingang Arnulphstrasse.

München, den 17. September 1901. (2445)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Für die kgl. Imprägniranstalt Schwandorf sollen im Wege

allgemeiner schriftlicher Verdingung

7 000 cbm Föhrenstammholz zur Herstellung von Bahnschwellen an den Mindestnehmenden zur Lieferung vergeben werden.

Die besonderen Bedingungen vom September 1901 liegen bei dem kgl. Oberbahnamte Weiden, der kgl. Imprägniranstalt Schwandorf und dem Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse Nr. 3/IV) zu jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst sind vorschriftsmässig überschrieben und versiegelt bis längstens

Donnerstag, den 17. Oktober l. J., Mittags 12 Uhr,

bei dem Baumaterialienbüreau einzureichen.

Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote erfolgt in Anwesenheit etwa erschienener Anbieter am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, im Eisenbahnraths-Sitzungssaal — nördlicher Flügelbau des Centralbahnhofes München, Eingang Arnulphstrasse.

München, den 17. September 1901. (2446)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von 5 Stück Drahtzugschranken für die Strecke Gotha-Bebra soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Das Verdingnissheft nebst Lageplänen ist gegen portofreie Einsendung von 0,90 *M.* (nicht in Briefm.) von hier zu beziehen. Die Eröffnung der mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von 5 Stück Drahtzugschranken" versehenen Offerten findet am

Sonnabend, den 28. Sept. d. J., Mittags 12 Uhr, statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Gotha, den 9. Sept. 1901. (2447)
Kgl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

10. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten zu Gotha und Erfurt und den Nebenwerkstätten zu Meiningen und Jena lagernden Werkstattsmaterialien, als Eisen, Stahl- und Gussschrott, Eisenblech, Drehspähne von Eisen und Stahl, Radgestelle, Radreifen und Achswellen, Kupfer und Rothguss in Stücken und Spähnen und Zinkschrott sollen verkauft werden. Termin hierzu ist am Donnerstag, den 10. Oktober 1901, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Verkaufsbedingungen und Gebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 25 *ℌ* in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 16. Oktober 1901 einschliesslich.

Erfurt, den 16. September 1901. (2448)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 75. | 25. September 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 27 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 1—3 des vom 10. Oktober d. J. ab gültigen neuen Vereins-Betriebsreglements bei.

Der Betrieb der finnländischen Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 74.)

4. Einverleibung der Wasabahn und der Uleåborger Linie in das Gesammtnetz.

Ende Oktober 1883 wurde die Wasabahn (307 km) eröffnet und drei Jahre später die Uleåborger Linie (344 km) dem Betriebe übergeben. Das Netz umfasste jetzt 1 528 km; 877 km hatten Vollspur mit schwerem und 651 km Vollspur mit leichtem Oberbau. Der Gesammtwerth der Anlagen betrug 96 000 000 ℳ, das sind 62 400 ℳ für 1 km. Da die beiden neuen Strecken nur schwachen Verkehr aufwiesen, drückten sie empfindlich auf die durchschnittliche kilometrische Reineinnahme, wie folgende Zusammenstellung ergibt:

Jahr	Einnahmen ℳ	Ausgaben ℳ	Reinertrag im ganzen ℳ	Reinertrag auf 1 km ℳ
1883	6 115 200	3 935 200	2 180 000	2 320
1884	6 278 400	4 022 400	2 256 000	1 920
1885	6 760 000	3 932 800	2 827 200	2 400
1886	6 560 800	4 173 600	2 387 200	1 920
1887	6 705 600	4 309 600	2 396 000	1 600

Wie die Zusammenstellung ersehen lässt, wiederholte sich auch hier die alte Erfahrung, dass die Eröffnung neuer Strecken von Netzen, die keine allzugrosse Gesammtausdehnung haben, einige Jahre hindurch eine Herabminderung des kilometrischen Reinertrages herbeiführt. Nach Ankauf der Hangöer Linie (1874) fiel dieser von 7 440 auf 7 200 ℳ; er stieg 1876 (Gewerbeausstellung) auf 7 360 ℳ, ging 1879 unter der Einwirkung der Hangöer und Åboer Bahn auf 5 680 ℳ zurück, um dann 1884 wieder die Höhe des Jahres 1874 (7 440 ℳ) zu erreichen. Nach Eröffnung der Wasabahn sank der kilometrische Reinertrag erst auf 6 560 Mark, dann (1884) auf 5 360 ℳ, und die Inbetriebnahme der Uleåborger Strecke liess ihn von 5 760 ℳ (1885) auf den bis dahin niedrigsten Betrag von 4 400 ℳ (1887) sinken. Die in diesen Schwankungen sich ausdrückende Erscheinung ist eine ganz eigenartige; man hat sie auch in anderen Ländern beobachtet, und wir glauben die Thatsache, dass die im Gefolge jeder neuen Streckeneröffnung auftretende Herabminderung des Ertrages eine stetig steigende ist, dadurch erklären zu müssen, dass man allerorten *zuerst* die Bahnen baut, welche *die besten finanziellen Erträgnisse* zu geben versprechen, und dass man erst nach Vollendung dieser Linien an den Bau solcher Bahnen herantritt, die ein weniger günstiges Ergebniss erwarten lassen.

Dem gegenüber ist es erfreulich festzustellen, dass nach Eröffnung der Uleåborger Linie der Einfluss neuer Strecken sich in Finnland nicht mehr geltend machte. Denn obgleich von 1885 bis 1895 fast jedes Jahr eine neue Linie eröffnet wurde, trat keine bemerkenswerthe Schwankung mehr in dem kilometrischen Reinertrage auf. Man dürfte nicht fehlgreifen, wenn man diesen Um-

stand dadurch erklärt, dass der Verkehr der finnländischen Bahnen damals bereits so zufriedenstellende Verhältnisse angenommen hatte, dass der Einfluss neuer Strecken keine bedeutende Rolle mehr auf den durchschnittlichen kilometrischen Ertrag des Gesammtnetzes auszuüben vermochte.

5. Die Fortschritte in der allgemeinen Verkehrsentwickelung.

Die auf den Reichstag von 1883 folgenden Jahre brachten eine auffallend schnelle Entwickelung der Eisenbahnen, wobei die Einführung des metrischen Systems und die in seinem Gefolge auftretende Tarifreform eine mittelbare Rolle spielten. Vorher hatte man schon wiederholt die Tarife im einzelnen geändert, ohne durchgreifend vorzugehen und namentlich die Personentarife gründlich umzugestalten. Das dem Personentarife zu Grunde liegende System stand in auffälligem Gegensatz zu dem des Gütertarifes, bei dessen von Zeit zu Zeit vorgenommener Umarbeitung stetig eine Preisherabsetzung angestrebt wurde; so hatte beispielsweise ein Staffeltarif eine ganz bedeutende Verbilligung herbeigeführt, die sich in einzelnen Fällen auf ein Drittel, ja selbst auf ein Viertel der Grundtaxen belief. Anders bei den Personentarifen. Welche Entfernung auch der Reisende zurücklegte, der Fahrpreis berechnete sich stets aus dem kilometrischen Einheitssatz mal der Anzahl der durchfahrenen Kilometer.

Diese Zustände hatten nun zu einem starken Missverhältnisse zwischen der Entwickelung des Personen- und der des Güterverkehres geführt, das in dem erstbezeichneten Verkehre um so auffälliger hervortrat, als der allmähliche Ausbau des Eisenbahnnetzes nunmehr auch die Ausführung von Fernfahrten, wie z. B. von St. Petersburg nach Uleåborg (1 050 km), gestattete.

Nun ist allerdings zuzugeben, dass die Fahrpreise der finnländischen Bahnen hinter dem Durchschnittspreise der übrigen europäischen Länder zurückblieben, aber das geltende Tarifsystem musste in Anbetracht der grossen Armuth und der geringen Dichtigkeit der Bevölkerung schliesslich doch zu einer Unterbindung des Personenverkehres und namentlich der Reisen auf weite Entfernungen führen. Ein von der Regierung ernannter Ausschuss arbeitete einen neuen Tarif mit fallenden Sätzen bei zunehmender Entfernung aus. Die Preisabnahme sollte 4 % der Entfernung entsprechen, d. h. es sollte beispielsweise bei einer Entfernung von 200 km der Fahrpreis gleich sein der Tarifbasis mal 200 abzüglich 8 %; bei einer Entfernung von 500 km betrug die Herabsetzung 20 % und bei jeder mehr als 1 000 km umfassenden Fahrt 40 %. Der Tarif wurde 1886 eingeführt, und die mit ihm verbundene gewaltige Verbilligung namentlich der Fernfahrten zeitigte einen ganz ausserordentlichen Aufschwung des Personenverkehres und übte einen sehr merklichen Einfluss auf die Gesammtentwickelung des Eisenbahnnetzes aus.

Am 17. März 1887 wurde in Helsingfors die Feier des 25jährigen Bestehens der Eisenbahnen und gleichzeitig des Dienstjubiläums des Generaldirektors G. Strömberg begangen. Die Beamten hatten freiwillige Gaben in Höhe von 8 000 ℳ. zusammengebracht, die dem verdienten Leiter der finnländischen Bahnen mit der Bitte überreicht wurden, die Zinsen zu ausserordentlichen Unterstützungen der unteren Beamten zu verwenden. Heute ist dieser Fonds durch weitere freiwillige Gaben auf über 10 800 ℳ. angewachsen.

6. Die Eisenbahnen während der Hungersnoth.

Von 1889—1894 wurde eine ganze Anzahl neuer Linien eröffnet, so die Savolakbahn 1889 (283 km), Kouvola-Kotka 1890 (52 km), Uleåborg-Jacobstad 1890 (15 km), Viborg-Joensuu 1892 bis 1894 (348 km) und eine Reihe Nebenbahnen. Das Gesammtnetz umfasste jetzt (Ende 1894) 2 254 km mit einem Anlagekapital von 144 800 000 ℳ., d. h. 62 400 ℳ. für 1 km. Durch diesen Ausbau und die allgemeine Entwickelung des Landes stiegen die Betriebseinnahmen in diesem Zeitabschnitt weit stärker, als in der vorhergegangenen Periode. Die nachfolgende Zusammenstellung gibt hierüber Aufschluss:

Jahr	Einnahmen	Ausgaben	Reinertrag	
			im ganzen	auf 1 km
	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.
1888	7 700 800	4 756 800	2 944 000	1 920
1889	8 391 200	4 983 200	3 408 000	2 080
1890	9 464 800	5 730 400	3 734 400	2 000
1891	10 185 600	6 564 000	3 621 600	1 920
1892	9 857 600	6 905 600	2 952 000	1 520
1893	10 723 200	7 290 400	3 432 800	1 760

Aus der Zusammenstellung ergibt sich, dass die aus der Spalte „Einnahmen“ ersichtlichen Steigerungen im Jahre 1892 in empfindlichster Weise durch plötzliches Sinken um 328 000 ℳ. unterbrochen wurden. Diese Mindereinnahme ist aber nicht auf eine Verkehrsabnahme zurückzuführen; der Verkehr war im Gegentheil 1892 sehr lebhaft, aber das Land litt unter einer harten Krise. Eine Hungersnoth, die nach Aussage sachverständiger Personen wohl der fürchterlichen Hungersnoth von 1867 vergleichbar ist, hatte 1892 insbesondere im nördlichen Finnland grässliches Elend im Gefolge, und die Regierung beschloss daher, die Tarife für Getreidesendungen und Lebensmitteltransporte nach den nothleidenden Gegenden ganz bedeutend herabzusetzen. Wenn nun die Hungersnoth diesmal trotz ihrer Schrecknisse nicht so bedauerliche Folgen wie im Jahre 1867 zeitigte, so ist dies darauf zurückzuführen, dass Finnland sich in bedeutend besseren Verhältnissen als 25 Jahre vorher befand. Das Land hatte dieses Mal eigene Kraft genug, um die Schrecken energisch zu bekämpfen, und die Thatkraft und Begeisterung, mit der die Stände den Bau der Bahnen gefördert, fanden sich jetzt hinreichend belohnt. Ungeheuere Mengen Getreide konnten jetzt rechtzeitig bis in die entlegensten Landestheile geschafft werden, und die werkthätige Hilfe zeitigte ausgezeichnete Ergebnisse. Natürlich konnte man den verderbenbringenden Einfluss des Elendes nicht auf allen Gebieten ganz wett machen. So erreichte die Zunahme der Bevölkerung, die sich sonst auf jährlich 30 000 Personen belief, in dem Hungerjahre 1892 nur 19 000 Köpfe. Diese Abnahme ist zwar bedeutend, es fand aber immerhin doch ein Anwachsen statt, während die Seelenzahl im Jahre 1867 um mehr als 100 000 sank. Die Einnahmen der Eisenbahnen litten fast allein unter den Folgen der Geissel; trotzdem die beförderte Gütermenge 1892 erheblich zunahm, ging der Reinertrag infolge der Tarifherabsetzung bedeutend zurück. Wie dem nun auch sei, so muss man in Anbetracht der vorliegenden Ergebnisse immerhin zugeben, dass das durch die Hungersnoth gezeitigte Elend mit verhältnissmässig geringen Ausgaben gemildert wurde. Unbestritten bleibt auch, dass der Antheil der Bahnen an dem grossen wohlthätigen Werke die allgemeinen Sympathien für sie mehrte und dem Wunsche immer neue Nahrung zuführte, das Netz auch nach den Landesgebieten hinzuführen, die der Bahnen immer noch entbehrten.

7. Der letzte Abschnitt der Entwickelung der Eisenbahnen.

Die Fortschritte der letzten Jahre waren von einschneidender Bedeutung. Man kann die lebhafte Entwickelung zwar in erster Reihe auf den Zuwachs an neuen Strecken zurückführen, es kommen indessen auch noch andere Einflüsse in Betracht, als da sind: wiederholte Herabsetzung der Tarife, Einführung von Nachtzügen, Einrichtung von zusammenstellbaren Fahrscheinheften im Binnenverkehr und im Verkehr mit den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Neu eröffnet wurden folgende Strecken: Tammerfors-Björneborg 1895 (136 km); Björneborg-Mäntyluoto 1899 (20 km); Haapamäki-Jyväskylä 1897 (78 km); Jyväskylä-Suolahti 1898 (42 km) und Åbo-Karis 1899 (112 km). Hiermit erreichte das Netz eine Gesammtlänge von 2 649 km; die Borgåer Linie blieb von 1874 bis 1896 die einzige Privatbahn, und erst in den letzten Jahren hat sich das Privatkapital an den Bau kleinerer Linien herangewagt, von denen einzelne einen ziemlich gut ent-

wickelten Verkehr aufweisen und als geschätzte Zubringer der Staatsbahnlinien gelten. Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen in den Jahren 1894–1899 stellen sich wie folgt:

Jahr	Einnahmen ℳ	Ausgaben ℳ	Reinertrag im ganzen ℳ	Reinertrag auf 1 km ℳ
1894	11 440 800	7 349 600	4 091 200	1 920
1895	12 364 800	8 096 000	4 268 800	1 840
1896	14 293 600	8 640 000	5 653 600	2 400
1897	15 619 200	9 825 600	5 793 600	2 400
1898	17 603 200	11 508 800	6 094 400	2 480
1899	20 037 600	14 002 400	6 035 200	2 400

Die kilometrische Roheinnahme belief sich 1895 auf 5 440 ℳ. und stieg 1899 auf 7 920 ℳ., d. h. um 45,58 %. Das ist ein ganz ausserordentliches Ergebniss, das die Hoffnungen der grössten Optimisten weit überstieg. Und doch kommt in ihm nicht die bemerkenswerthe Entwickelung des finnländischen Netzes voll zum Ausdruck. So entfielen z. B. 1893 auf durchschnittlich 1 km 67 000 Reisende und 74 000 t Gut; 1898 waren diese Zahlen auf 114 000 und 97 000, d. h. also in fünf Jahren um 70 % bei den Reisenden und 31 % bei den Gütern gestiegen, ein Ergebniss, das in erster Reihe der Tarifreform von 1897 zuzuschreiben ist. In diesem Jahre ging man noch einen Schritt über die Tarifreform des Jahres 1886 hinaus. Der damals angenommene Abschlag von 4 % der zurückgelegten Entfernung wurde auf 5 % erhöht, so dass beispielsweise bei einer Reise von 800 km statt dieser Entfernung eine solche von 800–40 = 760 km (gegen 800–32 = 768 km im Jahre 1886) der Tarifberechnung zu Grunde gelegt wurde. Ausserdem wurde der Einheitssatz erniedrigt und in I. Klasse 7,2 ₰, in II. Klasse 4,32 ₰, in III. Klasse 2,88 ₰ ab 1. Mai 1897 erhoben. Schon in diesem Jahre stieg die Anzahl der auf 1 km beförderten Reisenden von 179 000 000 auf 222 000 000, und das Erträgniss stellte sich auf 15 600 000 ℳ. gegenüber der im Staatshaushalt von den Ständen veranschlagten Einnahme von 14 000 000 ℳ. Im folgenden Jahre überstiegen die wirklichen Einnahmen den Voranschlag um 3 200 000 ℳ. und im Jahre 1899 um 4 400 000 ℳ., ein Beweis dafür, dass selbst in einem Lande mit so dünn gesäter Bevölkerung wie Finnland ein Reisebedürfniss bestand, dem erst durch die Herabsetzung der Fahrpreise genügend Rechnung getragen wurde. Auch die Einführung von Nachtzügen auf einzelnen Strecken und die Einrichtung des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Binnenverkehr und im Verkehr mit dem Vereinsgebiet äusserten einen günstigen Einfluss. Durch die Ausgabe der Fahrscheinhefte hob sich die Anzahl der in zwei Jahren zurückgelegten Personenkilometer um mehr als 20 000 000.

Mit den Einnahmen stiegen naturgemäss auch die Ausgaben, und zwar schneller als erstere, so dass 1899 der kilometrische Reinertrag von 2 480 ℳ. auf 2 400 ℳ. herabging. Die Zunahme des Verkehrs machte eine Erhöhung des Beamtenstandes von 3 392 (1894) auf 4 434 Personen (1898) erforderlich und brachte eine starke Abnutzung des rollenden Materials mit sich, so dass auf diese Einflüsse und auf die Vertheuerung des Brennmaterials zum guten Theil der Rückgang der kilometrischen Reineinnahme zurückzuführen ist. Infolge der billigen Holzpreise verfeuerten die Lokomotiven bis vor einigen Jahren nur Holz, und erst vor kurzem ging man zur Kohlenheizung über. Da der Wald 57 % der gesammten Landesfläche bedeckt (nur 10 % derselben ist angebauter Boden), so kostete noch 1895 das Festmeter Holz nur 2,19 ℳ. Dieser Preis stieg infolge der Entwickelung der Industrie ganz bedeutend und zog eine starke Zunahme der Ausgabe für Heizungsmaterial nach sich.

Auch mit anderen Schwierigkeiten, die sich zumeist aus der übertriebenen Sparsamkeit in den früheren Jahren ergaben, hatte die Direktion zu kämpfen. Die Bahnhöfe mussten Mitte der 70er Jahre erweitert, die älteren Strecken umgebaut, die Betriebsmittel vermehrt werden, da man früher auf einen so starken Verkehr nicht gerechnet hatte. Nachdem anfangs die nothwendigsten Bedürfnisse befriedigt waren, gab man für Ausgaben dieser Art in den Jahren 1880—1890 nur sehr geringe Summen her und verschob selbst dringende Arbeiten auf spätere Zeiten. Dieses System sollte sich bald rächen, denn als 1890 der Verkehr plötzlich anschwoll, musste man mit einem Male hohe Beträge ausgeben. Die zur Vermehrung und Erweiterung ausgeworfenen Summen betrugen nämlich: 1871—75 jährlich 480 000 ℳ., 1875 880 000 ℳ., 1876 1 520 000 ℳ., 1877—82 jährlich 560 000 ℳ. und 1883—1889 jährlich 320 000—720 000 ℳ.; von 1890—1895 trat eine starke Steigerung ein, die im letzteren Jahre 2 160 000 ℳ. erreichte, endlich 1896—1898 jährlich 4 400 000 Mark. Die inzwischen gemachten Erfahrungen bieten eine Sicherheit dafür, dass die ausgegebenen Summen nicht unnöthig aufgewandt wurden, und den Durchschnittsertrag der Bahnen vermehren halfen. Andererseits steht aber auch fest, dass diese grossen Ausgaben ein mächtiges Hemmniss der Erfüllung des e i n s t i m m i g e n Wunsches der Nation bilden: d e r w e i t e r e u n d s c h l e u n i g e A u s b a u d e r B a h n e n und die Versorgung der mit diesem Verkehrsmittel noch nicht bedachten Landestheile k a n n f ü r s e r s t e n i c h t e r f o l g e n! Und das ist eben die Kehrseite der glänzenden Medaille!

8. Schlusswort.

Der Zweck vorstehender Zeilen ging dahin, zu zeigen, wie es dem finnländischen Volke trotz der Bescheidenheit der Hilfsmittel des armen Landes möglich war, in einigen Jahrzehnten sich ein Eisenbahnnetz zu schaffen, das an und für sich nur klein, doch berufen war, eine ausschlaggebende Rolle in der Entwickelungsgeschichte Finnlands zu spielen, ein Netz, dessen stetig wachsender Nutzen eine würdige Belohnung darstellt für all die Opfer, die die Nation beim Bau ihrer Bahnen gebracht hat.

Das grenzenlose Vertrauen und die von Herzen kommende Verehrung, welche die ganze Nation ihrem Grossfürsten Alexander II. von Russland entgegenbrachte, half über alle Schwierigkeiten und Befürchtungen hinweg, die der Reichstag gegen den Bau der St. Petersburger Linie hegte, und diese wurde bewilligt und gebaut trotz und inmitten der furchtbarsten wirthschaftlichen Krise, die das Land je durchzumachen hatte. Die Entwickelung des Eisenbahnnetzes hielt gleichen Schritt, ja sie übertraf die Fortschritte in allen übrigen Zweigen der Thätigkeit des Volkes, die sich beim Wiederaufleben des konstitutionellen, durch die Grossherzigkeit Alexanders II. eingeführten Regierungssystems geltend machte.

Als eigenartig muss das Bestreben gelten, lange Hauptbahnen durch arme und dünnbevölkerte Gegenden zu führen, das oft zum Schaden der kommerziellen und wirthschaftlichen Interessen des Landes durchgesetzt wurde. Dieses, von den Gegnern spöttischerweise als das „S y s t e m d e r W ü s t e n b a h n e n“ bezeichnete Vorgehen hat trotzdem auch seine guten Seiten, weil die jetzigen Hauptbahnen die Grundlage des dereinstigen Gesammtnetzes bilden können. Gegner und Freunde des Systems kamen schliesslich darin überein, neben den „Wüstenbahnen“ auch solche in den reicheren und dichter bevölkerten südlichen Theilen des Landes zu bauen und so die Mindereinnahmen der ersteren durch die guten Erträgnisse der letzteren auszugleichen.

Ein anderes, ebenso hervorstechendes Bestreben ist in der Hartnäckigkeit zu finden, mit der die Freunde der S c h m a l s p u r immer wieder hervortraten. Ihre Versuche waren nicht von Glück begünstigt, und man ist heute in Finnland froh, dass auch n i c h t e i n e S t r e c k e d e r S t a a t s b a h n e n d i e s c h m a l e S p u r a u f w e i s t. Zur Zeit ist man damit beschäftigt, den leichten Oberbau des südlichen Theiles der Wasabahn durch einen solchen mit schwereren Schienen zu ersetzen, und diese Arbeit ist bereits auf mehreren Dutzend Kilometer durchgeführt.

Was nun die von der finnländischen Staatsbahn durchgeführte übergrosse Sparsamkeit betrifft — unsere Quelle bezeichnet sie als „le système d'économie excessive" —, so musste sie naturgemäss und unausbleiblich zur völligen Missachtung dieses Systems führen. Denn auch in Finnland war man ebenso wie allüberall zu dem Eingeständniss gezwungen, dass die Wohlthaten einer bis zum Uebermaass getriebenen Sparsamkeit — une économie poussée à outrance — nicht ohne bedrohliche Untergrabung der Entwickelung des Netzes errungen werden konnten; denn die erzielten Ersparnisse waren im Grunde genommen nur eingebildete und stellten sich schliesslich als durch Verschiebung dringendster Arbeiten gewonnen dar. Am Ende musste man, zum Theil auch durch die inzwischen eingetretene Tarifreform veranlasst, dieses lähmende System — ce système paralysant — auf der ganzen Linie und namentlich in Bezug auf die Vermehrung des rollenden Materials aufgeben. Der ungeahnte Verkehrsaufschwung machte die Vergrösserung der Bahnhöfe, die Beschaffung sehr vieler Lokomotiven und vieler Hunderte von Wagen, ja auch den zweigleisigen Ausbau einzelner Strecken erforderlich. Und während der jährliche Voranschlag in den vorhergegangenen Jahren an dauernden Ausgaben 11—14 000 000 ℳ. aufwies, sah man sich neuerdings zur Aufwendung von 37 000 000 (!) ℳ. für Bahnhofserweiterungen, Legen von Doppelgleisen und Bahnhofsnebengleisen sowie von 23 000 000 ℳ. für die Vermehrung des rollenden Materials gezwungen, welche Summen 35 % des Werthes sämmtlicher Staatsbahnlinien darstellen.

Rübenach.

Vorschlag zu einem anderen Licht des Vorsignals.

Im Eisenbahnwesen gibt es drei Signalfarben: weiss, roth und grün. Scheiden wir die Signale am fahrenden Zuge aus und sehen wir ab von weiss, das ausser am Vorsignal nur noch an Weichenlaternen (abgesehen von Signalrücklichtern) vorkommt, so bleiben noch roth und grün. Hiervon bedeutet roth stets „Halt", während grün am Hauptsignal „freie Fahrt", an der runden Stockscheibe „langsame Fahrt" und am Vorsignal „Achtung, das Hauptsignal steht auf Halt" andeutet. Wie nämlich beim Militär Hauptkommando und Achtungskommando (sogenanntes Avertissementskommando) unterschieden werden, so auch im Eisenbahnwesen. Wie jeder Soldat beim Vernehmen des Achtungskommandos unbedingt weiss, was nun für ein Hauptkommando kommen muss, so sieht der Lokomotivführer sofort am Vorsignal, wie das Hauptsignal stehen muss. Allerdings hebt das Signalbuch die Bedeutung des Vorsignals als Achtungssignal nicht genügend hervor, denn in der Darstellung und Beschreibung der Signale heisst es unter IV. Vorsignale: „Wo die Stellung des Signals an einem Signalmaste schon in einer gewissen Entfernung vor dessen Standort kenntlich gemacht wird (es müsste wohl besser lauten: ‚gemacht worden soll'), ist ein mit jenem Signal in Abhängigkeit stehendes Vorsignal aufzustellen usw." Auch die Ausführungsbestimmungen kennen das Wort Achtungssignal nicht. Nr. 57 zu IV wäre daher besser wie folgt zu ändern: „Das Vorsignal ist nur ein Achtungssignal, es dient dazu usw."

Weil nun das grüne Licht im Vorsignal angeblich zuweilen mit dem Fahrsignal am Hauptmast verwechselt worden sein soll, so sucht man schon seit Jahren vergeblich nach einem neuen Licht für das Vorsignal. Nachdem diese Versuche wohl endgültig als gescheitert betrachtet werden können, neigt man zu der Ansicht, lediglich mit weissem Licht in irgend einer neuen Anordnung oder Zusammenstellung ein brauchbares Signalbild zu finden. Dieser Anschauung trägt ja schon das von Herrn Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Kiel erfundene Ringlicht („Centralblatt der Bauverwaltung" 1901 S. 93) Rechnung, welches bei Haltstellung des Hauptsignals weisses Licht in weissem Ring, bei Fahrt gewöhnliches weisses Licht, wie bisher, zeigt.

Mir kam nun folgender Gedanke. Wie sich am Hauptsignal der Signalflügel unter 45° einstellt, um freie Fahrt anzuzeigen, so könnte man auch am Vorsignal durch drei weisse, sich unter 45° einstellende Lichter die Fahrtstellung des Hauptsignals anzeigen, ja gewissermaassen nachahmen. Ich denke mir die Sache so, wie nebenstehende rohe Abbildung andeutet. Die Laternen Nr. I bis III stehen fest unter 45° und zwar so, dass Nr. I von der Klappscheibe nicht bedeckt wird.

Bei Tage soll wie bisher die grüne Scheibe Verwendung finden, während bei Nacht die Laterne Nr. I mit weissem Licht die Haltstellung des Hauptsignals andeuten soll. Fahrtstellung des Vorsignals bei Nacht: die drei unter 45° stehenden weissen Laternen Nr. I bis III.

Um jede Verwechselung mit einem anderen weissen Licht (Weiche oder Laterne an den Schranken, Lichter in den neben der Bahn stehenden Häusern usw.) auszuschliessen, könnte die Laterne Nr. I ja das Kiel'sche Ringlicht erhalten, und falls Versuche das als zweckmässig erweisen sollten, könnte der Ring ja roth oder grün geblendet werden.

Die drei unter 45° stehenden Laternen werden aller Erwartung nach für die Fahrtstellung ein so deutliches Signalbild geben, dass man es mit einem anderen Licht nicht verwechseln kann, zumal das als Achtungssignal aufzufassende Vorsignal ja nicht auf grosse Entfernungen zu wirken bestimmt ist. Die Drehachse der Klappscheibe müsste etwas nach oben verschoben werden; im übrigen könnte die Klappscheibe in bisheriger Grösse, nur mit geschlossenen Blechen vor den beiden Laternen verwendet werden.

Ich verhehle mir nicht, dass die Ausführung des vorgeschlagenen neuen Vorsignals nicht billig und dass ausserdem die Unterhaltung im Betriebe auch kostspieliger werden wird, weil statt der einen Laterne eben deren drei Verwendung finden sollen; aber wenn man überhaupt glaubt, an dem jetzigen Licht des Vorsignals ändern zu müssen, dann sind auch mehr Mittel aufzuwenden.

P.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** In der am 19. und 20. d. Mts. in Trier abgehaltenen 75. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende Beschlüsse gefasst worden:

Angenommen wurden die Anträge auf: 1. Aufnahme von Vorschriften über das Verfahren bei Ueberschreitung des Lademaasses in den deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, Abtheilung A; 2. Aenderung der Position „Glas- und Thonballons" im Verzeichnisse der sperrigen Stückgüter; 3. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter, und zwar: Cigarrenkistchenbretter, gebogene Hölzer und Speichen, Kalkschlamm der Papierfabrikation, gedörrter und gemahlener Mergel und Kalkmergel; 4. Aufnahme von lebenden Pflanzen in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 5. Aufnahme von phosphorsaurem Kalk unter die Futtermittel des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter; 6. Aenderung und Ergänzung der Positionen „Eisen und Stahl" und „Holz" sowie „Holzwaaren" der Spezialtarife I, II und III; 7. Aenderung der Position „Seifensiederfluss" des Spezialtarifs III; 8. Versetzung von Cementdielen in den Spezialtarif III; 9. Versetzung von zusammengesetzten Mühlsteinen aus Sandstein nach Spezialtarif III; 10. Aufnahme des zur Denaturirung bestimmten Spiritus in den Spezialtarif III; 11. Aufnahme von Schlamm aus Kläranlagen unter die Düngemittel des Spezial-

tarifs III; 12. Aufnahme von Palmyrafiber in den Spezialtarif III; 13. Erläuterung der Position „Baugeräthschaften und Bauwerkzeuge, gebrauchte“ des Spezialtarifs III; 14. Abänderung der Vorschriften über die Berechnung des Frachtzuschlags für Angabe des Interesses an der Lieferung; 15. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu §§ 44 und 45 der Verkehrsordnung (Begleiterfahrgeld bei Thiersendungen); 16. Aenderung der Zusatzbestimmung III 2 zu § 44 der Verkehrsordnung (Beförderung der Begleiter von Thiersendungen); 17. Aenderung der §§ 8, 10 und 11 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Thiertarifs, Theil I; 18. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermässigungen für freiwillige Sanitätskolonnen zur Förderung der Kriegskrankenpflege); 19. Aenderung der Zusatzbestimmungen IV–VI zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermässigungen für Gesellschaftsfahrten, zu milden Zwecken usw.); 20. Aenderung der Zusatzbestimmungen V C zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermässigungen für Mitglieder von Krankenkassen).

Abgelehnt wurden die Anträge auf: 1. Aufnahme von rostfreien Gussspähnen in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 2. Frachtberechnung für Porzellanpuppen nach Spezialtarif II.

Einem Unterausschusse wurden zur Vorberathung überwiesen die Anträge auf Aenderung der Allgemeinen Tarifvorschriften für Zuchtvieh, Rennpferde und Vollblutmutterpferde.

Von der Tagesordnung wurden abgesetzt die Anträge auf: 1. Aufnahme von Harzleim in den Spezialtarif I; 2. Versetzung von gekörnter (granulirter) Emaillemasse in den Spezialtarif II; 3. Versetzung von landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen in den Spezialtarif III; 4. Aufnahme von versetzter Abfalllauge der Sulfitcellulosefabrikation in den Spezialtarif III; 5. Aufnahme von Vorschriften über die telegraphische Vorausbestellung von Bettkarten (Schlafwagenplätzen) in den Personen- und Gepäcktarif, Theil I; 6. Aufnahme von Vorschriften über die Geltungsdauer und die Benutzungsbedingungen der Rückfahrkarten in den Personen- und Gepäcktarif, Theil I.

Die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bedürfen zu ihrer Durchführung der Genehmigung der zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen zugelassenen Verwaltungen.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat August d. J. ergibt für 72 Bahnen, die schon im August 1900 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 44 310,57 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im August 1901					
aus dem Personenverkehre	53 695 859	— 370 656	1 238	— 31	— 2,44
aus dem Güterverkehre . .	98 458 655	— 2 714 711	2 230	— 101	— 4,33
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende August 1901					
aus dem Personenverkehre	213 216 917	+ 988 645	5 794	— 62	— 1,06
aus dem Güterverkehre . .	405 260 064	— 9 646 362	10 806	— 433	— 3,85
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende August 1901					
aus dem Personenverkehre	53 762 707	+ 407 754	8 553	— 45	— 0,52
aus dem Güterverkehre . .	90 473 642	— 4 852 789	14 169	— 940	— 6,22

— **Beförderung von Lebensmitteln, Blumen usw. im Abonnement.** Ueber diese Einrichtung, deren Einführung auf den preussischen Staatsbahnen nach unserer Mittheilung in voriger Nummer dieser Zeitung S. 1134 beabsichtigt ist, theilen wir noch folgendes nähere mit: Nach dem Entwurf sollen die Abonnements für die Beförderung der genannten Gegenstände und die Rückbeförderung der leeren Gefässe zwischen zwei genannten Stationen mit geeigneten Zügen unter monatlicher Frachtstundung auf einen Monat oder einen längeren Zeitraum gewährt werden, sofern der Versand täglich erfolgt und die Fracht für mindestens 1 000 kg monatlich bezahlt wird. Die Gefässe, in denen die Gegenstände zum Versand kommen, müssen handlich und gut verschlossen sein und äusserlich in dauerhafter und leserlicher Weise eine Anschrift bezw. Pappmarke tragen, aus welcher auch das Eigengewicht der Gefässe und das Gewicht der völlig gefüllten Gefässe ersichtlich ist. Die Aufgabe der Sendungen erfolgt mittelst Versandscheines, der das Gewicht der Gefässe mit Inhalt und die Nummer des Abonnements und der Gefässe der Abonnenten angibt. Das Geschäft des Ein- und Ausladens der Gefässe wird von der Eisenbahn besorgt. Versender und Empfänger sind jedoch auf Verlangen der Eisenbahn zur Mitwirkung hierbei verpflichtet. Die Aushändigung der gefüllten Gefässe erfolgt auf der Ankunftsstation an den Empfangsberechtigten unter Auslieferung eines Abschnittes des Versandscheines. Bei Auflieferung der leer zurückgehenden Gefässe ist dieser Abschnitt, welcher auf der Rückseite die Nummer und das Gewicht der zur Beförderung kommenden leeren Gefässe enthalten muss, der Abgangsstation wieder zuzustellen. Er bleibt alsdann im Besitz der Eisenbahn. Ohne Angabe des ursprünglichen Versandscheines werden die leeren Gefässe zur Beförderung nicht angenommen. Ueber jedes Abonnement wird bei der Aufgabestation eine Versandrechnung geführt, in welche das Gewicht der täglich aufgelieferten Gegenstände, stets völlig gefüllt angerechnet (auch wenn Füllung unvollständig), und (getrennt davon) das Gewicht der leer täglich zurückkommenden Gefässe auf Grund der Versandscheine einzutragen ist. Am Monatsschluss wird diese Versandrechnung abgeschlossen und die Rechnung über die zu erhebende Fracht an den Abonnenten mitgetheilt. Spätestens binnen drei Tagen hat sodann die Zahlung der Fracht zu erfolgen.

— **Frachtermässigung für Roggen und Weizen nach Posen.** Von der Posener Handelskammer ist, wie die Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ berichtet, dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ein Antrag eingereicht, in welchem angesichts des ungünstigen Ausfalls der diesjährigen Ernte in Posen und Westpreussen eine Frachtermässigung von 25 % für Getreidesendungen aus dem preussisch-hessischen Staatsbahnbereiche nach der Provinz Posen dringend befürwortet wird. Infolge der erwähnten Missernte sei die Lage der Posener Mühlenindustrie eine äusserst bedrängte, da sie — im Gegensatze zu den Mühlen der mittel- und westdeutschen Provinzen — ihren Mahlbedarf nicht vom Auslande beziehe, sondern auf die Lieferungen aus ihrer heimathlichen Provinz angewiesen sei. „Dagegen erfolgt der Absatz des Mehls von den grösseren Mühlen nicht nur innerhalb der Provinz, sondern auch in erheblichem Umfange nach ausserhalb. Im Jahre 1900 wurden beispielsweise mittelst Bahn 46 573 t Mehl und Mühlenfabrikate aus der Provinz Posen ausgeführt. Diese Ausfuhr ist keineswegs nur eine gelegentliche; die Mühlen sind vielmehr in der Grösse ihrer Anlagen danach eingerichtet.“ Sie können daher ohne ihn nicht bestehen, und es sei auch für die Posener Mühlenindustrie durch die ungünstigen Ernteverhältnisse in gleicher Weise wie für die Landwirthschaft ein Nothstand ausgebrochen. Eine Herabsetzung der Frachtsätze für Roggen und Weizen bei Verladungen nach den Stationen der Provinz um 25 % erscheine um so dringender geboten, da bei den jetzigen Frachten sich das Mehl theurer stelle als das von ausserhalb eingeführte. Die Mühlen könnten also mit den auswärtigen nicht einmal auf dem heimischen Markte mit Erfolg in Wettbewerb treten, geschweige denn in ihren bisherigen Absatzgebieten ausserhalb der Provinz.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis einschl. 15. September d. J. in 12 Arbeitstagen 194 061 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 172 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 210 969 und auf den Arbeitstag 16 228 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. September d. J. auf den Arbeitstag 56 und im ganzen 16 908 Doppelwagen oder 8,0 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. September d. J. 27 875 Doppelwagen gegen 30 607, in Oberschlesien 74 523 Doppelwagen gegen 77 185 und in den drei Bezirken zusammen 296 459 Doppelwagen gegen 318 761 und war demnach im Saarbezirk 2 732 Doppelwagen oder 8,9 %, in Oberschlesien 2 662 Doppelwagen oder 3,4 % und in den drei Bezirken zusammen 22 302 Doppelwagen oder 7,0 % geringer als in demselben Zeitraum des Jahres 1900. — Die Ausfälle sind zum grössten Theile auf die kürzere Arbeitszeit gegen das Vorjahr in demselben Zeitraum zurückzuführen.

— **Neuhaldensleber Eisenbahn.** Nach dem Jahresbericht für 1900/1901 betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 52 545 ℳ, aus dem Güterverkehr 255 629 ℳ. Die gesammten Betriebseinnahmen belaufen sich einschliesslich des Vortrags aus dem Vorjahr auf 332 996 ℳ. An Betriebsausgaben sind 177 470 ℳ

abzuziehen, wonach sich ein Ueberschuss von 155 525 *M.* ergibt. Für Dotirung des Erneuerungsfonds und des Reservefonds kommen 8 557 *M.* in Abzug und es verbleibt ein Ueberschuss von 143 968 *M.* Hiervon erhalten die Stammaktien Lit. A 4,5 % Dividende mit 52 875 *M.* und die Stammaktien Lit. B 3 % Dividende mit 36 000 *M.* Der Rest wird zur Zahlung von Zinsen, zu Tilgungen usw. verwendet. Auf neue Rechnung werden 6 272 *M.* vorgetragen.

— **Westfälische Landeseisenbahn.** Wie der Geschäftsbericht ausführt, hat sich im allgemeinen in den letzten Jahren eine bedeutende Verschlechterung des Verhältnisses der Einnahmen zu den Ausgaben dadurch ergeben, dass bei der ständigen Steigerung der Ausgaben für Gehälter, Löhne und Wohlfahrtseinrichtungen die zulässige Dienstzeit für die Betriebsbeamten herabgesetzt worden ist, also eine beträchtliche Vermehrung des Personals nothwendig war; während ferner der Preis aller Betriebsmaterialien, insbesondere der Kohlen, sich erheblich erhöht hat, sind die Tarife fortwährend ermässigt worden. Namentlich sind die Abfertigungsgebühren für kurze Entfernungen bis 50 km auf 6 *M.* herabgesetzt worden, die der Kohlensendungen um 2 bis 5 *M.* ermässigt, und ausserdem sind für eine ganze Reihe von Frachtgegenständen Ausnahmetarife eingeführt worden. Diesen Ermässigungen stehen keine Ersparnisse bei dem Betriebe gegenüber, sondern der Ausfall macht sich ganz bei dem Betriebsüberschuss bemerkbar. Ungünstig wirkt ferner, dass auf den Strecken Beckum-Lippstadt und Soest-Brilon sich ein wirklicher bedeutender Verkehr allein auf den Stationen Beckum-Ost und Soest-Thomäthor abspielt, auf denen Verfrachtungen bis zu 70 Doppelladungen täglich vielfach vorkommen. Diese Gestaltung des Verkehrs erfordert die Gestellung besonderer Rangirmaschinen auf genannten Stationen, während als Frachtstrecke meist nur der kurze Weg nach der benachbarten Staatsbahnstation Beckum bezw. Soest, also eine Länge von 0,8 km bezw. 1,8 km, in Betracht kommt. Auf die Steigerung der Betriebsausgaben wirkten ganz erheblich folgende drei Umstände ein: Die Nothwendigkeit zum Anleihen von 150 Stück Güterwagen, die wesentliche Steigerung der Kosten für Mitbenutzung der Staatsbahnhöfe und die Witterungsverhältnisse. Die geringen Einnahmen der Strecke Soest-Brilon und namentlich der Strecke Belecke-Brilon sind wesentlich beeinflusst worden durch den Umstand, dass seit der am 1. Juli 1900 erfolgten Eröffnung der Staatsbahnstrecke Brilon (Stadt)-Brilon (Ruhrthalbahn) ein erheblicher Theil des Güterverkehrs über diese Strecke abgelenkt wurde. Diese Ablenkung tritt in noch stärkerem Maasse zu Tage seit der am 1. April d. J. erfolgten Eröffnung der Staatsbahnstrecke Geseke-Büren-Brilon. Die Gesellschaft verfügte am Schluss des Berichtjahres über folgende Betriebsmittel: 19 Stück Normal-Tenderlokomotiven, 12 Personenwagen II. und III. Klasse, 12 Personenwagen III. Klasse, 5 vereinigte Post- und Gepäckwagen, 6 Güterzuggepäckwagen, 120 bedeckte Güterwagen und 150 Leihwagen, zusammen 270, 220 offene Güterwagen, 50 Kalkdeckelwagen und 10 Plattform-Rungenwagen.

— **Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft.** Aus den Verhandlungen der Generalversammlung, deren Endergebniss wir kurz in voriger Nummer erwähnten, sind zunächst die das Verfahren der Leitung des Unternehmens rechtfertigenden Ausführungen des Direktors E r l e r hervorzuheben. Er gab zunächst zu, dass die Verwaltung mit der Ausgabe von Schuldverschreibungen in einem Umfang und Zeitmaass vorgegangen sei, wie dies durch die Entwickelung der einzelnen Betriebe nicht gerechtfertigt worden ist. Man habe diese Entwickelung überschätzt und sich auf Unternehmerverträge gestützt, die nicht weit genug reichende Sicherung boten. Der Grundfehler lag indess schon in den Satzungen der Gesellschaft, wonach Schuldverschreibungen im achtfachen Betrag des Grundkapitals ausgegeben werden können, wenn nur entsprechende Vermögenswerthe vorhanden sind. Heute hätten die Dinge ein ganz anderes Aussehen als zur Zeit des Inslebentretens der Gesellschaft unmittelbar nach Erlass des Kleinbahngesetzes, wo der Staat und kommunale Verbände sich mit Subventionen betheiligten und ein förmlicher Wetteifer um die Erlangung der besten Bahnprojekte entstand. Was die Unternehmerverträge anlange, so sei bei deren Abschluss mit der denkbar grössten Sorgfalt verfahren worden. Bei dem Ausbruch von Differenzen sei es nicht möglich, solche Verträge im Zwangswege aufrecht zu erhalten. Die vertheilten Gewinne hätten sich zusammengesetzt aus Bauzinsen und Betriebspacht, welch' letztere sich für die Pächter als höchst verlustbringend erwies; in jedem Falle seien nur wirkliche Einnahmen zur Vertheilung gelangt. A l s d e n Z e i t p u n k t, zu welchem das J a h r e s e r t r ä g n i s s z u r D e c k u n g d e r l a u f e n d e n Z i n s e n u n d V e r w a l t u n g s k o s t e n ausreichen werde, bezeichnete die Direktion auf eine Anfrage d a s J a h r 1906. Bis dahin würde sich die gesammte Zubusse auf rund 2 600 000 *M.* beziffern, für welche in dem Ueberschuss der Aktiva über die Passiva mit etwa 7 500 000 *M.* reichlich Deckung gegeben sei, und wenn man die seit 1. Juli entstandenen Kursverluste mit etwa 4 500 000 *M.* berücksichtige. Der Bedarf für die Abwickelung schwebender Geschäfte durchweg werbender Art stelle sich auf etwa 4 000 000 *M.* Die erforderlichen flüssigen Mittel seien durch Abmachungen mit den betheiligten Banken bis zum nächsten Frühjahr gesichert; darüber hinaus könne sich die Gesellschaft durch Veräusserung und Beleihung von Vermögenswerthen Gelder beschaffen, wenn dies auch möglicherweise unter erschwerenden Bedingungen zu bewirken sei. Der Werthpapierbesitz der Gesellschaft sei bei der Nationalbank für Deutschland hinterlegt und nicht bevorschusst. Auf Anfragen über die Entwickelung der schlesischen Kleinbahnen als des werthvollsten Objekts wurden die Verhältnisse dieses Unternehmens als sehr aussichtsvoll bezeichnet. Obwohl man immer noch mit einem Theilbetrieb zu rechnen habe, seien die kilometrischen Einnahmen von 11 800 *M.* im Jahre 1895 auf 15 200 *M.* in 1900 gestiegen, was einer Zunahme von 29 % innerhalb fünf Jahren entspreche. Man rechne auf eine weitere steigende Entwickelung, nachdem 1902 der Gesammtbetrieb aufgenommen sein wird. Die Ausgaben seien von ursprünglich etwa 11 000 *M.* auf 10 000 *M.* im laufenden Jahre herabgegangen und würden sich 1902 auf 9 500 *M.* für das Kilometer ermässigen. Man hoffe, dass die Verhältnisse des schlesischen Unternehmens bis 1906 sich soweit gebessert haben werden, dass 4,5 bis 5 % Dividende erübrigt werden. Der Besitz an ungarischen Bahnaktien ergebe auf das angelegte Kapital einen Ertrag von 3,5 % ohne Berücksichtigung von Abschreibungen, bei einer Bahn jedoch nur 2,16 %. Für die übrigen Bahnen reiche die Dividendegarantie bis 1907. Es wurde schliesslich, dem Antrag der Verwaltung entsprechend, mit Stimmeneinhelligkeit die Einsetzung einer Revisionskommission zwecks Prüfung der gesammten Geschäftslage der Gesellschaft beschlossen, mit dem Auftrage, einer binnen vier Monaten stattfindenden Hauptversammlung über das Prüfungsergebniss zu berichten und geeignete Anträge zu stellen. Schliesslich wurde festgestellt, dass bei Zugrundelegung des Tageskurses der im Besitz der Gesellschaft befindlichen börsengängigen Effekten die Hälfte des Aktienkapitals als verloren anzusehen ist.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat A u g u s t d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 5 785 (im Vorjahre 5 708) km befördert 3 438 827 (3 232 887) Personen und 1 532 320 (1 668 797) t Güter. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 5 971 442 (6 233 405) *M.*, aus dem Gepäckverkehr 421 239 (419 747) *M.*, aus dem Güterverkehr 8 555 830 (9 204 222) *M.* und aus dem Thiertransport 324 988 (283 865) *M.*, zusammen 15 273 499 *M.*, gegen 16 141 239 *M.* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahmen in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres beziffern sich auf 101 013 027 *M.*, w e n i g e r gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleiches Zeitraumes um 2 529 388 *M.*

— **Im Personenverkehr der sächsischen Staatsbahnen und der unter sächsischer Staatsverwaltung befindlichen Privatbahnen** stehen mehrere Neuerungen bevor, die zum Theil mit der vor kurzem durchgeführten allgemeinen Verlängerung der Rückfahrkartengültigkeit zusammenhängen.

Zunächst ist bereits am 20. September d. J. die Bestimmung in Kraft getreten, dass auf gewöhnliche R ü c k f a h r k a r t e n die Reise an einem beliebigen Tage innerhalb der 45 tägigen Geltungsdauer angetreten werden darf. Die Hinreise braucht sonach künftig nicht mehr am Tage der Fahrkartenlösung ausgeführt zu werden; es wird aber ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass durch den späteren Antritt der Reise eine Verlängerung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten nicht herbeigeführt wird und dass sich die Neuerung bis auf weiteres nur auf die Rückfahrkarten des sächsischen Binnenverkehres erstreckt. Eine weitere Neuerung besteht darin, dass vom 1. November d. J. an keine F a h r s c h e i n b ü c h e r (gültig zu 30 Fahrten in beliebiger Richtung mit Personenzügen) mehr ausgegeben werden; die bis dahin gelösten Fahrscheinbücher gelten aber noch bis einschliesslich 31. Dezember 1902. Zu dieser Beschränkung sieht sich die Staatseisenbahnverwaltung veranlasst einmal, weil eine Vereinfachung des Fahrkartenwesens dringend geboten erscheint, vor allem aber wegen der bedauerlichen missbräuchlichen Benutzung, die jene Fahrscheinbücher von vielen Seiten erfahren. Einen gewissen Ersatz bietet die oben erwähnte Erweiterung der Benutzbarkeit der gewöhnlichen Rückfahrkarten; dadurch ist nunmehr die Möglichkeit gegeben, mehrere Rückfahrkarten auf einmal zu entnehmen und nacheinander zu benutzen.

Auch die sogenannten A r b e i t e r - W o c h e n k a r t e n, gültig 10 Tage zu 12 einfachen Fahrten, haben wiederholt zu betrügerischen Handlungen Veranlassung gegeben, die sich trotz aller Kontrolmaassregeln nicht haben vermeiden lassen. Diese Karten werden daher vom 1. November d. J. an dahin

geändert, dass sie künftig nur zu 6 Hin- und Rückfahrten an hintereinander folgenden Wochentagen gelten.

— **Die Versuchsfahrten der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen** auf der Militäreisenbahn sind in ihrem ersten Theile bereits nahezu vollendet. Um die mechanischen Einrichtungen der Schnellbahnwagen zu prüfen, hat man zunächst den Wagen (bekanntlich ist ein Wagen von Siemens & Halske, ein zweiter von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft eingerichtet worden) eine Dampflokomotive vorgespannt. Die königliche Eisenbahndirektion Berlin hat zu diesem Zwecke eine Schnellzuglokomotive neuester Bauart zur Verfügung gestellt. Mit kleineren Geschwindigkeiten beginnend, ist man allmählich zu der höchsten auf den preussischen Staatsbahnen zulässigen Schnelligkeit von 90 km in der Stunde fortgeschritten. Alle mechanischen Einrichtungen der Wagen, die mannigfaltigen Bremsen usw. haben sich bei diesen Fahrten durchaus befriedigend bethätigt. Die Wagen liefen auch bei der grössten bis jetzt erreichten Geschwindigkeit ausserordentlich ruhig. Diese Vorversuche werden nur noch wenige Tage fortgesetzt. Die Lokomotive wird der Staatsbahn jetzt zurückgegeben und mit den Fahrten mit elektrischer Energie begonnen. Zu diesem Zwecke werden zuerst die Einrichtungen für die Zuführung des Stromes einer eingehenden Prüfung unterzogen. Die Speiseleitung leitet den Strom von dem Kraftwerk in Oberschöneweide über Bukow nach dem Anfang der Versuchsstrecke in Marienfelde. Dort wird er an die von Siemens & Halske ihrer Lichterfelder Versuchsstrecke nachgebildete Fahrleitung angeschlossen. Der Strom gelangt als dreiphasiger Wechselstrom von etwa 10 000 Volt Spannung durch drei Stromabnehmer in die Schaltapparate und Motoren der Wagen. Die drei Drähte der Fahrleitung sind untereinander, die Streifkanten der bügelförmigen Abnehmer senkrecht angeordnet. Ist die elektrische Ausrüstung der Strecke, die sich von Marienfelde bis Zossen in einer Ausdehnung von 23 km erstreckt, geprüft, so wird wiederum mit einer geringeren Geschwindigkeit begonnen und allmählich zu grösseren Schnelligkeiten (von 120, 140, 150 km und weiter steigend um 10 zu 10 km) fortgeschritten. Von Seiten der Leitung der Versuche wird Gewicht darauf gelegt, dass der Zweck der kostspieligen und schwierigen Veranstaltung nicht die Erreichung einer Geschwindigkeit von 200 oder gar 250 km in der Stunde ist, wie dies jüngst in der Presse dargestellt wurde. Eine Geschwindigkeit von 200 bis 220 km bildet lediglich die unentbehrliche Grundlage für die Bauart der beiden Wagen. Welche Schnelligkeiten zu erreichen sind, sollen erst die Versuche ergeben. Von 250 km ist überhaupt nicht die Rede. •

— **Kohlenförderung und Kohlenversand in Preussen, insbesondere im Ruhrgebiet.** Nach den in einer neuerlichen Versammlung der zum rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat gehörenden Zechenbesitzer gemachten Mittheilungen ergibt sich, dass die Steinkohlenförderung in Preussen betragen hat im I. Halbjahr 1901 49 828 383 t, im I. Halbjahr 1900 49 619 150 t Sie ist mithin im I. Halbjahr 1901 gestiegen um 209 233 t = 0,42 %. Die Förderung der Syndikatszechen ist in dem Zeitraum um 133 696 t = 0,55 % gegen das I. Halbjahr 1900 zurückgeblieben, während auf den Arbeitstag berechnet die Förderung um 0,12 % gestiegen ist.

Die Einfuhr von Kohlen ins deutsche Zollgebiet während der ersten 7 Monate dieses Jahres ist gesunken um 529 742 t = 13,39 %, ebenso die Ausfuhr um 329 996 t = 3,75 %. Die Einfuhr ist also gegen die Ausfuhr noch um rund 200 000 t mehr zurückgegangen. Die Ausfuhr des Kohlensyndikats hat betragen in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juli 1901 3 367 870 t, 1900 3 355 302 t, ist also um 12 568 t = 0,37 % gestiegen.

Das vielumstrittene Hamburger Absatzgebiet zeigt in den 7 Monaten eine Steigerung der westfälischen Einfuhr um 48 876 t = 4,75 %, dagegen ein Fallen der englischen Einfuhr um 219 866 t = 11,02 %.

— **Personalnachrichten.** Dem Baurath B r e i d s p r e c h e r, leitendem Mitglied der Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in Danzig, ist der Charakter als Geheimer Baurath verliehen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Elektrischer Probebetrieb auf der Wiener Stadtbahn.** In der letzten Zeit haben, wie bereits berichtet wurde, mit dem aus vier Wagen bestehenden, von Siemens & Halske erbauten elektrischen Probezuge auf einer Strecke der Wiener Stadtbahn die letzten nächtlichen Versuchsfahrten stattgefunden. Es wurde hierbei, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, festgestellt, dass alle Einrichtungen des Zuges durchaus ordnungsgemäss und verlässlich wirken und ein überaus sanftes, geräusch- und stossloses Anfahren und Bremsen des elektrischen Zuges ermöglichen. Bei den Probefahrten hat sich überdies ergeben, dass die gewählten Motoren so stark sind, dass mit vier Motoren anstandslos ein Zug aus fünf Stadtbahnwagen gezogen werden kann, wobei noch immer weitaus höhere mittlere Fahrgeschwindigkeiten erzielt werden, als beim jetzigen Dampfbetrieb. Es werden daher sofort zwei Züge, bestehend aus je fünf Wagen, mit den nunmehr erprobten und bereits fertiggestellten elektrischen Einrichtungen ausgerüstet, und dürften diese beiden Züge, welche auch zu einem aus 10 Wagen bestehenden Zug vereinigt werden können, schon im November d. J. in den Probebetrieb eingestellt werden.

— **Die erste Semmeringlokomotive.** Dieser Tage werden es 50 Jahre sein, dass bei einem Wettbewerbe um die leistungsfähigste Lokomotive, den die österreichische Regierung im Jahre 1851 ausgeschrieben hatte, der bayerische Fabrikbesitzer Ritter v. Maffei mit der Lokomotive „Bavaria" als Sieger hervorging. Bei starkem Wettbewerb fanden in den ersten Tagen des September 1851 auf der Semmeringbahn Proben statt, wobei für die leistungsfähigste Maschine ein Preis von 20 000 Dukaten ausgesetzt war. Unter verschiedenen Belastungen und bei den verschiedensten Witterungsverhältnissen machte die Lokomotive „Bavaria" 19 Probefahrten, worauf ihr der Preis zuerkannt wurde. Bei einer Belastung von 2 576 Centnern erreichte sie eine mittlere Geschwindigkeit von 2,5 Meilen in der Stunde.

— **Staatsbahnbeamtentag.** Für Ende des Monats Oktober d. J. beruft die Leitung des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins einen Staatsbahnbeamtentag in Wien ein, auf dem die dringendsten und brennendsten Standesfragen der Beamten der österreichischen Staatsbahnen in Verhandlung gezogen werden sollen.

Zu diesen Fragen gehören insbesondere die Verbesserung der ständigen Bezüge und der Beförderungsverhältnisse, die Berücksichtigung eines Theiles des Wohnungsgeldes bei Bemessung der Ruhegenüsse usw. Wie die Zeitschrift „Bahn frei" des österreichischen Eisenbeamtenvereins meldet, hat der Eisenbahnminister gegenüber den Bestrebungen der Staatsbahnbeamten sich dahin ausgesprochen, dass es letzteren selbstredend unverwehrt sei, ihre Standesinteressen zu vertreten und die hiernach sich ergebenden Anliegen und Wünsche auf geeignetem, dienstlich zulässigen Wege geltend zu machen. Der Verwaltung, welcher die Wohlfahrt und Zufriedenheit ihrer Beamten am Herzen liegt, könne es nur erwünscht sein, von den in dem grossen Beamtenkörper der Staatsbahnen vorherrschenden Strömungen und Bestrebungen stets in Kenntniss und mit der Beamtenschaft in engster Fühlung zu sein, und wäre es für die Verwaltung von besonderem Werthe, durch in geeigneter Form vorgebrachte Meinungsäusserungen aus dem Kreise der Beamtenschaft zu erfahren, welche von den zahlreichen, in ihrer Gesammtheit wohl kaum gleichzeitig zu verwirklichenden Wünschen sich nach dem Urtheile der Beamten selbst als die wichtigsten und dringlichsten darstellen — kurz, auf diese Weise in den Besitz durchführbarer Vorschläge zur Erreichung des gemeinsam angestrebten Zieles möglichster Befriedigung der Beamtenschaft zu gelangen. Insoweit es sich dabei um materiell einschneidende Verbesserungen der Bezüge der Staatsbahnbeamten handelt, sei allerdings der jetzige Zeitpunkt, in welchem die Rückwirkung der durch die verbesserten Diensteintheilungen, die Gehaltsregelung und sonstige Wohlfahrtsmaassnahmen bedingten ausserordentlichen Steigerung der persönlichen Auslagen bei den Staatsbahnen noch nicht überwunden sei und die Einnahmen des Staatsbahnnetzes infolge der allgemeinen Geschäftsstockung zurückgehen, leider nicht günstig gewählt. Aber dies schliesse nicht aus, sich mit der beim Wiedereintritt günstigerer finanzieller Verhältnisse in weiterem Umfange ermöglichten Ausgestaltung, insbesondere mit der Verbesserung der Stellensystemisirung eingehend zu befassen.

Fragen der Nebenbezüge anbelangend, scheine es nicht ausser Zweifel zu stehen, ob dieselben nicht mit besonderer Berücksichtigung der örtlichen und dienstlichen Verhältnisse der einzelnen Direktionsbezirke behandelt werden sollten. Eine Werthunterscheidung zwischen den einzelnen Beamtengruppen nach Dienstbestimmung oder Nationalität liege dem Minister durchaus fern, wenn auch zugegeben sei, dass dem im äusseren Dienste auf der Strecke verwendeten Personal die Fürsorge der Verwaltung in erhöhtem Maasse gebühre. Bedenklich wäre es nur, wenn ausserhalb des Berufskreises stehende Elemente mit Erfolg versuchen sollten, einzelne Gruppen der Beamtenschaft von dem bisher eingehaltenen streng gesetzlichen und ordnungsmässigen Wege abzulenken.

— **Städtische Fahrkartensteuer.** Der Finanzausschuss des G r a z e r Gemeinderathes hat die Einführung einer Fahrkartensteuer von den im Weichbilde der Stadt gelegenen Strassen-

bahnen und die Erwirkung eines diesfälligen Landesgesetzes beschlossen. Nach dem vom städtischen Finanzausschusse ausgearbeiteten Gesetzentwurfe sollen die Unternehmungen der im Gebiete der Landeshauptstadt Graz unter Benutzung städtischen Strassengrundes betriebenen Kleinbahnen verpflichtet sein, gleichzeitig mit der Ausgabe von Fahrkarten eine der Stadtgemeinde Graz zufliessende Fahrkartensteuer einzuheben, welche für jede zur einmaligen Befahrung einer im Stadtgebiete gelegenen Strecke berechtigende Fahrkarte ohne Rücksicht auf das Ausmaass der in das Stadtgebiet fallenden Fahrstrecke 2 Heller beträgt. Hinsichtlich der zur wiederholten Befahrung einzelner oder sämmtlicher in das Stadtgebiet fallenden Strecken berechtigenden Fahrkarten (Zeit- bezw. Abonnementskarten) soll an Fahrkartensteuer 10 % des von der Unternehmung festgestellten Preises eingehoben werden. Von der Fahrkartensteuer hätten befreit zu bleiben: a) die zur Benutzung durch Kinder zu besonders ermässigten Preisen ausgegebenen Fahrkarten (Kinderkarten); b) die unter Einschränkung der Benutzbarkeit auf bestimmte Tageszeiten zu ermässigten Preisen ausgegebenen Fahrkarten (Stundenkarten); c) die zur Benutzung durch Arbeiter zu ermässigten Preisen zur Ausgabe gelangenden besonderen Arbeiterkarten. Es bleibt abzuwarten, ob die Regierung im Falle der Annahme eines einschlägigen Gesetzes seitens des Landes Steiermark sich geneigt finden wird, dasselbe der kaiserlichen Genehmigung zu unterbreiten.

— **Sigl'sche Lokomotivfabrik.** Es verlautet, dass das Unternehmen bei den Lokomotivlieferungen für das Ausland, namentlich für die französischen Bahnen, empfindliche Verluste erlitten habe. Thatsache ist, dass bei Abschluss des französischen Lieferungsgeschäftes auf einen nennenswerthen Gewinn von vornherein nicht gerechnet wurde; die Bestellung wurde hauptsächlich in der Absicht übernommen, um den Betrieb ungeschmälert aufrecht erhalten zu können. Die erlittenen Verluste sollen dem Vernehmen nach darauf zurückzuführen sein, dass 40 Lokomotiven nicht rechtzeitig fertiggestellt wurden und die Gesellschaft infolge dessen auf Grund des Vertrages hohe Strafbeträge zahlen musste. Im laufenden Betriebsjahre, welches am 1. Juli begonnen hat, ist die Sigl'sche Lokomotivfabrik hinreichend mit Aufträgen versehen; die Bestellungen der österreichischen Staatsbahnen allein sichern ihr Beschäftigung für neun Monate.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im Juli d. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im Juli 1901 Kr.	gegen 1900 Kr.
ungarische Staatsbahnen	15 449 600	— 324 296
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	1 233 901	— 83 360
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	152 793	+ 19 085
Kaschau-Oderberger Eisenb. (ung. Linie)	1 018 941	— 124 589
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	117 739	— 12 667
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	75 300	+ 2 224
Hauptbahnen zusammen	18 048 275	— 523 603
Lokalbahnen „	2 705 197	+ 42 241
insgesammt	20 753 472	— 481 362

Die durchschnittliche Betriebslänge stellte sich rücksichtlich der Hauptbahnen auf 9 376,9 (+ 24,7) km, rücksichtlich der Lokalbahnen auf 8 189,8 (+ 97,9) km. Seit Jahresbeginn betragen die Einnahmen der ungarischen Eisenbahnen 144 806 877 (+ 1 068 097) Kr. Von der Mehreinnahme entfallen 653 138 Kr. auf die Hauptbahnen, 414 959 Kr. auf die Lokalbahnen.

— **Maassnahmen rücksichtlich der Most- und Weinbeförderung.** Die in früheren Jahren gemachten ungünstigen Erfahrungen mit in mangelhaften Gebinden zur Beförderung übernommenen Most- und Weinsendungen haben die Direktion der ungarischen Staatsbahnen veranlasst, sämmtlichen Organen strenge Weisungen bezüglich der Uebernahme, der Verladung und Behandlung genannter Sendungen zukommen zu lassen. Es müssen die Gebinde zunächst streng untersucht werden, und bei Wahrnehmung irgend welcher Schäden an den Dauben, insbesondere von Anbohrungsstellen, ist dies in den Frachtbriefen sowie auch in den vorgeschriebenen Erklärungen von den Verfrachtern anzuerkennen. Alte oder schwache Fässer, welche für die Beförderung nicht vollkommen geeignet sind, sind, selbst wenn äusserlich keine Beschädigung wahrnehmbar ist, nur dann anzunehmen, wenn die mangelhafte Verpackung seitens der Partei anerkannt wird. Bei Mostsendungen ist streng darauf zu achten, dass die Fässer mit einer das Ausgähren des Mostes verhindernden Vorrichtung versehen sind, und ist bei derartigen Sendungen der offene Zustand des Fasses im Frachtbriefe durch den Aufgeber unbedingt anzuerkennen. Bei der Verladung ist besonderes Augenmerk darauf zu richten, dass die Fässer, bei gesattelter Verladung, vorschriftsmässig unterkeilt sind und dass im allgemeinen den Verladungsvorschriften seitens der Parteien vollkommen entsprochen wird. Den Organen der Eisenbahnverwaltung wird zur strengsten Pflicht gemacht, die Most- und Weinsendungen schonend zu behandeln und besonders die Verschiebungen mit derartig beladenen Wagen sorgfältig auszuführen.

— **Lokalbahn H.-M.-Vásárhely-Makó-Nagy-Szent-Miklós.** Wie aus Szegedin berichtet wird, fand daselbst am 14. d. Mts. die Vergebung des Baues dieser Bahn durch das damit betraute Komitee statt. Die Linie ist 51 km lang und betragen die Baukosten 3 650 000 Kr.; unter den herzustellenden grösseren Kunstbauten sind die 190 m lange Marosbrücke und zwei je 50 m lange Fluthbrücken zu nennen. Mit dem Bau wird noch im Laufe dieses Jahres begonnen werden. Die Bahn ist von grosser wirthschaftlicher und verkehrspolitischer Bedeutung, indem durch sie zwei Sackbahnen in den allgemeinen Verkehr einbezogen werden, Südungarn besonders in südöstlicher Richtung der Hauptstadt näher gerückt und für den Verkehr zwischen Budapest und Südungarn eine zweite Linie geschaffen wird, welcher Umstand auch vom militärischen Standpunkte wichtig ist. Die Munizipien der drei betheiligten Komitate (Csongrad, Csanad und Torontal) bauen als Konzessionäre die Bahn mit Unterstützung der Regierung auf eigene Rechnung.

— **Ausfolgung von bahnlagernden Sendungen.** Es bildete den Gegenstand vielfacher Klagen der Parteien, dass die bahnlagernden Sendungen seitens der Stationen der ungarischen Staatsbahnen nur dann ausgefolgt werden, wenn die sich meldenden Parteien den Aufgabeschein vorzeigen. Die zur Beglaubigung der Person des Adressaten geforderte Vorlage des Aufnahmescheins war in der Mehrzahl der Fälle unmöglich, und ergaben sich hieraus zahlreiche Bezugsanstände. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat infolge dessen die Stationen angewiesen, die Feststellung der Person des Bezugsberechtigten bei bahnlagernden Sendungen auch auf andere Art als durch Vorlage des Aufgabescheins zuzulassen.

— **Haftpflicht der Eisenbahn.** Der auf einer Station zur Nachtzeit eingelangte Zug blieb neben einem Rainungsgraben stehen. Ein Reisender, welcher beim raschen Aussteigen den Graben nicht beachtet hatte, fiel in denselben hinein und erlitt Verletzungen. Die Bahn wendete Selbstverschulden des Verletzten ein, da entlang dem Graben für Beleuchtung gesorgt war. Die königliche Kurie hat dieser Einwendung nicht stattgegeben und die verklagte Bahn zur Schadenersatzleistung verurtheilt.

Rumänien.

— **Eisenbahnunglück.** Am 20. d. Mts. Nachts hat sich auf der rumänischen Staatsbahnstrecke zwischen den Stationen Palota und Turn-Severin ein schreckliches Eisenbahnunglück zugetragen, bei dem nach den bisherigen Nachrichten nicht weniger als 40 Menschen den Flammentod gefunden haben. Der „Vossischen Zeitung" wird darüber aus Budapest, 21. September, folgendes berichtet: Der Eilzug war am Donnerstag Nachmittags von Bukarest abgegangen und wurde Punkt 2 Uhr Nachts von der Station Palota nach Turn-Severin abgelassen. Unmittelbar darauf kam ein Petroleumzug mit 16 vollen, je 10 t enthaltenden Behälterwagen in die Station und trat alsbald die Weiterfahrt an. Von Palota an hat die Bahnstrecke ein starkes Gefälle. Der Eilzug fuhr mit der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 35 bis 40 km in der Stunde, als plötzlich der Bremser des letzten Wagens (der Zug bestand aus einem Schlafwagen und je zwei Wagen I. und II. Klasse) von einem im Dunkel der Nacht nachfahrenden Zuge Nothsignale vernahm. Die Bremsen des Petroleumzuges hatten nämlich den Dienst versagt und die kolossale Last stürzte in rasender Eile vorwärts. Das Personal des Schnellzuges wusste sich die Nothzeichen nicht zu erklären und brachte, anstatt rascher zu fahren, auf offener Strecke und zum grössten Unglück gerade in einem tiefen Einschnitt den Eilzug zum Stehen. Dieser Missgriff wurde wohl auch durch den Umstand mit herbeigeführt, dass der Bremser in seiner Verwirrung die Nothleine des Eilzuges gezogen hatte. Eine Sekunde später war das Unglück geschehen. Der Petroleumzug, der die Strecke von Palota bis zur Unglücksstätte in 62 Minuten hätte zurücklegen sollen, war thatsächlich in wenigen Minuten dort angelangt und fuhr mit solcher Kraft in den Schnellzug hinein, dass beide Züge buchstäblich zer-

trümmert wurden. Nur die Lokomotive des Eilzuges und die beiden letzten Kesselwagen des Petroleumzuges lösten sich ab und blieben fast unbeschädigt. Die Wirkung des Zusammenstosses war eine entsetzliche. Aus 14 Behältern ergoss sich das Petroleum wie ein Sturzbach den abschüssigen Einschnitt hinunter auf den Schnellzug und die Fluth wurde von der Lokomotive des Lastzuges in Brand gesetzt. Im Nu waren beide Züge und die ganze Strecke weit hinunter von einem Flammenmeer umgeben, aus dem die markerschütternden Hilferufe und das Stöhnen der in den Wagen eingeschlossenen Opfer grauenhaft ertönten. Dem Bukarester Schlafwageninspektor Markovics und seiner Frau gelang es wie durch ein Wunder, sich aus dem Schlafwagen auf die hohe Böschung zu retten. Erst dort aber bemerkten sie, dass ihre Tochter im Wagen geblieben war. An Rettung war nicht zu denken. Das Mädchen verbrannte vor den Augen der verzweifelten Eltern. Der Bremser des letzten Wagens des Lastzuges rettete sich durch einen Sprung, ebenso kamen der Lokomotivführer und der Heizer der losgekuppelten Lokomotive mit dem Leben davon. Sie liefen nach Turn-Severin, um Hilfe zu holen. Von dort wurden die rumänischen Bahnbehörden von dem Unglück verständigt. Die übrigen Reisenden und das ganze Personal der beiden Züge sind umgekommen.

Als der erste Hilfszug auf dem Unglücksplatze erschien, bot die Stätte einen schauerlichen Anblick. Die aufeinander gethürmten Wagen waren in glimmende Trümmerhaufen verwandelt, alle brennenden Bestandtheile waren eingeäschert, die furchtbar zusammengeschrumpften Leichen und Leichenreste lagen in dem rauchenden Gerümpel, aus dem die rothglühenden Eisentheile hervorragten. Hinten aber brannen noch am 21. d. Mts. die zwei nicht zertrümmerten Behälterwagen, die man geöffnet hatte, um eine Explosion zu verhüten. Das Erdreich zu beiden Seiten des Einschnittes ist steinhart gebrannt, gleich einer Böschung aus Granit, so entsetzlich war die Gluth des Brandes. Am 21. d. Mts. sind aus Bukarest der Eisenbahnminister sowie zahlreiche Oberbeamte und Gerichtspersonen in Turn-Severin eingetroffen. Der Verkehr dürfte erst am 22. d. Mts. durch Umsteigen wieder aufgenommen worden sein, da die Stätte des Unglücks durchaus unfahrbar war. Die Ueberlebenden erzählen erschütternde Einzelheiten über die Szenen, die sich abgespielt haben. Der gerettete Schlafwageninspektor Markovics ist ein Weisskirchner und wollte mit seiner Familie zum Besuche seiner Verwandten nach seiner Vaterstadt reisen. Der Millionär Dinu aus Crajova wollte sich retten, dabei gerieth sein Fuss zwischen zwei Balken, und er war festgerannt. Flehentlich bat Dinu den Lokomotivführer, er möge ihm den Fuss abhacken und ihn auf diese Weise retten. Er wolle ihn für diesen Dienst reich belohnen. Im nächsten Moment versank der Unglückliche in den Flammen. Der Schlafwagenschaffner Schwarz, ein ehemaliger österreichisch-ungarischer Artillerieleutnant, war ebenfalls eingeklemmt. Ein rumänischer Arbeiter wollte ihn hinausziehen, Schwarz umklammerte den Hals des Retters, der Arbeiter konnte ihn aber nicht befreien, er war zu schwach dazu; Schwarz' Nägel bohrten sich in den Hals des Rumänen, und der Unglückliche riss in seiner Verzweiflung dem Retter das Fleisch herunter, so dass der Mann endlich mit Gewalt befreit werden musste, während Schwarz in den Flammen den Tod fand. Der Bessaker Kaufmann Argelan, bekannt durch seine Pferdelieferungen für Rumänien, ist ebenfalls in dem Zuge umgekommen. Alle Bäume bis auf ein halbes Kilometer im Umkreise sind verkohlt, desgleichen die Bahnschwellen und alles brennbare Material. Einer späteren Meldung zufolge sind von den 38 Reisenden des Zuges 32 umgekommen, ausserdem acht Bedienstete; sechs Personen sollen schwer verwundet in das Spital nach Turn-Severin befördert worden sein.

Uebrige europäische Länder.

— **Der Rückgang der Einnahmen und die Ersparungen im Betriebe der belgischen Staatsbahnen.** Auch die belgischen Bahnen zeigen gegen das Vorjahr eine erhebliche Verminderung der Einnahmen. Der Generaldirektor Ramaeckers hat sich daher veranlasst gesehen, durch Rundschreiben an die verschiedenen Dienstzweige der Eisenbahnverwaltung Ersparungen anzuempfehlen. Darüber erheben sich in der belgischen Presse — tout comme chez nous — Ausstellungen und Angriffe. Es ist bezeichnend, wie die Sache in dem bedeutendsten liberalen Organ, der „Indép. belge", behandelt wird. Da nach dessen Angabe namentlich beim unteren Personal Beunruhigungen wegen der Ersparnisse verbreitet sind, hat es einen „mit dem Stand der Dinge wohlvertrauten" Eisenbahnbeamten befragt, besonders, ob das untere Personal das „Opfer" werden solle. Die Antwort lautete nach dieser Richtung beruhigend, aber für die Eisenbahnverwaltung nicht sehr respektvoll. Der Gewährsmann behauptete, das Rundschreiben habe allgemeines Erstaunen hervorgerufen, da der Verkehr jetzt nicht im Abnehmen erscheine, sondern der Güterdienst bereits überladen sei. Das untere Personal habe nichts zu befürchten, sein Bestand sei schon so vermindert, dass er auf verschiedenen Stationen nicht ausreiche und deren Leiter eine Verstärkung verlangten; dabei stehe der starke Herbstverkehr noch bevor. Als Grund für das Ersparnissrundschreiben gab auf Befragen der Beamte an: die belgische Eisenbahnverwaltung sei eben neu organisirt worden. Da wollten die neuen Oberbeamten ihren Eifer zeigen: Neue Besen kehren gut. Sie könnten dann als Retter auftreten . . . Thatsächlich werden in dem Rundschreiben Ersparungen namentlich am Personal verlangt; es wird darauf aufmerksam gemacht, dass Beamte aller Grade aus ihrer persönlichen Initiative an die Oberleitung Verbesserungsvorschläge machen können, und dass denjenigen Beamten, welche zur Bewirkung von Ersparungen beitragen, Belohnungen gewährt werden.

— **Salon- als I. Klasse-Wagen auf den belgischen Staatsbahnen.** Die von der internationalen Schlafwagengesellschaft an den belgischen Staat übergehenden belgischen Luxuswagen werden beim Inkrafttreten des an dieser Stelle schon erwähnten Vertrages Wagen I. Klasse unter dem Namen „Salonwagen". Die Preise für die Fahrt in ihnen sind jetzt von der Verwaltung festgesetzt. Die einfache Fahrkarte wird für 100 km 9,40 Fr. kosten, das ist 3 Fr. mehr als eine Fahrkarte II. Klasse für die entsprechende Strecke; die Rückfahrkarte wird für 100 km 15,10 Fr. kosten. Der Preisunterschied zwischen der II. und dieser I. Klasse wird also ungefähr 40% betragen. Die Schlafwagengesellschaft liess sich für die Benutzung ihrer Luxuswagen einen Zuschlag von 4 Cts. für das Kilometer bezahlen. Der neue Vertrag bringt also für die Reisenden I. Klasse eine Ersparniss von 1 Fr. auf 100 km.

— **Lokomotiv- und Wagenbeschaffungen in Belgien.** Nach belgischen Blättern werden 155 neue Lokomotiven sowie eine grössere Anzahl von Personenwagen von den belgischen Staatsbahnen bestellt; auch werden Wagen II. Klasse umgeändert und in solche III. Klasse verwandelt. Da die Werkstätte von Malines stark beschäftigt ist, sollen der Privatindustrie diese Bestellungen zukommen.

— **Der Zarenbesuch in Frankreich und die französischen Eisenbahnen.** Mit dem Besuch des russischen Kaiserpaares und den grossen Manövern bei Reims, zu denen viele Tausende von Zuschauern und vom russischen Bündniss Begeisterte aus Paris und ganz Frankreich strömten, waren vornehmlich für die Nordbahn und Ostbahn ausserordentliche Leistungen verbunden. An Klagen, dass die Einrichtungen zur Beförderung des Publikums nicht ausreichten und nicht umsichtig genug getroffen worden seien, hat es nicht gefehlt. Allerdings geht ja bei solchen, in ihrem Umfang schwer abzusehenden Massenbeförderungen selten alles glatt und nach Wunsch ab. Die Hauptsache war die ungefährdete und gute Beförderung des russischen Kaiserpaares, und da hat nichts Wesentliches gefehlt. Alle möglichen technischen und militärisch-polizeilichen Vorsichtsmaassregeln waren auf den Eisenbahnlinien von Dünkirchen nach Compiègne und von dort zum Manöverfeld getroffen. Ganz genau war die Strecke vorher auf ihre gute Betriebsfähigkeit geprüft worden. In dieser Beziehung brachte der „Figaro" eine unterhaltende, aber ziemlich boshafte Verhöhnung. Ein von der Bahndirektion entsandter Ingeniör spricht irgendwo mit dem Stationschef, tadelt die klaffende Weiche, die Unsicherheit einer Brücke usw. und betont schleunigste Ausbesserung; der Vorsteher stimmt erfreut zu mit dem Bemerken, dass er schon seit 15 Jahren auf die Verbesserung dieser Mängel gedrungen habe; sobald er aber erwähnt, dass der Reiseplan für den Zaren verändert ist und der Zar auf einer anderen Strecke fährt, zieht der Ingeniör andere Saiten auf und sagt, was 15 Jahre gehalten, werde auch jetzt noch längst gut sein. Derartige Scherze finden ja immer ein dankbares Publikum. Im Ernst war die ganze Eisenbahnstrecke, zumal man unter dem frischen Eindruck der Ermordung des amerikanischen Präsidenten das Aeusserste für die Sicherheit des Zaren thun wollte, aufs schärfste militärisch überwacht. Alle 50 m stand ein Soldat oder ein Gensdarm. Alle die Eisenbahn kreuzenden Wege waren gesperrt. Ganze Divisionen waren zur Bewachung aufgeboten. Zur Reise des Zarenpaares diente ein drei Wagen von je 30 m Länge führender Zug. Diese Wagen wurden für den ersten Zarenbesuch im Jahre 1896 besonders gebaut. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Baudin, hat einen hervorragenden Maler mit der Anfertigung eines Bildes dieses „Zarenzuges" in möglichst malerischer Umgebung beauftragt. Der Maler Dumoulin hat zu diesem Zweck die ganze Strecke von Dünkirchen nach Compiègne und von Compiègne nach Reims auf den künstlerisch besten Platz untersucht. Das Gemälde soll zunächst im Pariser „Salon" ausgestellt werden und dann einen Hauptsaal des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten schmücken. Mehr kann selbst ein Zar in Frankreich nicht verlangen!

— **Den Betriebsergebnissen der grossen französischen Privatbahnen im Jahre 1900** wird im Augusthefte der „Revue generale d. ch. d. f." eine eingehende Darstellung gewidmet, der wir folgendes entnehmen.

Das in den sechs grossen Privatbahnnetzen angelegte Kapital betrug am 31. Dezember v. J. in runden Zahlen 14 029 (13 690) Millionen Franken, von welchem Betrage 13 962 (13 687) Millionen thatsächlich verausgabt waren. Die von den Gesellschaften betriebenen Linien hatten eine Gesammtlänge von 33 899 (33 734) km. Von dem aufgewendeten Kapital entfielen auf jedes Kilometer Betriebslänge 403 000 Fr. Bei der Nordbahn betrug die Betriebslänge 3 750 (3 749 *) km, das Anlagekapital 1 677 473 622 (1 649 642 669) Fr., die Einnahmen ergaben 251 780 890 (224 510 412) Fr., während die Betriebsausgaben 140 461 678 (116 496 426) Fr. erforderten, so dass sich die Reineinnahmen auf 111 319 212 Fr. stellten. Die Verhältnisszahl der Ausgaben zur Einnahme beziffert sich somit auf 55,79 (50,76) %. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 80 614 876 (73 672 010), die Menge der beförderten Frachtgüter 33 143 259 (31 138 917) t. Von den Einnahmen entfielen 33,20 % auf den Personenverkehr, 7,97 % auf Eilgut, 57,56 % auf Frachtgut, 1,27 % auf andere Quellen. — Bei der Ostbahn betrug die Betriebslänge 4 862 (4 835) km, das Anlagekapital 2 080 932 874 (2 038 010 023) Fr, die Einnahmen stellten sich auf 192 264 857 (179 130 066) Fr., die Ausgaben auf 103 520 702 (100 018 807) Fr, die Reineinnahmen auf 88 744 155 Fr. Das Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme war also 53,84 (55,84) %. Zur Beförderung gelangten 66 181 934 (62 526 380) Reisende und 18 484 979 (17 404 361) t Frachtgüter. Von der Einnahme entfielen 34,98 % auf den Personenverkehr, 9,01 % auf Eilgut, 54,43 % auf Frachtgut, 1,58 % auf andere Quellen. — Bei der Westbahn betrug die Betriebslänge 5 648 (5 590) km, das Anlagekapital 2 003 860 014 (1 943 015 204) Fr., die Einnahmen stellten sich auf 192 703 662 (176 910 183) Fr., die Ausgaben auf 119 633 272 (93 825 849) Fr., somit die Reineinnahme auf 73 070 390 Fr. Es betrug daher das Verhältniss der Ausgaben zur Einnahme 62,08 (53,04) %. Befördert wurden 112 521 201 (96 229 530) Reisende und 12 239 702 (12 001 418) t Güter. Von den Einnahmen entfielen 45,37 % auf den Personenverkehr, 10,07 % auf Eilgut, 41,62 % auf Frachtgut, 2,94 % auf andere Quellen. — Bei der Orléansbahn betrug die Betriebslänge 7 012 (6 888) Kilometer, das Anlagekapital 2 310 692 683 (2 252 531 235) Fr. Die Roheinnahmen bezifferten sich auf 232 246 510 (215 614 881) Fr, während die Ausgaben 115 535 872 (99 452 909) Fr. erforderten, so dass eine Reineinnahme von 116 710 638 Fr. verblieb. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen betrug sonach 49,75 (44,18) %. Befördert wurden 39 401 364 (33 853 710) Personen und 13 669 978 (11 993 394) t Güter. Von den Einnahmen entfielen 32,40 % auf den Personenverkehr, 11,50 % auf Eilgut, 55,45 % auf Frachtgut, 0,65 % auf andere Quellen. — Bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betrug die Betriebslänge 9 119 (9 024) km, das Anlagekapital 4 527 481 851 (4 446 758 384) Fr. Die Roheinnahmen beliefen sich auf 460 998 071 (435 787 967) Fr., die Ausgaben auf 230 835 778 (208 943 497) Fr., so dass eine Reineinnahme von 230 162 293 Fr. verblieb. Die Ausgaben erforderten 50,07 (47,95) % der Einnahmen. Zur Beförderung gelangten 67 442 621 (65 450 220) Personen und 27 444 379 (26 328 228) t Güter. Von den Einnahmen entfielen 31,25 % auf den Personenverkehr, 12,04 % auf Eilgut, 55,57 % auf Frachtgut, 1,14 % auf andere Quellen. — Bei der Südbahn betrug die Betriebslänge 3 508 (3 457) km, das Anlagekapital abzüglich der dem Staate geleisteten Vorschüsse 1 056 401 343 (1 046 016 767) Fr. Die Roheinnahmen beliefen sich auf 107 653 937 (106 953 165) Fr., die Ausgaben auf 50 624 842 (48 982 017) Fr., es verblieben daher an Reineinnahmen 57 029 094 Fr. Die Ausgaben erforderten 47,03 (45,80) % der Roheinnahmen. Befördert wurden 20 828 729 (20 170 146) Personen und 8 594 828 (8 406 233) t Güter. Von den Einnahmen entfielen 33,86 % auf den Personenverkehr, 7,30 % auf Eilgut, 56,43 % auf Frachtgut, 2,41 % auf andere Quellen.

Der Stand der Betriebsmittel war bei den einzelnen Verwaltungen folgender: bei der Nordbahn 1 777 (1 795) Lokomotiven, 4 643 (4 565) Personenwagen, 61 281 (58 461) Güter- und Gepäckwagen; bei der Ostbahn 1 363 (1 347) Lokomotiven, 3 716 (3 589) Personenwagen, 32 527 (31 732) Güter- und Gepäckwagen; bei der Westbahn 1 606 (1 507) Lokomotiven, 4 780 (4 525) Personenwagen, 27 830 (26 597) Güter- und Gepäckwagen; bei der Orléansbahn 1 464 (1 397) Lokomotiven, 3 996 (3 828) Personenwagen, 30 802 (28 584) Güter- und Gepäckwagen: bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 2 724 (2 638) Lokomotiven, 6 515 (6 535) Personenwagen, 90 407 (86 853) Güter- und Gepäckwagen; bei der Südbahn 847 (841) Lokomotiven, 2 483 (2 473) Personenwagen, 24 733 (24 538) Güter- und Gepäckwagen.

— **Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffe.** Der Bundesrath hat dem von der Präsidialverwaltung dem schweizerischen Eisenbahnverband vorgelegten Nachtragsentwurf zum Transportreglement mit einigen Vorbehalten die Genehmigung ertheilt. Abgelehnt wurde u. a. der Vorschlag des Eisenbahnverbandes, alle nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter mit Frachtbriefen, welche die Vorschrift „bahnlagernd" tragen, von der Beförderung auszuschliessen. Der Nachtrag tritt am 10. Oktober d. J. in Kraft. Vom 1. Januar 1903 ab ist ausschliesslich nur noch die Anwendung des neuen in diesem Nachtrag enthaltenen Formulars für Eilgutfrachtbriefe zulässig.

*) Die nachstehenden Angaben über die Ergebnisse des Vorjahres sind dem Heft 2 des „Archivs f. E.", Jahrg. 1901 entnommen.

— **Brünigbahn.** Von Bern aus wird das Gerücht, die Brünigbahn solle in eine Vollspurbahn umgebaut werden, energisch abgestritten. Es soll sich nur um Ausstreuungen und Machenschaften örtlichen Wettbewerbs handeln. Die Jura-Simplonbahn würde den Umbau sicherlich nicht vornehmen und die künftigen Bundesbahnen erst recht nicht. Man werde nicht eine sich gut verzinsende Schmalspurbahn zu einer nicht einträglichen Vollbahn machen. Ausserdem sei auch endlich nach jahrelangen Anstrengungen der Weiterausbau der Brünigbahn durch Erstellung der Strecke Brienz-Interlaken, als Schmalspurbahn selbstverständlich, nahezu gesichert. — Der beschlossene Winterbetrieb auf der Brünigbahn kann, da noch nicht alle örtlichen Zustimmungen und Vorbereitungen erfüllt sind, am 1. Oktober noch nicht beginnen.

— **Eisenbahnerausstand in Italien.** Am 20. d. Mts. sind auf der Mailänder Nordbahnlinie 1 300 Eisenbahnbedienstete plötzlich in den Ausstand getreten; infolge dessen wurde der Betrieb auf den Strecken Como-Saronno-Mailand, Como-Varese, Mailand-Varese-Laveno, Mailand-Novara und Mailand-Erba so gut wie eingestellt, denn es wurden von 72 fahrplanmässigen Zügen nur 3 oder 4 von Ingeniören der Gesellschaft unter Polizeibegleitung geführt. Nach den italienischen Lokalblättern verlangen die Angestellten eine Erhöhung ihres Mindestlohns von 45 auf 75 L. im Monat. Die Vorschläge der Leitung wurden am 20. d. Mts. als ungenügend bezeichnet und die Fortsetzung des Ausstandes beschlossen.

Das Mailänder Nordbahnnetz umfasst meist nur Bahnen von lokaler Bedeutung. Auf den Hauptlinien um Mailand, die im Betriebe der Societá Italiana per le strade ferrate Meridionali sind, ist der Dienst ungestört.

— **Festsetzung der Abmessungen der auf russischen Plattformwagen zu verladenden Gegenstände.** Von der besonderen technischen Kommission beim allgemeinen Kongress der Vertreter der russischen Eisenbahnen ist die Frage geprüft worden, welche grössten Abmessungen die auf den Plattformwagen von verschiedener Länge zur Verladung gelangenden Gegenstände haben dürfen. In Erwägung dessen, dass die normale Plattform eine Länge von 21 Fuss (= 6,4 m) besitzt und dass diese Plattformwagen fast die Hälfte aller auf dem russischen Eisenbahnnetz verkehrenden Wagen dieser Art ausmachen, beschloss die Kommission, die Eisenbahnen zu verpflichten, zum Transport auf einem Plattformwagen Gegenstände von nicht mehr als 22½ Fuss (= 6,86 m) Länge anzunehmen. Was die auf den Eisenbahnen im Verkehr befindlichen Plattformwagen von 25, 26, 28, 30 Fuss (= 7,62, 7,92, 8,53, 9,14 m) und mehr Länge anbelangt, so können laut Beschluss der Kommission auf diesen auch Gegenstände von mehr als 22½ Fuss (= 6,86 m) Länge verladen werden, doch dürfen diese Gegenstände die Länge des Bodens der betreffenden Plattform nicht um mehr als 1½ Fuss (= 0,46 m) überragen. Diese Beschlüsse der Kommission sind, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" mittheilt, vom Ministerium der Verkehrsanstalten bestätigt worden.

— **Beförderung der wichtigsten Güter auf den russischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1901.** Der „Westnik Finanssow" Nr. 34 veröffentlicht eine Statistik des Güterverkehres auf den Eisenbahnen für die erste Hälfte des Jahres 1901. Aus diesen amtlichen Angaben ist ersichtlich, dass in der ersten Hälfte des Jahres 1901 nach den Häfen und Grenzstationen überhaupt 204 018 Wagenladungen Getreide befördert wurden, d. h. 10 081 Wagenladungen weniger als im Jahre 1900. Den Getreidearten nach wurden befördert: Weizen 38 313, Roggen 37 507 und Hafer 49 726 Wagenladungen, während in der gleichen Zeit des Jahres 1900 befördert wurden: Weizen 23 344, Roggen 47 145 und Hafer 61 316 Wagenladungen. Nach den einzelnen Gebieten wurden folgende Getreidemengen (in Wagenladungen) befördert:

Nach	erste Hälfte 1900	1901
baltischen Häfen	108 553	97 014
der westlichen Grenze	38 025	42 011
den Schwarzmeer- und Asowhäfen .	66 710	62 560
Archangelsk	266	1 486

Die Zufuhr zu den baltischen Häfen ist um 11 500 Wagenladungen zurückgegangen. Dagegen sind nach St. Petersburg zu Wasser 500 000 Pud (= 8 190 t) mehr zugeführt worden, was etwa 5 500 Wagenladungen ausmacht. Hierdurch ist die Gesammtmenge des in Petersburg eingegangenen Getreides die gleiche geblieben, nur wurde ein grösserer Theil zu Wasser befördert. Dieselbe Erscheinung ist auch im Süden beobachtet worden. Einen ganz erheblichen Aufschwung hat dagegen Archangelsk im Jahre 1901 genommen, denn in der ersten Hälfte des Jahres 1900 gelangten nach Archangelsk nur 266 Wagenladungen auf der Eisenbahn und 3 292 000 Pud (= 53 923 t) auf der Dwina, in der ersten Hälfte des laufenden Jahres dagegen 1 486 Wagenladungen auf der Eisenbahn und 4 591 000 Pud (= 75 100 t) auf der Dwina.

Die Beförderungsmengen von Steinkohle erreichten in der Berichtszeit 1901: 439 038 Wagenladungen, 1900: 445 225 Wagenladungen, die von Petroleum 1900: 71 819 Wagenladungen, 1901: 90 818 Wagenladungen; zugleich sind die Beförderungsmengen von Naphta recht nennenswerth gestiegen, und zwar von 69 277 Wagenladungen in 1900 auf 77 830 Wagenladungen in 1901. Auch sind in der ersten Hälfte des Jahres 1901: 40 239 Wagenladungen Salz gegen 37 192 im Jahre 1900 befördert worden.

Nach diesen amtlichen Zahlenangaben ist es zweifellos, dass das erste Halbjahr 1901 in handelspolitischer Beziehung ein ungünstiges gewesen ist, denn von den besonders aufgeführten Beförderungsgegenständen ist nur bei Salz, Petroleum und Naphta ein Anwachsen der Beförderungsmengen festzustellen; alle übrigen Gegenstände weisen eine Abnahme auf, namentlich auch Steinkohlen, was wohl als ein Zeichen dafür gedeutet werden kann, dass auch die Industrie im allgemeinen und die Eisenindustrie im besonderen sich in einer weniger günstigen Lage befindet als im Vorjahre. Es ist dies übrigens eine Schlussfolgerung, die durch die vielen ungünstigen Berichte über die Lage der Industrie durchaus bestätigt wird. Es scheint, als ob der Weltmarkt z. Zt. unter einem Drucke steht, der der Produktion sehr ungünstig ist; offenbar fehlen Abnehmer theils im Auslande, theils ist Russland selbst durch die wenig günstigen Ernten nicht aufnahmefähig. Der Bauer hat kein Geld. Ein paar gute Ernten braucht Russland dringend, damit die grosse ländliche Bevölkerung wieder zahlungsfähig wird und sie auch für mehr als nur für das Nothdürftigste zur Erhaltung der Wirthschaft und zum Fristen des täglichen Lebens Mittel aufwenden kann.

— **Ein Beispiel von Nachlässigkeit im Betriebe einer russischen Eisenbahn.** Wie sorglos und mit welcher sträflichen Nachlässigkeit man in Russland den Betrieb der Eisenbahnen noch immer leitet, davon wird in der Nr. 190 der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" berichtet. Es wird in dieser Veröffentlichung des Ministers der Verkehrsanstalten mitgetheilt, dass am 17./30. August d. J. auf der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn ein Sonderzug abgelassen wurde, der ein Mitglied des Kaiserhauses nach Wirballen befördern sollte, und der auf Werst 411 entgleiste. Die von der Verwaltung sofort angestellte Untersuchung hat ergeben: 1. die Depesche über die Einlegung des Ergänzungszuges wurde dem örtlichen Bahnmeister nicht eingehändigt; 2. die sehr ernste Arbeit der Unterbrechung des Schienenweges wurde nicht nach Anleitung einer besonders hierfür ertheilten Vorschrift geleitet und ausgeführt. Ausserdem wurden dem Maschinenpersonal nicht die für solche Fälle festgesetzten Warnungen gegeben und 3. ist der Ort der Arbeit durch Warnungstafeln offenbar nur mangelhaft geschützt gewesen, und der Vorarbeiter der Rotte, der die Arbeiten leitete, hat die für dergleichen Arbeiten geltenden Vorschriften nicht beobachtet. Die angeführten Umstände, die bei dem Betriebe einer Bahn ganz unzulässig sind, erhalten im vorliegenden Falle eine besondere Wichtigkeit dadurch, dass der Zug Nr. 63 nicht täglich verkehrt und seine Beförderung infolge dessen mit besonderer Vorsicht stattzufinden hatte.

Es folgt nunmehr die Aufzählung der verhängten Strafen, worauf der Erlass schliesst: „Hierbei kann ich nicht umhin, zu bemerken, dass die Bedienung der Lokomotive ihres Dienstes musterhaft gewaltet hat und dank ihrer Aufmerksamkeit und Wachsamkeit ein Theil der Personenwagen des mit grosser Schnelligkeit fahrenden Zuges unversehrt geblieben ist."

Man muss sagen, mehr kann eine Betriebsleitung kaum leisten, namentlich wenn man bedenkt, dass der Zug für die Beförderung eines Gliedes des Herrscherhauses bestimmt gewesen ist und ausserdem als Sonderzug zur Abfertigung gelangte. Wie mag das wohl bei Zügen hergehen, die entweder regelmässig laufen, oder bei denen die Reisenden keinen Anspruch auf besondere Aufmerksamkeit für sich in Anspruch nehmen können?

Fremde Welttheile.

— **Die indochinesische Eisenbahnlinie von Haiphong nach Yünnan** wird dem „Ostasiatischen Lloyd" zufolge 853 km lang sein und sich aus zwei Strecken zusammensetzen. Die erste (385 km) wird von Heiphong nach Hanoi und nach Laokai gehen und von der indochinesischen Regierung selbst gebaut werden. Die zweite (468 km) wird von Laokai nach Yünan-fu gehen und soll von den Konzessionären auf ihre Kosten und Gefahr gebaut werden. Ihnen wird gleichzeitig die erste Strecke auf 75 Jahre anvertraut. Der etwaige Nutzen muss mit der indochinesischen Kolonie getheilt werden. Für den der zweiten Strecke und den Betrieb der ganzen Linie wird eine Summe von 101 Millionen als erforderlich betrachtet. Die Gesellschaft der Konzessionäre wird Schuldverschreibungen bis zum Betrage von 75 Millionen ausgeben, unter Sicherstellung einer dreiprozentigen Verzinsung seitens Indochinas und des Mutterlandes. Der Rest wird zur Hälfte von der Gesellschaft, zur anderen Hälfte von der Kolonie aufgebracht. Indochina befindet sich in einem Zustande unbestreitbaren wirthschaftlichen Aufschwunges, welcher die Opfer rechtfertigt, die für den Bau der erwähnten Eisenbahnlinie aufgebracht werden sollen. Man hält es sogar für nicht unwahrscheinlich, dass diese bald ein Erträgniss abwerfen wird. Sowohl von der Landwirthschaft, als vom Bergbau sind gute Ergebnisse zu erwarten. Die Bevölkerung ist im gegenwärtigen Augenblick völlig beruhigt und im tiefsten Frieden. Bei den Rekognoszirungen, welche die indochinesischen Truppen im Norden von China unternommen haben, sind diese nirgends auf Rebellen gestossen.

— **Ueber die Dahomebahn in Französisch-Westafrika** bringt die „Deutsche Kol.-Ztg." nähere Mittheilungen, denen wir folgendes entnehmen: Das „Journal officiel" vom 30. August veröffentlicht einen Erlass des Präsidenten der Republik über die Verleihung der Konzession für den Oberbau und den Betrieb der Eisenbahn, die von Kotonu, dem seit mehreren Jahren schon mit einer eisernen Landungsbrücke versehenen Hauptort der Kolonie, nordwärts nach dem Innern Dahomes führen soll. Bekanntlich haben die Franzosen das eigentliche Königreich Dahome erst im Jahre 1894 durch den Feldzug des Generals Dodds unter ihre Gewalt gebracht und unter ihre Verwaltung genommen. Vor einigen Jahren nahm die Kolonie die Anlage des Unterbaues der Eisenbahn in Angriff, und heute schon ist sie in der Lage, eine beinahe 100 km lange Strecke dem Betriebskonzessionär fertig für die Schienenlegung zu übergeben.

Herr Georges Borelli, Mitglied der bekannten westafrikanischen Handelsfirma aus Nantes, erhält die Konzession bis Tschauru (etwa 300 km). Die Bahn wird von Kotonu auf einer kleinen Strecke in westlicher Richtung nach Pahu geführt, von wo eine Zweigbahn nach dem bekannten Küstenort Weida (Whyda) gehen soll; von Pahu wird sie über Allada, Toffo, Otscheribé, Pauignan, Aguagon, Sawé und Kemo nach Tschauru geführt. Herr Borelli erhält auf 25 Jahre ein Wahlrecht für die Fortsetzung der Bahn bis zum Niger, zwischen Karimama und Madekali. Die Franzosen bewecken also, sich ausser der Schifffahrt durch englisches Gebiet auf dem Niger eine Bahnverbindung nach dem Strome oberhalb der Fälle zu sichern, so dass sie unter Benutzung der Schifffahrt auf dem Nigerbogen über Timbuktu, der im Bau begriffenen Eisenbahn vom oberen Niger nach dem Senegalfluss und der Schifffahrt auf dem letzteren eine fortlaufende Kette von Verbindungen durch ihr westafrikanisches Reich besitzen werden. Das Vorzugsrecht des Konzessionärs bleibt anderen Bewerbern gegenüber in Kraft, so lange diese ihn für die Höchstsätze der Tarife und den Zuschuss nicht um mindestens 15 % unterbieten. Während zehn Jahren wird die Kolonie, ausser etwaigen Zweigbahnen, keine andere Eisenbahn südlich vom 9. Breitegrad anlegen lassen.

Als Entschädigung für den Bau und Betrieb wird dem Konzessionär während acht Jahren ein Zuschuss von 2 000 Fr. für das Kilometer bewilligt, und zwar werden hierfür die beiden Strecken Kotonu-Pauignan und Pauignan-Tschauru getrennt, so dass auf ersterer gleich mit je 50 in Betrieb genommenen Kilometern gerechnet wird. Ausserdem werden Herrn Borelli folgende Landkonzessionen ertheilt: 1 500 ha zwischen Kotonu und Dan, 80 000 ha im eigentlichen Dahome bis zu 7° 45′ und 20 000 ha von dort bis zum 9.° nördlicher Breite. Die Ländereien sollen möglichst nahe der Bahnstrecke, doch nicht in zu schmalen Streifen und nicht zu beiden Seiten der Bahn gewählt werden. Die Ländereien sind dem Konzessionär nach Maassgabe der Inbetriebsetzung der einzelnen Strecken als Eigenthum zu überweisen. Auf den sämmtlichen Ländereien erhält der Konzessionär Schürfrechte. Ausser dem Bahnbau und -Betrieb wird ihm der Betrieb der Hafenanlagen und Landungseinrichtungen bis 20 km westlich von Kotonu, also auch der vorhandenen Landungsbrücke, übertragen.

Der Aufsichtsrath der Gesellschaft, die an die Stelle des Konzessionärs treten muss, wird zu Dreivierteln aus Franzosen

bestehen. Die Kolonie wird am Betriebsreingewinn mit einem Drittel betheiligt sein, so lange die Betriebszuschüsse nicht an die Kolonie heimgezahlt sind, später mit einem Viertel vom Betriebsgewinn unter 4000 Fr., mit einem Drittel vom Betriebsgewinn von 4000 bis 10000 Fr. und einem Viertel vom Betriebsgewinn über 10000 Fr. für das Kilometer. Die Gesellschaft darf ihre Land- und Bergwerksrechte veräussern, jedoch nur mit Zustimmung der Regierung; der Ertrag der Verkäufe ist in erster Linie auf die Abzahlung der Zuschüsse und die Einlösung der Schuldverschreibungen zu verwenden. Nach Ablauf von drei Jahren darf, persönliche Ausnahmen vorbehalten, im Bahnbetriebe, nach sechs Jahren auf den Ländereien der Gesellschaft nur französisches Personal beschäftigt werden. Wie bei den Konzessionen in Französisch-Kongo legt die Regierung der Gesellschaft die Verpflichtung auf, für sämmtliche Kosten aufzukommen, die aus der Errichtung besonderer Verwaltungs- und Polizeitruppenposten erwachsen, die wegen der Thätigkeit der Gesellschaft nothwendig werden können. Das Eisenbahnbau- und Betriebsmaterial einschliesslich des Brennstoffes ist zollfrei. Aus dem dem Erlass beigegebenen Bedingungsheft erwähnen wir nur, dass die Spurweite 1 m beträgt und folgende Tarifsätze für das Kilometer bewilligt sind:

Personen	bis 125 km Franken	darüber bis 250 km Franken	darüber Franken	
I. Klasse	0,50	0,40	0,30	Reisegepäck:
II. „	0,25	0,20	0,15	0,20 Fr. für 100 kg
III. „	0,07	0,06	0,05	
Waaren für die Tonne				
1. Gruppe	1,50	1,25	1,00	
2. „	1,00	0,75	0,50	
3. „	0,60	0,40	0,20	

Unter die erste Waarengruppe gehören die Einfuhrwaaren sowie Elfenbein. Die zweite Gruppe umfasst Palmkerne, Palmöl, Getränke, Kautschuk, Kaffee, Kakao, Tabak usw., die dritte Gruppe Erdnussöl, Baumwolle, Getreide, Reis, Mais, Maniok, Mehl, Baustoffe, Maschinen, Geräthe usw. Für Staatstransporte wird eine Ermässigung von 25 % vorgeschrieben, die bei Baumaterialien für Eisenbahnunterbau auf 50 % steigt.

Die Konzession wird auf 75 Jahre für die Eisenbahn ertheilt. Zehn Jahre nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke hat die Regierung das Recht, die Eisenbahn zurück zu kaufen, wogegen die Ländereien Eigenthum der Gesellschaft bleiben. Eine Verfügung des Kolonialministers Decrais vom 7. Juni d. J. ermächtigt Herrn Borelli, an seine Stelle die „Compagnie française des chemins de fer du Dahomey“ zu setzen, und erklärt die Konzession für rechtskräftig.

— **Eine Eisenbahn für Togo.** Wie die „D. Kol.-Ztg.“ mittheilt, hat das kolonial-wirthschaftliche Komitee in seiner Sitzung vom 12. d. Mts. im Anschluss an seine Verhandlungen über die Transportfrage für die Baumwollversuchspflanzung in Tove beschlossen, die Entsendung von Eisenbahnsachverständigen nach Togo zwecks Feststellung einer Trasse Lome-Misahöhebezirk und Ausarbeitung von Plänen, Rentabilitätswahrscheinlichkeit und Kostenanschlag für drei Spurweiten in die Wege zu leiten. Als Unterlage für die Arbeiten ist u. a. eine Wirthschaftskarte von Togo ausgearbeitet, welche die Palmöl-, Palmkern-, Kokospalmen- und Kautschukzonen sowie das Vorkommen von Baumwolle, Mais, Reis, Erdnuss, Kola, Viehzucht usw. nachweist.

— **Bostoner elektrische Hochbahn.** Die Hochbahn ist gewissermaassen eine Erweiterung der Bostoner Untergrundbahn, die, wie mehrfach in der Vereinszeitung berichtet, den Zweck hatte, in der Innenstadt die elektrischen Strassenbahnwagen unter die Erde zu führen, um hier die städtischen Strassenzüge zu entlasten. Dieser Strassenbahntunnel hat 3,2 km Länge. Man hat inzwischen für zweckmässiger erkannt, den Strassenbahnbetrieb und den Tunnelbetrieb auseinander zu halten, im Anschluss an den Tunnel Hochbahnen zu errichten und Tunnel und Hochbahnen als ein gesondertes Schnellverkehrssystem zu betreiben. Die Hauptlinie, die durch den Tunnel führt und im Norden über den Charlesfluss bis Sullivan, im Süden bis zur Dudleystrasse geführt ist, wurde am 10. Juni d. J. dem Betrieb übergeben, während die sog. Atlantic Avenueschleife, welche ermöglicht, den Tunnel mittelst Viadukts zu umgehen, am 1. September eröffnet werden sollte. Die Hochbahn wird im übrigen südlich bis zur Townsendstrasse erweitert und eine Seitenlinie noch nach dem Harvard Square erhalten. Vom Sullivan Square bis zur Dudleystrasse hat die Bahn 13 km, bis zur Townsendstrasse 14,4 km Länge. Die Fahrzeit auf die 13 km beträgt jetzt 22 Minuten, oft auch nur 19 Minuten mit und 16 Minuten ohne Anhalten, während die Fahrt auf der Strassenbahn 45 oder 50 Minuten dauert. Die Bahn hat viele Steigungen bis zu 1 : 20 und mehrere scharfe Krümmungen von 27,5 m Halbmesser. Die längste gerade Strecke beträgt 450 m. Die Park Square-Station (im Tunnel), die am meisten besuchte, wird täglich von 100000 Fahrgästen benutzt. Hier fahren Züge alle 15 Sekunden ab. Die Signale sind selbstthätig. Sie werden durch Druckluft gestellt. Bemerkenswerth ist, dass sich die elektrischen Stadtbahnen jetzt immer mehr und demnächst wohl allgemein des selbstthätigen Signalsystems bedienen. Die Liverpooler Hochbahn hat das Timmis'sche, die Pariser Stadtbahn das Hall'sche selbstthätige Signalsystem. Die Glasgower innere Ringbahn hat ein halb selbstthätiges System nach Saxby & Farwer, während früher die Signale ganz von Hand gestellt wurden. Bei der Berliner Hochbahn hat sich die Firma Siemens & Halske allerdings zum selbstthätigen System nicht entschliessen können.

— **Eisenbahnunfall bei Ayon (Nordamerika).** Auf der Station Ayon (Massachusetts) stiess ein Güterzug auf einen Wagen eines von Boston kommenden Personenzuges und schleuderte ihn vom Damm hinab. Drei Männer und drei Frauen wurden getödtet und acht Personen verwundet.

Allgemeines.

— **Denkmal für John Ericsson.** Dem um die Anfänge des Lokomotivbaues und damit um das Eisenbahnwesen hochverdienten grossen schwedischen Erfinder ist, wie die „Frankf. Ztg.“ berichtet, in Stockholm auf dem Nybroplatze ein Denkmal errichtet und am 14. d. Mts. feierlich enthüllt worden. John Ericsson war im Jahre 1803 als Sohn eines armen Bergmannes geboren. Durch eisernen Fleiss und ungewöhnliches Talent brachte er es bereits mit vierzehn Jahren zu dem Posten eines Werkführers bei dem Bau des berühmten Götakanales unter Graf Platen. Er soll damals noch so klein gewesen sein, dass er nur mit Hilfe eines Schemels das Nivellirinstrument erreichen konnte. Mit 17 Jahren trat er in ein Infanterieregiment und wurde zwei Jahre später Offizier. 1826 verliess er Schweden, um in England als Erfinder zu leben. Hier erfand er u. a. seine Heissluftmaschine und baute in sieben Wochen eine Lokomotive, mit der er in einem Wettbewerb der Manchester-Liverpoolbahn die grösste Geschwindigkeit erzielte und den ersten Preis gewann. Da aber seine Lokomotive infolge der eiligen Anfertigung Schaden erlitten hatte, trat er freiwillig seinen Preis an seinen Mitbewerber, der kein Geringerer war als Stephenson, ab. Kurz darauf waren seine Arbeiten über die Verwendung der archimedischen Schraube zum Fortbewegen von Schiffen zu einem Abschluss gelangt, und er konnte der Admiralität einen nach diesem System gebauten Schleppdampfer für Versuche zur Verfügung stellen. Man fürchtete jedoch seltsamerweise den kühnen, ausländischen Erfinder und verwarf dessen Erfindung, was ihn dermaassen erbitterte, dass er England verliess und nach den Vereinigten Staaten auswanderte. Als im amerikanischen Unabhängigkeitskriege die Armeen der Nordstaaten wiederholt unterlegen waren und die Südstaaten auch zur See die Uebermacht zu gewinnen drohten, schlug Ericsson vor, einen Monitor nach seinen Plänen zu bauen. Er begegnete zuerst nur Widerstand und Zweifel, doch entschloss man sich angesichts der Gefahr dennoch, ihm den Bau zu übertragen, den er in 100 Tagen ausführte. Am 8. März 1862 war das gefürchtete Riesenschiff der Südstaaten „Merrimac“, nachdem es die Fregatten „Cumberland“ und „Congress“ zerstört, auf der Hamptonrhede erschien, um den Rest der Nordflotte zu vernichten und sodann die unbefestigten Küstenstädte zu bombardiren, als unerwartet der kleine „Monitor“ in Thätigkeit trat. In fünf Stunden, während welcher zahlreiche Schüsse des „Merrimac“ wirkungslos vom Stahlkörper des Zwerges abprallten, während andererseits die beiden Geschütze des „Monitor“ dem „Merrimac“ ein Leck nach dem anderen beibrachten, war letzterer kampfunfähig und zog sich für immer zurück. Mit diesem Siege war die Ueberlegenheit der Nordstaaten gesichert, die Flotte gerettet und das Bombardement der Städte abgewandt. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat diesen Dienst nicht vergessen. Das stolzeste Schiff der amerikanischen Flotte, die „Baltimore“, nahm am 23. August 1890 die irdischen Ueberreste des am 8. März 1889 verstorbenen grossen Mitbürgers im Hafen von Newyork an Bord und brachte sie nach Stockholm.

— **Kraftwagenverkehr im Sudan.** Wie wir s. Zt. mittheilten, bildete sich vor etwa einem Jahr im französischen Sudan eine Gesellschaft, welche zur Versorgung der zwischen dem Senegal und dem Niger belegenen Posten einen Kraftwagenbetrieb einzurichten beabsichtigte; wie jetzt berichtet wird, wurde diese Gesellschaft durch den Mangel an Wegen im Sudan gezwungen, den Plan aufzugeben, so dass das ganze Unternehmen scheiterte. Die schon beschafften 60 Wagen, von denen jeder 12000 Fr. gekostet haben soll, stehen nun nutzlos

und kläglich unter ihren Baracken, und der Versuch, sie in Madagaskar oder Algerien unterzubringen, ist gescheitert. Wer will, so fragt das „Journal des transports", 60 Wagen haben, die tief aus dem Innern Afrikas zu holen sind? — Wir können nicht umhin, unser Erstaunen über die Leichtfertigkeit auszudrücken, mit der diese Wagen beschafft sind, ohne dass man sich vorher von der Fahrbarkeit der weiten Wegstrecken jener entlegenen Gebiete überzeugt hatte.

— Unter der Ueberschrift „**ein interessantes Aktenstück zur Vorgeschichte der ersten Personeneisenbahn Liverpool-Manchester**" veröffentlicht der Regierungsrath Max Geitel im „Polytechnischen Centralblatt" einen Rechenschaftsbericht der Liverpool-Manchester-Eisenbahngesellschaft, der im Jahre 1825 in Dingler's „Polytechnischem Journal" in deutscher Uebersetzung zum Abdruck gekommen und vom Uebersetzer mit verschiedenen lehrhaften Randbemerkungen versehen worden ist. Herr Geitel hebt dabei mit vollem Rechte hervor, dass die am 16. September 1830 dem Verkehr übergebene Eisenbahn Liverpool-Manchester ein glänzendes Denkmal sei nicht blos für Stephenson's erfinderischen Geist, sondern ebensowohl für den kühnen Unternehmungssinn und den geschäftlichen Weitblick derjenigen englischen Finanzmänner, die ein Vermögen an die Verwirklichung der Stephenson'schen Gedanken wagten. Demgegenüber machen allerdings die einleitenden Worte des ungenannten Uebersetzers, mit denen er den Abdruck des Berichts in einem deutschen Blatte, sozusagen, entschuldigen zu müssen glaubte, einen etwas kläglichen Eindruck. Sie lauten wie folgt: „Wir kennen zwar einen Theil dieser riesenhaften Unternehmung bereits aus einer Beilage der „Allgemeinen Zeitung". Es ist aber der Mühe werth, dieselbe genau aus der Quelle kennen und danach den englischen Charakter wenigstens würdigen zu lernen; denn bis zur Nachahmung wird bei unseren allseitigen Fortschritten nach rückwärts noch viel Wasser den freigewordenen Rhein hinablaufen."

Diese Vermuthung hat sich glücklicherweise als unrichtig erwiesen, denn bekanntlich wurde bereits im Jahre 1835 die erste deutsche Eisenbahn eröffnet, und seitdem ist das deutsche Eisenbahnnetz in ununterbrochener glänzender Entwickelung geblieben.

Bücherschau.

— **Die Technik** des **Fernsprechwesens** in der deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung. Lehrbuch für Post- und Telegraphenbeamte Von O. Canter, kaiserlichem Postrath. Mit 9 Tafeln und 276 in den Text gedruckten Abbildungen. Dritte vermehrte Auflage. Breslau. J. U. Kern's Verlag (Max Müller). 1901. Preis 10 *M.*

Unter den Mitteln zur Beschleunigung des Weltverkehrs, welche die Elektrizität an die Hand gegeben hat, ist das Telephon nach Wesen und Wirkung eines der wunderbarsten und hat sich in seltenem Maasse entwickelungsfähig auch in der Ueberwindung des Raumes erwiesen. In der Einleitung des Canter'schen Werkes ist ausgeführt, welche ausserordentliche Verbreitung das Telephon in der kurzen Zeit seit 1877, wo zuerst mit dem Bell'schen Telephon im Generalpostamt in Berlin Versuche angestellt wurden, gefunden hat — im Stadtverkehr, im Nachbarverkehr und schliesslich auch im Verkehr sehr langer Ueberlandstrecken. Aus der sehr lehrreichen geschichtlichen Uebersicht, die Canter in der Einleitung gibt, ist hervorzuheben, dass, obwohl im Gebiet der deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung erst 1880 die erste Stadt-Fernsprecheinrichtung eröffnet worden ist, im Jahre 1897, 20 Jahre nach Einführung des Telephons, im Reichspostgebiet bereits 528 Stadt-Fernsprecheinrichtungen mit 144 007 Sprechstellen bestanden. Am 1. Oktober 1897 gab es 22 Fernsprechverbindungen, die über die Grenzen des Reichspostgebiets hinausgingen, darunter die 969 km lange Linie Berlin-Budapest, während zu derselben Zeit innerhalb des Reichspostgebietes 748 Fernsprechverbindungsanlagen im Betriebe waren, darunter Berlin-Memel mit 1 012 km Länge. Seit dem Jahre 1898 sind seitens der Reichspost- und Telegraphenverwaltung eine Reihe wichtiger Neuerungen eingeführt worden, unter denen namentlich auch eine Neuregelung des Gebührenwesens hervorzuheben ist (20. Dezember 1899). Die Technik hat sich den neuen Forderungen Schritt für Schritt angepasst, und immer weiter wird an der Vervollkommnung des Fernsprechwesens gearbeitet. Wie schnell hier die Dinge gehen, dafür ist Beweis, dass seit der Drucklegung des Canter'schen Werkes kürzlich in Berlin bereits wieder eine wesentliche Neuerung, die selbstthätige Fernsprechvermittelungsanstalt, dem öffentlichen Verkehr übergehen worden ist, die ohne menschliche Bedienung auf einem Fernsprechamt die Herstellung der gewünschten Verbindungen zwischen den einzelnen Anschlussleitungen auf elektromechanischem Wege zu Stande kommen lässt.

Zu welchem grossen Umfange sich die Fernsprechtechnik in der kurzen Zeit, die nach der Erfindung Bell's verflossen ist, ausgewachsen hat, davon gibt Canter's Buch endgültige Kunde, dessen Inhalt fast an 400 Textseiten umfasst. Auf die Einzelheiten einzugehen, ist hier nicht der Ort; den Inhalt betreffend sei nur erwähnt, dass von den fünf Abtheilungen des Buches die erste die Apparate für den Fernsprechbetrieb, die zweite die Schaltungen darstellt. Die dritte umfasst die Fernsprech-Vermittelungsanstalten für Theilnehmer-Einzelleitungen, die vierte für Theilnehmer-Doppelleitungen, die letzte besondere Schaltungen. In einem Nachtrag sind verschiedene Neuerungen behandelt. In sehr zweckmässiger Weise ist schliesslich vom Ganzen eine kurze Zusammenfassung des Inhalts gegeben.

Die Darstellung ist sehr klar und übersichtlich, die Abbildungen sind anschaulich. Das Buch ist jedenfalls ein ausgezeichneter Lehrmeister auf dem weiten Gebiete des Fernsprechwesens.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Neutomischel und Eichenhorst an der Bahnstrecke Posen-Bentschen gelegene Haltestelle Sontop für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Thieren in einbödigen Wagen eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, lebenden Thieren in mehrbödigen Wagen, Sprengstoffen und Privatdepeschen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Sontop in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn, in den ostdeutschen und mitteldeutschen Privatbahntarif, den Militärbahn-Staatsbahntarif, den südostpreussischen, schlesisch-sächsischen und hanseatisch-ostdeutschen Gütertarif, den Tarif für den Verkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, die schlesischen Kohlentarife und in den Staatsbahn - sowie Staatsbahn - Privatbahn-Thiertarif aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 19. Sept. 1901. (2449)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Thorn-Schönsee zwischen den Stationen Tauer und Schönsee neu eingerichtete Haltestelle R i c h n a u für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet und gleichzeitig in den Gruppentarif I — Bromberg, Danzig, Königsberg — sowie in die Gruppenwechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft. Die Behandlung der Frachtpapiere erfolgt in Schönsee.

Von demselben Zeitpunkte ab erhält die jetzige Haltestelle R i c h n a u an der Strecke C u l m s e e - S c h ö n s e e die Bezeichnung „H o f l e b e n".

Bromberg, den 17. Sept. 1901. (2450)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Rogasen - Elsenau - Inowrazlaw 8,0 km von Bartschin und 3,5 km von Pakosch entfernt gelegene Haltepunkt H a n s d o r f i. P. für den Personen- und Gepäckverkehr und die an der Strecke Posen-Gnesen-Inowrazlaw gelegene, für den Wagenladungsgüterverkehr bereits bestehende Haltestelle W i e d e r a u auch

für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Stückgut- und Viehverkehr eröffnet.

Gepäckstücke werden in Hansdorf i. P. unabgefertigt mitgenommen, die Fracht hierfür wird auf der nächsten geeigneten Station erhoben.

Die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt nach wie vor in Wiederau ausgeschlossen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge sind aus dem am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Fahrplan zu ersehen.

Bromberg, den 20. Sept. 1901. (2451)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Brohlthal-Eisenbahn.

Vom 1. Oktober d. J. tritt ein neuer Fahrplan in Kraft. Wesentliche Aenderungen gegen den Sommerfahrplan sind nicht eingetreten.

Köln, im September 1901. (2452H&V)
Brohlthal-Eisenbahngesellschaft.
Der Betriebsdirektor.

3. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Am 1. Oktober 1901 wird die Station Dogern für den gesammten Güterverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 20. Sept. 1901. (2453)
Gr. Generaldirektion.

Im Berlin-Stettin-sächsischen Verbandsverkehre treten am 25. September d. J. direkte Frachtsätze für die Beförderung lebender Thiere zwischen Fürstenwalde und Dresden-Alt- und Neustadt in Kraft, worüber diese Stationen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 23. September 1901. (2454)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Oktober d. J. tritt zum Gütertarif für die Gruppe IV — Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Münster — der Nachtrag 16 in Kraft, welcher neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen, besondere Bestimmungen zu der Verkehrsordnung und zum Nebengebührentarif, Tarifkilometer für die Stationen Lippramsdorf und Maria-Veen des Direktionsbezirks Münster, sowie für die demnächst zur Eröffnung gelangenden Stationen Handorf-Welle, Hemsen, Holm, Schneverdingen, Wintermoor und Wolterdingen an der Neubaustrecke Soltau-Buchholz, ferner anderweite, gekürzte Tarifkilometer zwischen verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Altona einerseits und der Direktionsbezirke Hannover und Münster andererseits enthält.

Der Nachtrag ist durch die Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 18. Sept. 1901. (2455)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Im Heft 4 des Verbandsgütertarifs (Reichsbahn-Baden) vom 1. September 1901 sind für die Station Jagstfeld (bad. Bahn) im Verkehr mit den Reichsbahnstationen, für welche bisher Tarifentfernungen nicht vorgesehen waren, solche nachträglich eingeführt worden, und ist demzufolge in der Vorbemerkung 8 zum Kilometerzeiger der Stationsname Jagstfeld in Wegfall gekommen. Nähere Auskunft ertheilen die in Frage kommenden Abfertigungsstellen.

Auf Seite 82 des Tarifs ist die Entfernung Grötzingen-Heming von 257 auf 157 km berichtigt worden.

Strassburg, den 17. Sept. 1901. (2456)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 7 des Verbandsgütertarifs.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1901 gelangt in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 73 (Rohbenzin) ab Kralup, Station der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn, nach Eislingen ein Frachtsatz von 1,53 ℳ. für 100 kg zur Einführung.

München, den 18. September 1901. (2457)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. wird die Station Jägerndorf des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif 10 für Getreide aller Art etc. des Tarifheftes Nr. 1 aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 20. Septbr. 1901. (2458)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerischer Güterverkehr, Theil II, 2. Heft (Verkehr mit V. S. B.) vom 1. Dezember 1899.

Am 1. Oktober l. J. tritt zum obenbezeichneten Tarif der II. Nachtrag in Kraft, welcher Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs enthält.

München, den 20. Septbr. 1901. (2459)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerischer Verkehr; Gütertarif für Genf tr. und Verrières tr. vom 1. Juli 1872.

Mit Wirksamkeit ab 25. September l. J. finden die Frachtsätze des Spezialtarifes IX für Wein in Fässern usw. auch auf Wein in Reservoirwagen Anwendung.

München, den 19. Septbr. 1901. (2460)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Oktober d. J. wird im Ausnahmetarif 16 für Schwefelkies (Gütertarif Elberfeld-Essen, Gruppe VII) ein neuer Frachtsatz von Grevenbrück nach Dortmund Hafen in Höhe von 0,26 ℳ. für 100 kg eingeführt.

Elberfeld, den 20. Septbr. 1901. (2461)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Magdeburg etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Haltestelle Teltow des Direktionsbezirks Halle a/S. in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 18. September 1901. (2462)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtete Station Klein-Gerau des Direktionsbezirks Mainz in den Gütertarif für obenbezeichneten Verband einbezogen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (2463)

Frankfurt a/M., den 17. September 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Vom 1. Oktober d. J. bis 1. Oktober 1902 tritt im Verkehr zwischen Ibbenbüren Staatsbhf. und Saerbeck der Teutoburger Wald-Eisenbahn ein Ausnahmetarif für Steine des Spezialtarifs III in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Münster, den 19. September 1901. (2464)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III).

Vom 1. Oktober d. J. ab wird die zwischen den Stationen Wellmitz und Guben an der Bahnstrecke Frankfurt a/O.-Guben gelegene Haltestelle Coschen in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 14. September 1901. (2465)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs).

Im Gruppen- und Wechselverkehr der vereinigten preussisch-hessischen Staatsbahnen, im Binnenverkehr der Militärbahn, im Militärbahn-Staatsbahnverkehr, im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, im Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen mit den oldenburgischen Staatsbahnen und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn erhalten Ziffer 1 und 2 des Waarenverzeichnisses vom 1. Oktober 1901 ab folgenden Wortlaut:

1. Düngemittel, folgende: Dünger (Mist und Abtrittsdünger); Gaskalk, Gipsasche, Kalkasche (Staubkalk) — s. auch den Ausnahmetarif 4a —, Kalkmehl aus Muscheln — s. auch den Ausnahmetarif 4 —; Mülldünger (Haus- und Strassenkehricht, ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten); Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl; Wollstaub.
2. a) Erde, gewöhnliche, Kies*) usw. b) Thon } wie im Spezialtarif III genannt.

[*) Wegen Kies, Grand und Sand s. auch den Ausnahmetarif 5.]

Berlin, den 16. September 1901. (2466)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Oktober 1901 gelangen für die Beförderung von Kleie- und Oelkuchen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	den Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen			
	Heilbronn Hauptbhf.	Stuttgart Hauptbhf.	Stuttgart Nordbhf.	Stuttgart Westbhf.
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Station der k. k. priv. österr. Nordwestbahn:				
Schreckenstein	1,45	1,48	1,49	1,50

München, den 18. September 1901. (2467)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die zwischen Zabern und Steinburg gelegene Haltestelle Zornhof wird am 1. Oktober 1901 für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet und treten mit diesem Tage die hierfür in den Heften 2, 3 und 4 des Verbands-Gütertarifs enthaltenen Frachtsätze und Bestimmungen in Kraft.

Strassburg, den 17. Sept. 1901. (2468)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt an Stelle des im Tarifheft 4 befindlichen Anhanges, betreffend den Verkehr mit Stationen von Nebenbahnen, der in einem besonderen Hefte herausgegebene Anhang zu den direkten Gütertarifen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei denen dieser Anhang auch käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 18. September 1901. (2469)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Wernigerode als Versandstation in den im obenbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif 5b für Pflastersteine usw. einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 18. Septbr. 1901. (2470)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 wird die Station Osterholz-Scharmbeck des Direktionsbezirks Hannover als Empfangsstation in den im Gütertarif für die Gruppe IV und in den Tarifen für den ostdeutsch-nordwestdeutschen, Berlin-Stettin - nordwestdeutschen, nordwestdeutsch - mitteldeutschen, nordwestdeutsch - hessischen, nordwestdeutsch-rechtsrheinischen und nordwestdeutsch-linksrheinischen Güterverkehr, sowie in den Gütertarifen für den westdeutschen und den mitteldeutschen Privatbahnverkehr bestehenden Ausnahmetarif E 1 für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 18. Septbr. 1901. (2471)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Theil VI, Heft Nr. 2 vom 1. Dezember 1896.

Die Station Ruma der k. ungarischen Staatseisenbahnen ist mit Gültigkeit vom 1. September d. J. für die Beförderung von getrocknetem Obst und Pflaumenmus mit den für Mitrovicz-Szávapart bestehenden Frachtsätzen (Abtheilung II) in den Tarif einbezogen worden.

München, den 16. September 1901. (2472)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Güterverkehr.

Theil VI, Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst vom 1. Dezember 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. September l. J. wurde die Station Ruma in die Abtheilung B mit den für Mitrovicz-Szávapart loco bestehenden Frachtsätzen einbezogen.

München, den 18. September 1901. (2473)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 18. d. Mts. wird die Station Aachen Cölnthor in den deutsch-italienischen Ausnahmetarif Nr. 30b für Eisenbahnwagen (auf eigenen Rädern laufend) nach Italien aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verbandsabrechnungsbüreau in Strassburg. (2474)

Strassburg, den 18. September 1901.
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Ruma der k. ung. Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 8 für die Beförderung von gedörrtem Obst und Pflaumenmus, enthalten im Tarif-Theil II, Heft 4 vom 1. Oktober 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1902 wird die Station Ruma der königl. ungar. Staatseisenbahnen in den obenbezeichneten Ausnahmetarif unter Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen mit den für Mitrovicz-Szávapart bestehenden Frachtsätzen einbezogen.

Wien, am 19. September 1901. (2475)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Für Getreide etc. des Ausnahmetarifes Nr. 2 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Gleisdorf	a) 281 ₰ b) 261 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Gleisdorf	a) 276 ₰ b) 256 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Gleisdorf	a) 317 ₰ b) 297 „

Im Verkehr mit Dresden-Elbkai ermässigen sich für Kleie etc. die Frachtsätze um 14 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 19. September 1901. (2476)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Glas der Pos. G 12 und Hohlglaswaaren der Pos. H 14 des Theiles I für die Elbeumschlagsverkehre vom 1. März 1899 treten bei Ausfuhr aus dem österreichisch - ungarischen Zollgebiete 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Chlumec-Pilar	83 ₰
„ Erdweis	87 „
„ Graz	181 „
„ Ihlawka-Katharinenbad	87 „
„ Jareschau	85 „
„ Suchenthal	85 „
„ Wien K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G., „ Wien-Lagerhaus, „ Wien-Praterkai	116 „
„ Wien I K. E. B.	127 „
„ Penzing	126 „

Im Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg.

Im Verkehr mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehenden Frachtsätze für Glas der Pos. G 12 um 36 ₰ und für Hohlglaswaaren der Pos. H 14 um 29 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Lan-

dungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.
Wien, am 19. September 1901. (2477)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr.
(Einbeziehung der Station Schottwitz in den Tariftheil II, Heft 2, Ausnahmetarif für Getreide etc.)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 wird die Station Schottwitz der königl. Eisenbahndirektion Breslau in den vom 1. August 1898 bestehenden Tariftheil II, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc., einbezogen und ist auf Seite 32 des bezüglichen Tarifes in die Schnitttafel Ib wie nachstehend aufzunehmen:

Schnitttafel Ib.

Kilometer	Vom Schnittpunkte nach	Eigenthumsbahn	A und B: a Getreide etc. (in Pfennige für 100 kg)	A und B: b Kleie etc. (in Pfennige für 100 kg)
201	Schottwitz	Breslau	96	50

Wien, am 19. September 1901. (2478)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Für den Verkehr zwischen Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen und der Station Euskirchen (Cölnerstrasse) der Euskirchener Kreisbahnen kommen vom 23. d. M. ab direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 (Rüben, Schnitze usw.) zur Einführung.
Cöln, den 19. Sept. 1901. (2479)
Direktion der Cöln-Bonner Kreisbahnen,
zugleich im Namen der westdeutschen Eisenbahngesellschaft.

Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn.
Mit Gültigkeit vom 3. November d. J. kommt im „mitteldeutschen Privatbahngüterverkehr" ein 50 prozentiger Zuschlag zu den Entfernungen unserer Stationen zwischen Nauendorf und Gerlebogk zur Einführung, wodurch die Tarifsätze dieses Verkehres eine entsprechende Erhöhung erfahren.
Näheres ist bei der Güterabfertigungsstelle in Löbejün sowie bei der unterzeichneten Direktion zu erfahren.
Berlin W., am 19. Sept. 1901. (2480)
Augsburgerstr. 37.
Die Direktion.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.
Mit sofortiger Gültigkeit hat der Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation verschiedene Aenderungen und Ergänzungen erfahren. Näheres ist bei unseren Güterabfertigungsstellen zu erfragen.
Mühlhausen Th., den 15. Sept. 1901.
Der Vorstand. (2481RM)

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I vom 1. Januar 1900.
Im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I werden folgende Aenderungen mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. eingeführt:
I. die Zusatzbestimmungen IV—VI zu § 11 der Verkehrsordnung sind wie folgt zu ändern:
1. unter IV A 3 auf Seite 9 des Tarifs die Worte „bis zu den Sätzen der Militärfahrkarten (Urlaub)" in „bis zu dem Satze von 1,5 ₰ für die Person und das Tarifkilometer";
2. unter IV B 1, IV C 1, V A 1 und V C 1 die Worte „Militärfahrpreis (Urlaub)" in „Satz von 1,5 ₰ für die Person und das Tarifkilometer";
3. unter V C 2 die Worte „den vollen Militärfahrpreis (Urlaub) zu zahlen hat" in „zum Satze von 1,5 ₰ für das Tarifkilometer befördert wird";
4. unter VI die Worte „zum Militärfahrpreis (Urlaub)" in „zum Satze von 1,5 ₰ für die Person und das Tarifkilometer" und das Wort „Militärfahrkarte" in „Fahrkarte";

II. hinter VI ist folgende neue Zusatzbestimmung einzufügen:
„VII. Berechnung der Fahrpreise.
Insoweit nach den vorstehenden Zusatzbestimmungen IV—VI der Satz von 1,5 ₰ für die Person und das Tarifkilometer der Berechnung der Fahrpreise zu Grunde gelegt wird, werden Beträge unter 5 ₰ gar nicht, von 5 ₰ ab aber für 0,10 ℳ gerechnet."
Berlin, den 20. September 1901. (2482)
Namens sämmtlicher deutscher Eisenbahnverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

---

5. Verdingungen.

Für die k. b. Staatseisenbahnen sollen im Wege der
allgemeinen schriftlichen Verdingung
70 000 Stück eichene Bahnschwellen I. und II. Klasse,
10 000 m eichene Weichenschwellen I. Klasse,
70 000 m eichene Weichenschwellen II. Klasse
an den Wenigstnehmenden zur Lieferung vergeben werden.
Die Lieferungsbedingungen vom September 1901 liegen bei den k. Oberbahnämtern und dem Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse Nr. 3/IV) zu jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.
Die Angebote selbst sind vorschriftsmässig überschrieben und verschlossen bis längstens
Sonnabend, den 19. Oktober l. J.,
Mittags 12 Uhr,
bei dem Baumaterialienbüreau einzureichen.
Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote erfolgt in Gegenwart etwa erschienener Anbieter am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, im Eisenbahnrath-Sitzungssaal — nördlicher Flügelbau des Centralbahnhofes München, Eingang Arnulphstrasse.
München, den 17. September 1901. (2483)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahnen.
Die Lieferung des für die Jahre 1901, 1902 und 1903 erforderlichen Kleineisenzeuges, als:

88	t	Doppelwinkellaschen, N. P. mit 6 Löchern,
51	„	Unterlagsplatten, N. P. für Stösse,
200	„	Unterlagsplatten, N. P. für Mittelschwellen,
15	„	Schienennägel,
99	„	Schwellenschrauben, nicht verzinkt, in Leinöl gekocht,
40	„	Laschenschrauben, für N. A. und B. passend,
1	„	Laschenschrauben für Prof. C.

soll im Wege öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.
Die maassgebenden Lieferungsbedingungen, Lieferungsverzeichniss und Zeichnungen können gegen postfreie Einsendung von 1,00 ℳ von unserem Materialbüreau (Karlstrasse Nr. 8 hierselbst) bezogen werden.
Bezügliche Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Kleineisenzeug" sind verschlossen und postfrei bis zum 30. September d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzusenden.
Die Oeffnung der Angebote erfolgt am 30. September, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Anbieter.
Der Zuschlag wird vor dem 20. Oktober d. J. ertheilt.
Oldenburg, den 14. Sept. 1901. (2484)

Verdingung von 76 200 kg **Zinn** und 11 300 kg **Antimon** in je 6 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Halle a/S., Königsberg i/Pr. und Stettin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis 8. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau** in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 12. Oktober 1901.
Berlin, den 17. September 1901. (2485)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 19 ausgemusterten Lokomotiven und 100 ausgemusterten Eisenbahnwagen am Sonnabend, den 12. Oktober 1901, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst, W., Schöneberger Ufer Nr. 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnfahrzeuge" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von je 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.
Berlin, den 18. September 1901. (2486)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 21. September Vorm. gemeldet.

Nr. 27. Berlin, am 25. September 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:									
1	A	—	1	Fass	gefüllt —	36	1	Cöln=Bonnth.	K. E.-D. Cöln	
2	A D	3/4	2	Kisten	leer —	63	2	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
3	A F	11591	1	Kiste	? —	88	3	Bruchsal	Badische Stsb.	
4	A F P J	496	1	eis. Fass	gefüllt —	197	4	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
5	{ AH }	304	1	Kiste	? Steuergut —	84	5	Leipzig Eilg.-A.	K. E.-D. Halle a/S.	
6	A K	162	1	eis. Fass	gefüllt —	272	6	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
7	A M	—	1	Reisekorb	— —	27	7	Gep.-A. Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
8	A R	2	1	—	Klaue mit Kette von einem Flaschenzug	30	8	Herne	K. E.-D. Essen	
9	A R M	6542	1	Kiste	? —	35,5	9	Schöneberg, Militär-Eisenbahn	Militär-Eisenbahn	
10	A S	13	1	Pack	Kalbfelle —	67	10	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
11	B	1	1	Schliesskorb	ansch. Garderobe —	36	11	Bremerhaven (Zollinland)	K. E.-D. Hannover	
12	B	—	1	Tafel	Schwarzblech —	15	12	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
13	B	—	2	—	Ofenthüren —	2	13	Viersen	K. E.-D. Cöln	
14	B	8378	1	—	Ofenrohr —	2	14	Eilg.-A. Hannover	K. E.-D. Hannover	
15	B H	6856/7	2	Ballen	— —	197	15	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
16	B A A	26	1	Sack	Kaffee —	26	16	Hagen	K. E. D. Elberfeld	
17	B C	99	1	„	23 Exemplare der Zeitschrift „Die Woche"	3	17	Bingen	Direktion Mainz	
18	B K	5417	1	„	Speck —	26,5	18	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Leipzig M. B. 2/9.
19	B R	193	1	Fass	Seife —	112	19	Hoerde	K. E.-D. Essen	
20	B S	9	1	Ballen	Leder —	22	20	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
21	B S B	8202	1	Bund *)	Emaillewaaren —	14	21	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	*) in Stroh.
22	B W u. C	1332	1	Kiste	Wein —	52	22	Güstrow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
23	C	— —	1 1	Stück —	Pfosten (3 m lang) — Treppenleiter mit 9 Sprossen	—	23	Barmen=R.	K. E.-D. Elberfeld	von einem Künstlerwagen gefallen.
24	C	529	1	Stab	Winkeleisen —	40	24	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
25	C G	—	24	Pack	Bastmatten —	—	25	Bremen H.	„	
26	C H	68	1	—	Sessel —	4	26	München Centr.	Bayerische Stsb.	
27	C L	1568/71	4	Stück	Telegraphenapparattische	144	27	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bezettelt von Berlin H. u. L. 25/7.
28	C L	1818	1	Kiste	Uhr —	29	28	Danzig L. Th.	K. E.-D. Danzig	
29	C S	—	1	—	Ofentheil —	8	29	Emden	K. E.-D. Münster	
30	D	1	1	—	Tisch (gelb polirt) —	44	30	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
31	D	68	1	Fass	gefüllt —	63	31	Zwischenahn	Oldenburgische Stsb.	
32	D K J	1343	1	Kiste	Chokolade —	53	32	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
33	D T D E	— —	13 12	Stück „	Rohre — Rohre —	? ?	33	Dortmund C. M.	K. E.-D. Essen	
34	E	3659	1	Kiste	2 Gasplätteisen —	16	34	Breslau M. Fr.	K. E.-D. Breslau	
35	E	1	1	Pack	Eisenpflugtheile (Klammern)	13	35	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
36	E	1	1	Bund	Holzleisten —	28	36	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
37	E F B	4052	1	Kiste	Eisenwaaren —	140	37	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
38	E K	—	10	Körbe	lebende Krebse —	26	38	Breslau O./S.	K. E.-D. Berlin	
39	E L	4880	1	Verschlag	Blechkasten —	26,5	39	Grunewald	K. E.-D. Breslau	
40	E M	2506	1	Fass	Oel —	198	40	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
41	E N	698	1	Kiste	? —	20	41	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
42	E R	—	3	Stück	Gerüstbretter (für Maurer)	78	42	Mannheim	Badische Stsb.	
43	E W	—	1	—	eis. Rohr —	20,5	43	Dillingen (Saar)	St. Johann=Saarbr.	2,15 m lg., 0,05 m Durchmesser.
44	F A	4190	1	Pack	Papier —	23,5	44	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
45	F L	8228	1	Kiste	Seifenpulver —	30	45	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
46	F W	46013	1	Korb	Glasflasche mit Oel —	6	46	Lenzen	K. E.-D. Altona	
47	F W B	5364	1	„	— —	10	47	Bentheim	Holländische E.	
48	G B	15253	1	Kiste	Packstroh —	44	48	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
49	G oder G M	116	1	—	altes, eisernes Schwungrad mit Riemscheibe	57	49	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
50	G	11 24	1 1	Bund „	eis. Streichbretter — eis. Streichbretter —	23 14	50	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	
51	G B	8536	1	Kiste	Käse —	40	51	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	ansch. zu einem Gussrahmen gehörend.
52	G B	11	1	—	Holzmodell —	13	52	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
53	G B C	9640	1	—	eiserner Hammer —	14	53	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
54	G D	1479	1	Kiste	Glas (Flaschen) —	45	54	Berlin Pof.	K. E.-D. Berlin	
55	G D K	7828	1	Rolle	Bandeisen —	24	55	Niederschöneweide=Johannisthal	„	
56	G G	2	1	grüner Koffer	? (Zollgut) —	29,5	56	Berlin Ahg.	„	
57	G H	167	1	Pack	Tischbeine (aus Buchenholz)	6	57	Lage	K. E.-D. Hannover	
58	G H W	1	1	Kiste	Kleider —	26	58	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
59	G P	58635	1	„	? —	60	59	Ulm	Württemberg. Stsb.	
60	G S & C	—	1	—	eis. Kette —	16	60	Minden	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
61	G S	366	1	Kiste	? (Zollgut) —	58	61	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
62	G V E	8276	2	Rll.	Drahtseil —	685	62	Viersen	K. E.-D. Cöln	
63	G W	1439	1	Bund	Rundeisen —	70	63	Seesen	K. E.-D. Cassel	
64	G W	218	1	Kiste	? (Zollgut) —	23	64	Pforzheim	Badische Stsb.	
65	H	156	1	„	Wollwaaren —	102	65	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
66	H B & Co.	5732	1	—	Welle —	66	66	Eil.-A. Nörten	K. E.-D. Cassel	
67	HE	99	1	Pack	Holzwaaren —	32	67	Herne	K. E.-D. Essen	
68	H E	1000	1	—	▢ Stahl (Stab) —	10	68	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
69	H F	7946	1	Verschlag	Holzwaaren —	47	69	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
70	H F K H L B	3	1	—	altes Brett, ca. 6 m lang, 25 cm breit	—	70	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
71	H K	111	1	—	Gussstück, ansch. Maschinentheil	5	71	Derschlag	K. E.-D. Elberfeld	
72	H L	—	1	—	Pflugschaar —	7	72	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
73	J B	—	1	—	Formeisen —	20,5	73	Rotenburg i/H.	K. E.-D. Münster	
74	J E	—	10	Bund	Blechkannen —	90	74	Leutershausen	Süddeutsche E.-Ges.	
75	J H	—	1	Pack	Papier —	64	75	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
76	J H	10	1	Korb	eiserne Geschirrhaken	27	76	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
77	J K	III	1	„	Blechkanne —	17	77	Mainz	Direktion Mainz	
78	J L	932	1	Ballen	? —	49	78	Culmsee	K. E.-D. Bromberg	
79	J L	—	1	Kiste	leer —	70	79	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
80	J P	1185	1	Ballot	Leinen —	15	80	Memmingen	Bayerische Stsb.	
81	J R	4902	1	Kiste	Käse —	25	81	Birkenfeld Stadt	St. Johann=Saarbr.	
82	J S	30	1	Pack	6 Stück hölzerne, lackirte Kinderschubkarren	5,5	82	Beuel Eilgut	K. E.-D. Cöln	Fabrikzeichen: D.S.L. J.H.S. 1077/0.
83	J W	—	1	Kiste	Harzkäse —	5	83	Grabow i/M.	K. E.-D. Altona	
84	J W	—	1	„	Säure —	83,5	84	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
85	K	I/II	2	Pack	zerrissene Decken (Privat)	—	85	Lüneburg	„	
86	K	8	1	Bund	2 Bettstellseitentheile	18	86	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
87	K C	2953	1	—	Schrank —	16	87	Bentheim	Holländische E.	
88	K & E	249	1	eis. Fass	gefüllt —	60	88	Altona	K. E.-D. Altona	
89	K K	102/8	2	Kisten	Kaffee —	54	89	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
90	K K	100/1	2	Fässer	Kakao —	52	90	Berlin Potsbf.	„	
91	K S	4041	1	Fass	gefüllt —	?	91	Wanne	K. E.-D. Essen	
92	K S	—	1	Sack	Salz —	50	92	Donaueschingen	Badische Stsb.	
93	K T	1/2	2	Stück	Zahnrad —	133	93	Eilgut Hannover	K. E.-D. Hannover	
94	K T	—	2	—	gusseis. Grabkreuze	58	94	Bretten	Württemberg. Stsb.	
95	K W	1345	1	Kiste	Lampentheile —	69	95	Soldin	Stargard-Cüstriner	
96	L G (eingestempelt)	124	1	—	Achsschenkel —	16	96	Köslin	K. E.-D. Danzig	
97	M	6708	1	umflochtene Flasche	gefüllt —	12	97	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
98	M	580	1	Bund	Seegras —	22	98	Herne	K. E.-D. Essen	
99	M B	5	2	Reisekörbe	Damenkleider —	74	99	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
100	M R	100	1	Kiste	alte Arbeiterkleidung	16	100	Trebbichau	K. E.-D. Magdeburg	auf d. Kiste aufgebunden 1 brauner Rock.
101	M R H	—	1	—	brauner Kleidersack	15	101	Gep.-A. Altona	K. E.-D. Altona	zu Packmeisterkarte Nr. 6 von Luzern nach Altona.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
102	M W M	3904	1	Ballot	? —	33,5	102	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
103	O	11711	2	—	Eisenplatten —	81	103	Bedburg	K. E.-D. Cöln	2,33×0,45×0,05.
104	O (weiss)	—	1	—	gusseis. Abzweigrohr	4	104	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	45 cm lg.
105	O S	—	2 / 1	Pack / Stück	Böcke / Brett } Budentheile	35	105	Emden	K. E.-D. Münster	
106	P	—	1	—	eiserne Hängekugel —	6,5	106	Hofgeismar	K. E.-D. Cassel	
107	P B	430/41	12	Bunde	Bandeisen —	?	107	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
108	P S	487	1	Kiste	anscheinend Käse —	12	108	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
109	Q	14/613	1	Sack	Holzschuhe —	16	109	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
110	R	1/2	7	Körbe	? —	46	110	Wijhe	Niederländ. Stsb.	beschr.: Osnabrück.
111	R C	5119	1	Pack	Schuhwaaren —	19	111	Hagen-Eckesey	K. E.-D. Elberfeld	
112	R F	6572	1	Kiste	2 Grabsteinplatten von Porzellan	33	112	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
113	S B	4687	1	Zarge	2 Spiegel —	45	113	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
114	S & Co.	—	1	Sack	Superphosphat —	75	114	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
115	S F G	8614	1	Kiste	— —	28	115	Amsterdam C. B.	Holländische E.	
116	S K	455/463	2	Kisten	gefüllt —	141 / 115	116	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
117	S L	65049	1	Kiste	Lederappretur —	13	117	Memel	K. E.-D. Königsberg	
118	S M	1952	1	Sack	Feigen —	30	118	Rastatt	Badische Stsb.	
119	S S	6215	1	Kiste	— —	151	119	Bentheim	Holländische E.	
120	T L		5	—	eis. Rohre —	57	120	Apenrade	K. E.-D. Altona	4 Rohre 5 m lg., 1 Rohr 4 m lg., 4¾ cm Durchmesser.
121	V	17	1	Kiste	Teigw. —	14	121	Adlershof-Gl.	K. E.-D. Berlin	
122	V	—	3	Stück	Kochplatten —	65	122	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
123	—	—	1	Pack	Herdringe —		123			
124	V S	2437	1	„	eis. Gardinenstangen	18	124	Stralsund	K. E.-D. Stettin	bekl. Barmen-Rittershausen-Hengelo.
125	V S	346	1	Kiste	? —	14	125	Enschede	Niederländ. Stsb.	
126	V W	888	1	„	Kaffee-Servisth., Lampen, Uhrtheile	79	126	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
127	W	2032	1	Ballot	? —	7,125	127	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
128	W D	1518	1	Sack	Strickwolle —	25	128	Hagenow	K. E.-D. Altona	
129	W H	70	1	Reisekorb	Kleidung —	16,5	129	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
130	W H	24850	1	Kiste	3 runde Schleifsteine und Wasserbecken	16	130	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
131	W N	—	1	Rolle	verz. Blech —	23	131	Duisburg	K. E.-D. Essen	
132	W S	638	1	Korb	Spaten —	35	132	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
133	W & S	184030 B, 184031 B, 184040 B	3	Stück	Holztafeln mit eis. Haltern	60	133	Kültzschau	K. E.-D. Halle a/S.	ansch. Dreschmaschinentheile.
134	W S C	124	1	Kiste	leere Flaschen —	18	134	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
135	W T	64	1	Eimer	Marmelade —	15	135	Cöln (Eilg.)	K. E.-D. Cöln	
136	W V	1	1	Fass	Heringe —	10	136	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
137	W W	1	1	Reisekorb	gefüllt —	37	137	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
138	R. A. C. Aetel	12468/77	10	Fässer	Syrup —	2 870	138	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
139	Altorsbach	—	1	—	Pflugsohle —	2	139	Plattling	Bayerische Stsb.	
140	A. Babenhausen	—	1	Holzkoffer*)	ansch. leer —	—	140	Nauheim	Direktion Mainz	*) brauner Leinwandüberzug und mit Holzleisten.
141	Obt. Gaul	—	1	Reisekorb	Kleidung —	41	141	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
142	Andreas Jajabko	—	1	Ballen	Betten —	48	142	Tijenoord	Niederländ. Stsb.	
143	Theodor Lehr	—	1	Kanne	anscheinend Honig —	54	143	Frankfurt a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
144	F. D. Lübeck	80	1	Holzkoffer	Kleider —	42	144	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
145	Maytarth	—	3	—	landwirthsch. Maschinen	?	145	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
146	Miller Oil Heater	383	1	Verschlag	2 amerik. Petrol.-Heizöfen	25	146	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
147	Rinz	—	1	—	Reissbrett (klein) —	—	147	Gep.-A. Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
148	Benz	—	1	—	Reissbrett (gross) —		148			
149	Schäpler	—	1	—	Milchflasche —		149			
150	L. W. C. Schopf	4	1	Kiste	gef. —	16	150	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
151	Seegerhall	1046	1	„	? —	35	151	Dieren	Niederländ. Stsb.	beschr.: Berlin.
152	Eduard Sänger	—	1	—	Wagendecke —	—	152	Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	
153	Theux	17	1	—	Tau —	9	153	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
154	Rudolf Weil	—	1	Bund	Wiener Stühle mit Holzsitz	10	154	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
155	—	2	1	—	Blechkasten —	1	155	Carnap	K. E.-D. Essen	
156	—	11	2	Stück	Untersatzbretter (gelb gestrichen)	5	156	Wanne	„	
157	—	17	1	Fass	ansch. Syrup —	420	157	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
158	—	69	1	—	Plan (Privat) —	—	158	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
159	—	98	1	Kiste	Porzellan —	6	159	Neumühl	K. E.-D. Essen	
160	—	150 (aufgestempelt)	1	—	3 eis. Bügel —	17	160	Blumenthal	K. E.-D. Hannover	
161	Kiel-Hamburg	493	1	Korb	— —	—	161	Gep.-A. Bremen	"	
162	Kiel-Hamburg	494	1	Kiste	schmutzige Wäsche	10	162	Gep.-A. Bremen	"	
163	—	2711	14	Stäbe	Eisen —	294	163	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
164	—	4164	1	Bd.	2 Stühle —	—	164	Bonn	K. E.-D. Cöln	
165	—	12315	1	Stahlflasche	Kohlensäure —	26	165	Osterode	K. E.-D. Cassel	
166	—	49081	1	Ballen	— —	7	166	G.-A. Oberhausen	K. E.-D. Essen	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
167	grüner Strich	—	1	Stg.	Flacheisen —	10	167	Uebigau	K. E.-D. Halle a/S.	
168	grün //	—	2	Stg.	Flacheisen —	15	168	Cüstrin-Vorstadt	K. E.-D. Bromberg	
169	blauer Strich	—	2	Stb.	Flacheisen —	84	169	Eichicht	K. E.-D. Erfurt	
170	weisser Strich	—	1	Bund	Stahl —	40	170	Posen	K. E.-D. Posen	
171	rother Fleck	—	1	Stg.	Winkeleisen —	25	171	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	
172	grüner Strich	—	1	—	eis. Ofenthür —	6	172	Neustadt O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
173	roth ×	—	1	—	Ofenrohr —	1	173	Schweidnitz Oberbhf.	K. E.-D. Breslau	63 cm lg.
174	blauer Strich	—	1	—	Pflugschaar —	3,5	174	Thorn	K. E.-D. Bromberg	F. B. an der inneren Seite, sehr unleserlich.
175	rother Strich	—	3	Bund	Hufeisen —	45	175	"	"	
176	grüner Strich	—	1	Stück	eis. Balken zu einer Dezimalwaage	5	176	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
177	Adler R G M S Nr. 105111	—	1	—	Fahrradtasche —	1	177	Herbolzheim	Badische Stsb.	
178	(Dreieck) M	7215	1	Kiste	Toilettenspiegel —	26	178	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
179	(Kreis) GW Prima	—	6	Stück	Stuhlsitzbretter —	1,5	179	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	Schutzmarke (Fisch).
180	(Raute) S	5291	1	Kiste	? —	20	180	Frankfurt a/M.	"	liegt unter Zollverschluss, anscheinend für Prag von Rotterdam.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
181	—	—	1	Korb	Aepfel —	50	181	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	ansch. zum Einlegen in Mauerwerke.
182	—	—	7	—	Ankereisen —	10	182	Ellrich	K. E.-D. Cassel	
183	—	—	1	Ballot in Packleinen	1 altes Kupferschiff, alte Frauenkleider, 1 Messinghandwaage, 1 zinnerne Bettflasche	17	183	Nagold	Württemberg. Stsb.	
184	—	—	1	Pack	4 Bauschrauben —	13	184	Rudolstadt	K. E.-D. Erfurt	
185	—	—	1	Bund	Besenstiele —	15	185	Jüchen	K. E.-D. Cöln	
186	—	—	1	Ballen	Bettdrell —	30	186	Blankenheim	K. E.-D. Cassel	
187	—	—	1	Blechflasche	gefüllt —	25	187	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
188	—	—	1	Pack	Blechscheiben —	12	188	Regensburg	Bayerische Stsb.	
189	—	—	2	—	Bremsklötze —	24	189	Gera	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
190	—	—	5	Stück	Bretter —	—	190	Oldesloe	K. E.-D. Altona	[1]
191	—	—	4	"	kieferne Bretter —	72	191	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	je 5 m lang, 25 cm breit.
192	—	—	1	Bund	14 alte Bretter —	52	192	"	"	
193	—	—	13	Stück	tannene Bretter —	—	193	Neuss	K. E.-D. Cöln	Streckenfund.
194	—	—	—	—	1 440 Briketts —	—	194	Grünau	K. E.-D. Berlin	„Stadtgrube Clettwitz-Senftenberg". (Streckenfund).
195	—	—	—	—	ca. 300 Bruchbriketts	—	195	Grünau	K. E.-D. Berlin	
196	—	—	1	Bund	6 Budenbretter —	31	196	Neumünster	K. E.-D. Altona	$4\frac{1}{2}$–5 m lang, 15 cm breit.
197	—	—	1	Pack	14 Stück Bügelsägen mit Bügel	10	197	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
198	—	—	1	—	Quantum Kandis —	6	198	Wittstock	Prignitzer E.	
199	—	—	1	Bund	Draht —	52	199	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	

[1]) Gehobelt und gespundet. 2,10 m lang, 12,5 cm breit, 2,5 cm stark.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
200	—	—	1	grauer Drillich-Reisekoffer	Effekten	21	200	Cüstrin Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
201	—	—	2	Stb.	Eisen	106	201	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
202	—	—	4	Bund	Eisen	—	202	Gräfrath	K. E.-D. Elberfeld	
203	—	—	2	Stb.	Eisen	22	203	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
204	—	—	1	Tfl.	Eisenblech	67	204	Wiesenburg	K. E.-D. Magdeburg	2 m lg., 1 m br.
205	—	—	4	Ringe	starker Eisendraht	139	205	Offenbach	K. E-D. Frankf. a/M.	
206	—	—	1	—	Eisenplatte	139	206	Hergatz	Bayerische Stsb.	
207	—	—	1	—	Eisenstange (zu einer Traubenpresse)	10	207	Offenburg	Badische Stsb.	
208	—	—	1	—	Eisenstück	24	208	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
209	—	—	1	—	Eisentheil	1	209	Karlsruhe	Badische Stsb.	
210	—	—	1	—	Fahrrad	—	220	Gep.-A. Cöln H.	K. E.-D. Cöln	[1])
211	—	—	1	—	Fahrrad	—	211	Gep.-A. Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	[2])
212	—	—	1	Fass	gefüllt	26	212	Altendorf (Essen S.)	K. E.-D. Essen	
213	—	—	1	„	gefüllt	71	213	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
214	—	—	1	Wagen	Fassdauben		214	Kottenheim	St. Johann-Saarbr.	86791 Esn.
215	—	—	1	Stange	Flacheisen	20	215	Beckingen	„	
216	—	—	1	Korb	Frauenkleider (E. L.), 1 Kürbis, 1 Stück Speck	18	216	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
217	—	—	5	Gemüsekörbe	leer	5	217	Gep.-A. Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
218	—	—	1	Sack	Grütze, Gries und Rosinen in kleinen besonderen Beuteln*)	50,5	218	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	*) ein Beutel ist gezeichnet C H 4006.
219	—	—	1	—	Gusstheil	1,5	219	Burgkundstadt	Bayerische Stsb.	
220	—	—	1	Handkoffer	Kleider, Wäsche, Rosenkranz, Gebetbuch usw.	15,5	220	Gep.-A. Herbesthal	K. E.-D. Cöln	[3])
221	—	—	1	kleines schwarzes Handkofferchen*)	—	8	221	Leutkirch	Württemberg. Stsb.	*) mit 4 rothen Querstreifen und 2 Griffen und verschlossen.
222	—	—	1	—	offene Haut	46	222	Ulm	„	
223	—	—	2	Pack	Herdringe	3	223	Münster	K. E.-D. Münster	
224	—	—	1	—	Herrenrad	—	224	Gep.-A. Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Marke: König III, Hildesheim.
225	—	—	1	—	Hebebaum mit Eisenbeschlag	12	225	Barby	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
226	—	—	1	Bund	eichene Holzleisten	10	226	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	1—2 m lang.
227	—	—	1	„	alte Holzleisten	4,5	227	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
228	—	—	1	—	Holzmodell	130	228	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	roth gestrich., ansch. Walzenständer.
229	—	—	1	—	Holzschaufel mit Stiel	1	229	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
230	—	—	3	Stück	Holzschuhe	2	230	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
231	—	—	3	„	Holzschuhe	2	231	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
232	—	—	2	Paar	Holzschuhe	—	232	Herford	K. E.-D. Hannover	
233	—	—	1	—	altes Hundehaus	117	233	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
234	—	—	1	—	Hydrantenschlüssel	2	234	Frankfurt a/M. Hptgbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
235	—	—	1	—	Jaucheschöpfer	0,5	235	Hall	Württemberg. Stsb.	
236	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee	21,5	236	Danzig H.	K. E.-D. Danzig	
237	—	—	1	Ballen	Kaffee	13,5	237	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
238	—	—	1	Sack	Kartoffeln	35	238	Eilabf. Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
239	—	—	2	hölzerne Kasten*)	—	20	239	Wittenberge	K. E.-D. Altona	*) mit Schiebladen.
240	—	—	1	Verschlag	Kindersportwagen	—	240	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
241	—	—	1	-	Kleiderschrank	—	241	Eisenach	„	
242	—	—	1	Sack	Kleidungsstücke	15	242	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
243	—	—	2	—	eis. Kluppen	5	243	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
244	—	—	1	Korb	Aepfel, Birnen, Weisskohl, Gurken, Frauen- u. Kinderhemden	28	244	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
245	—	—	1	„	Damenkleider u. Wäsche, gez. H. G.	4	245	Gep.-A. Essen H.	„	
246	—	—	1	„	Kleider, Wäsche, ein Theil vom Fahrrad	15	246	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	

[1]) Th. Varitte, E. Jansson & Cie., Heunslow, England.
[2]) Marke: Sport von Grube & Krause-Riga. Fahrradmarke: Charlottenburg 172.
[3]) Brief mit Unterschrift Miekarski aus Telsze, an eine Frau Wanda gerichtet, vom 12. 4. 01. Ausserdem Zettel: Mademoiselle — chez madame la Comtesse de Choiseue, Paris 5 Rue de la Néva, Monsieur Krzymic à Telsze.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
247	—	—	1	Bund	3 Körbe —	3	247	Kulmbach	Bayerische Stsb.	
248	—	—	1	Kollo	5 Stück Körbe —	13,5	248	Grabowhöfe	Grhzl. Meckl. Stsb.	
249	—	—	2	Säcke	Kunstdünger —	203	249	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
250	—	—	1	Bund	eis. Laufschienen für Jalousien	11	250	Frankfurt a/M. Hpt.-Gtbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
251	—	—	1	Blechflasche	Lederfett —	15	251	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
252	—	—	1	Ballen*)	Leinen u. Jutegewebe	12,5	252	Artern	„	*) in Sackzeug.
253	—	—	1	Rolle	Linoleum —	7	253	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	dürfte zu
254	—	—	1	—	Maschinentheil —	6	254	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	einer Bohrmaschine ge-
255	—	—	1	—	Maschinentheil —	15	255	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	hören.
256	—	—	1	Pack	4 eis. Maassstäbe —	37	256	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
257	—	—	1	Ballen	Mehl —	100	257	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
258	—	—	1	—	Messingkniestück —	3	258	Regensburg	Bayerische Stsb.	
259	—	—	1	—	Muschelaufsatz zu einem Bettstellkopftheil	2	259	Hattingen a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
260	—	—	1	—	Ofenthür —	?	260	Rostock	Grhzl. Meckl. Stsb.	
261	—	—	3	—	Ofenroste —	7	261	Emmerich	K. E.-D. Essen	
262	—	—	1	—	eis. Pferdebaum —	12	262	Wittenberge	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
263	—	—	1	—	eis. Pflugtheil —	12	263	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
264	—	—	1	—	eisernes Rad —	5	264	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
265	—	—	1	—	gusseis. Rad —	22	265	Kahlbude	K. E.-D. Danzig	
266	—	—	1	viereckiger Reisekorb	leer —	10	266	Gep.-A. Wanne	K. E.-D. Essen	[1]
267	—	—	1	Reisekorb	Männer- u. Frauenkleider	17	267	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
268	—	--	1	—	Rinne von Eisenblech	15	268	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
269	—	—	1	Sack	Roggen —	51	269	Lotte	„	
270	—	—	1	Bund	5 Stg. Roheisen —	30	270	Erndtebrück	K. E.-D. Elberfeld	
271	—	—	2	—	gusseis. Rohre —	29	271	Nauen	K. E.-D. Berlin	
272	—	—	1	Bund	6 Stck. Rübengabeln	14	272	Peine	K. E.-D. Hannover	
273	—	—	2	Stg.	Rundeisen —	1	273	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	der Sack
274	—	—	1	Bund	Rundeisen —	42	274	Spaichingen	Württemberg. Stsb.	trägt den
275	—	—	1	Sack	Saatroggen —	100	275	Marienwerder	K. E.-D. Danzig	Aufdruck:
276	—	—	2	Pack	leere Säcke —	66	276	Duisburg	K. E.-D. Essen	Dom. Gra-
277	—	—	1	Fass	Sauerkraut —	56	277	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	bowo.
278	—	—	1	Packet	4 Dutzend kl. Schlüssel	0,5	278	„	„	
279	—	—	1	Päckchen in Sackleinwand	4 Schrauben ohne Muttern, 5 Schrauben mit Muttern, 4 Nieten	0,5	279	Scharley	K. E.-D. Kattowitz	
280	—	—	1	—	eisernes Schwungrad	40	280	Radzionkau	„	
281	—	—	2	—	Seitenwände von einem Kleiderschrank	19	281	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
282	—	—	1	Bund	Siebränder —	0,5	282	Lübeck	Lübeck-Büchener	
283	—	—	1	Stck.	Stabeisen —	12	283	Eilg.-Abf. Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
284	—	—	1	Stange	Stahl —	14,5	284	Aurich	K. E.-D. Münster	
285	—	—	1	Bund	4 Stangen Stahl —	60	285	Gera	K. E.-D. Erfurt	4 bis 4,30 m lg.
286	—	—	1	—	Stahlbohrer —	2,5	286	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
287	—	—	1	Bund	6 eis. Stangen mit Muttergewinden	27	287	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
288	—	—	1	—	Quantum Steinkohlen	150	288	Thorn	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
289	—	—	1	Sack	getrocknete Stockfische	10	289	Coesfeld	K. E.-D. Münster	
290	—	—	1	Ballen in Leinen	Tau —	8	290	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	
291	—	—	1	—	Tischchen —	10	291	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
292	—	—	1	Bund	neue Tonnenbänder —	1	292	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
293	—	—	1	Ballen	Torfstreu —	144	293	Mainz	Direktion Mainz	
294	—	—	4	Pack	alte, beschädigte Verschläge	—	294	Dissen-Rothenfelde	K. E.-D. Münster	
295	—	—	1	—	hölzerner Vorlegebaum	—	295	Potsdam	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
296	—	—	1	—	blaues Vorsatzbrett —	—	296	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
297	—	—	1	Ballen	wollene u. baumwollene Waaren	28	297	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
298	—	—	4	Rollen	Walzblei —	491	298	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
299	—	—	1	—	Waschkessel von verz. Blech	10	299	Rauxel	„	
300	—	—	1	Pack**)	alte Wäsche, Kinderanzüge, Lederriemen, Löffel etc.	14	300	Thorn	K. E.-D. Bromberg	**) in Leinwand.

[1] Mit Stange und rothem Schloss. Hinterlegungsschein Nr. 449 Duisburg.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
301	—	—	1	Ballen	Wäsche —	12	301	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
302	—	—	1	Reisekorb	Wäsche —	50	302	München Centr.	Bayerische Stsb.	
303	—	—	2	Bunde	geschälte Weiden —	23	303	Halstenbeck	K. E.-D. Altona	Streckentund.
304	—	—	2	Pack	Weidenkörbe m. Deckeln	22	304	Mainz	Direktion Mainz	
305	—	—	1	Fass	Wein —	39	305	Cöln H. B.	K. E.-D. Cöln	
306	—	—	1	Pack	Weintrauben —	8	306	München Centr.	Bayerische Stsb.	
307	—	—	1	in Stroh	eis. Welle —	137	307	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	6 m lg.
308	—	—	143	Stück	Ziegel —	—	308	Bruchsal	Badische Stsb.	
309	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	51	309	Königsee	K. E.-D. Erfurt	

II. Oesterreichische, ungarische und andere Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	Ch St	3436	1	Kiste	Kleider —	65	1	Gyömörö	Ungarische Stsb.	
2	F L	2130	1	„	Manufaktur —	253	2	Szeged	„	
3	P	5856	1	„	Lack —	32	3	Marczali	„	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	E (mit Blaustift)	—	1	Kiste	Ofenzubehör —	9,1	1	Chimay	Chimay-E.	
2	J B	881	1	Korb	Käse —	60	2	Arnhem	Niederländ. Stsb.	beklebt: Gouda-Dortmund.
3	C M W	3867	1	Kiste	? —	210	3	Tijenoord	„	beklebt: Hannover-Rotterdam.
4	—	?	1	Decke	— —	65	4	Roermond	„	beklebt: Gelsen-kirchen-Geertruidenberg.
5	—	442	1	Kiste	leere Bierflaschen —	50	5	Apátfalva	Arader u. Csanader E.	angekommen von Nagy=Szent-Miklós am VIII/10.
6	—	12695	1	„	? —	?	6	Zutfen	Niederländ. Stsb.	beklebt: Hamburg.
7	—	—	1	Sack	alte Kleider —	18,5	7	Chimay	Chimay-E.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 76. 28. September 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 4–6 des vom 10. Oktober d. J. ab gültigen neuen Vereins-Betriebsreglements bei.

Die schnellsten Eisenbahnzüge in Deutschland, Frankreich und England.

Von **W. A. Schulze.**

Die höchste Geschwindigkeit, mit der die zur Personenbeförderung dienenden Eisenbahnzüge gefahren werden dürfen, ist in Deutschland durch die Eisenbahn-Betriebsordnung vom 5. Juli 1892 auf 90 km in der Stunde festgesetzt. In Frankreich darf diese Geschwindigkeit von den Haupteisenbahnen unter besonders günstigen Verhältnissen bis auf 120 km in der Stunde gesteigert werden, während in England meines Wissens die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnen durch gesetzliche oder reglementarische Vorschriften nicht begrenzt ist. Aus dieser Verschiedenheit der Bestimmungen über die zulässigen höchsten Fahrgeschwindigkeiten zu schliessen, wie dies bisweilen geschehen mag, dass die französischen und die englischen Eisenbahnen in der Fahrgeschwindigkeit ihrer Expresszüge die deutschen Eisenbahnen im allgemeinen sehr überragen, ist nicht zutreffend. Es ist vielmehr aus den durchschnittlichen Geschwindigkeiten, mit denen in Frankreich und England nach den veröffentlichten Eisenbahnfahrplänen gefahren wird, zu folgern, dass auch in dieser Beziehung die deutschen Eisenbahnen recht wohl einen Vergleich mit den französischen und den englischen Bahnen aushalten. Die nachfolgende Uebersicht, deren Berechnungen sich auf die veröffentlichten Fahrpläne für den Sommer 1901 stützen, wird das nähere hierüber erkennen lassen. Es sind darin von jedem dieser drei Länder die acht grössten und verkehrsreichsten Eisenbahnlinien aufgeführt und es sind dann von jeder dieser Linien drei der schnellsten Zugpaare — je ein Zug in der einen und darunter der entsprechende Gegenzug in der anderen Richtung — mit ihren nach Abrechnung der Aufenthalte unterwegs sich ergebenden Fahrzeiten und den nach den zurückzulegenden Entfernungen zu berechnenden Durchschnittsgeschwindigkeiten in der Stunde nachgewiesen und zur Vergleichung gestellt worden.

Die Länge der nachstehend aufgeführten Eisenbahnlinien beträgt zusammen in Deutschland 3 577 km, in Frankreich 3 303 und in England 3 291 km, und demgegenüber berechnen sich die geleisteten Durchschnittsgeschwindigkeiten der 6 schnellsten Züge der 8 Linien in der Stunde zusammen gerechnet für Deutschland auf 562,7 km, für Frankreich auf 586,3 und für England auf 624,1 km. Nach diesen Zahlenwerthen stehen die englischen Eisenbahnen mit ihren Geschwindigkeitsleistungen bedeutend voran, während die deutschen und französischen Bahnen sich im ganzen das Gleichgewicht halten, da bei der Mehrleistung der französischen Bahnen in den Durchschnittsgeschwindigkeiten — 586,3 gegen 562,7 km, d. i. 4,18 % mehr — die von den deutschen Bahnen befahrenen längeren Bahnlinien in Gegenrechnung zu bringen sind.

Den bedeutendsten Leistungen der englischen Eisenbahnen können in der Hauptsache nur die Leistungen der französischen Bahnzüge auf der Orléansbahn Paris-Bordeaux und die der deutschen Bahnzüge auf der Berlin-Hamburger Linie als gleichwerthig gegenübergestellt werden. Dass dies nicht auch bezüglich der Leistungen auf den anderen deutschen Linien Berlin-Oderberg, Berlin-Köln und Berlin-Frankfurt a/M. der Fall ist, lässt sich hauptsächlich dadurch erklären, dass in England die am schnellsten fahrenden Züge nur auf den Verkehr zwischen den an jeder Linie gelegenen grösseren Orten berechnet werden, während die deutschen Eisenbahnen wegen des Verkehrsbedürfnisses der Zwischenorte unterwegs viel öfter Aufenthalt nehmen müssen. In England haben z. B. die in der Uebersicht unter III A bis C aufgeführten 18 Züge zusammen nur 86 Mal unterwegs zu halten, die 18 deutschen Züge unter I B, E und F dagegen zusammen 182 Mal. Namentlich muss von den englischen Eisenbahnen dabei offenbar auf das ausserordentlich grosse — anderwärts in gleichem Umfange zur Zeit nicht wieder vorkommende — Verkehrsbedürfniss der Hauptstadt London mit den beiden schottischen Metropolen Glasgow und Edinburg besondere Rücksicht genommen werden.

Nähere Bezeichnung der Eisenbahnlinien und der Bahnzüge	Zeit der Züge: Abfahrt	Zeit der Züge: Ankunft	Fahrtdauer im ganzen Std.	Fahrtdauer im ganzen Min.	Anhalten unterwegs: Zahl der Stationen	Anhalten unterwegs: im ganzen Min.	bleibt wirkliche Fahrzeit Std.	bleibt wirkliche Fahrzeit Min.	Fahrgeschwindigkeit in der Stunde km	Durchschnittsgeschwindigkeit der 6 Züge jeder Bahnlinie km	Bemerkungen
I. Deutschland.											
A. Linie Berlin-Hamburg, 286 km											
zweiklassiger D-Zug	7.20	10.58	3	38	1	5	3	33	80,6		
desgl.	12.51	4.19	3	28	1	4	3	24	84,1		
dreiklassiger Schnellzug	6.30	10.06	3	36	1	4	3	32	80,9		
desgl.	8.20	11.59	3	39	1	5	3	34	80,2		
zweiklassiger D-Zug	1.17	4.57	3	40	2	6	3	34	80,2		
desgl.	4.48	8.39	3	51	3	12	3	39	78,4	80,7	
B. Linie Berlin-Breslau-Oderberg, 510 km											
einklassiger Luxuszug	8.10	3.12	7	2	6	20	6	42	76,1		Berlin-Budapest-
desgl.	9.30	4.58	7	28	6	21	7	7	71,7		Orient-Express.
dreiklassiger Schnellzug	4.58	12.55	7	57	12	41	7	16	70,2		
desgl.	3.18	11.04	7	46	10	36	7	10	71,2		
dreiklassiger Schnellzug	8.45	4.58	8	13	12	48	7	25	68,8		
desgl.	12.29	8.42	8	13	13	48	7	25	68,8	71,1	
C. Linie Berlin-Posen-Thorn, 407 km											
einklassiger Luxuszug	9.07	3.00	5	53	3	14	5	39	72,0		Nord-Express
desgl.	4.46	10.38	5	52	3	15	5	37	72,5		Berlin-Warschau.
dreiklassiger D-Zug	9.50	4.02	6	12	7	25	5	47	70,4		
desgl.	12.51	7.12	6	21	7	26	5	55	68,8		
dreiklassiger Schnellzug	11.30	5.55	6	25	10	38	5	47	70,4		
desgl.	11.04	5.49	6	45	10	39	6	6	66,7	70,1	
D. Linie Berlin-Leipzig, 173 km											
einklassiger Luxuszug	10.15	12.30	2	15	—	—	2	15	76,9		Nord-Süd-Express
desgl.	5.55	8.15	2	20	—	—	2	20	74,1		Berlin-Verona.
zweiklassiger D-Zug	7.50	10.35	2	45	2	7	2	38	65,7		
desgl.	6.06	8.46	2	40	3	10	2	30	69,2		
zweiklassiger D-Zug	10.25	1.08	2	43	2	5	2	38	65,7		
desgl.	3.29	6.10	2	41	2	7	2	34	67,4	69,8	
E. Linie Berlin-Hannover-Köln, 583 km											
einklassiger Luxuszug	11.01	8.00	8	59	6	22	8	37	67,7		Nord-Express
desgl.	11.58	8.40	8	42	6	18	8	24	69,4		Berlin-Ostende.
zweiklassiger D-Zug	8.55	5.48	8	53	10	31	8	22	69,7		
desgl.	10.15	7.00	8	45	10	27	8	18	70,2		
zweiklassiger D-Zug	11.45	9.05	9	20	14	33	8	47	66,4		
desgl.	1.42	10.45	9	3	11	26	8	37	67,7	68,5	
F. Linie Berlin-Halle-Frankfurt (M.)											
a) über Erfurt-Bebra, 539 km											
einklassiger Luxuszug	3.40	11.42	8	2	5	19	7	43	69,8		Berlin-Luzern-
desgl.	6.05	2.10	8	5	5	17	7	48	69,1		Express.
zweiklassiger D-Zug	7.40	4.30	8	50	15	38	8	12	65,7		
desgl.	2.50	11.59	9	9	20	47	8	22	64,4		
b) über Nordhausen-Bebra, 559 km											
zweiklassiger D-Zug	1.44	10.34	8	50	10	26	8	24	66,5		
desgl.	8.00	4.59	8	59	11	31	8	28	66,0	66,9	
G. Linie Frankfurt (M.)-Karlsruhe-Basel											
a) über Schwetzingen, 336 km											
zweiklassiger Schnellzug	12.30	5.20	4	50	3	13	4	37	72,8		
desgl.	12.35	5.15	4	40	3	13	4	27	75,5		
b) über Heidelberg, 339 km											
dreiklassiger Schnellzug	2.25	7.43	5	18	7	26	4	52	69,6		
desgl.	10.24	4.10	5	46	11	46	5	0	67,8		
zweiklassiger Schnellzug	7.05	12.40	5	35	10	34	5	1	67,6		
desgl.	2.35	8.35	6	0	10	41	5	19	63,8	69,7	
H. Linie Berlin-Königsberg-Eydtkuhnen, 743 km											
dreiklassiger D-Zug	11.20	11.03	11	43	15	43	11	0	67,5		
desgl.	5.31	5.39	12	8	13	50	11	18	65,6		
einklassiger Luxuszug	9.07	8.41	11	34	7	30	11	4	67,1		Nord-Express
desgl.	10.58	10.38	11	40	7	29	11	11	66,4		Berlin-Petersburg.
dreiklassiger D-Zug	9.33	10.11	12	38	21	70	11	28	64,8		
desgl.	6.20	7.17	12	57	21	78	11	39	63,8	65,9	
II. Frankreich.											
A. Linie Paris-Calais, 293 km											
Train rapide mit I. u. II. Kl.	9.35	1.15	3	40	—	—	3	40	81,3		nur für Reisende nach
desgl.	1.15	4.45	3	30	—	—	3	30	85,1		und von England.
Train rapide mit I. u. II. Kl.	11.20	3.00	3	40	2	6	3	34	83,5		
desgl.	3.00	7.00	4	0	2	6	3	54	76,4		
Train express mit I., II. u. III. Kl.	9.00	1.21	4	21	3	10	4	11	71,2		
desgl.	1.50	5.50	4	0	5	9	3	51	77,4	79,2	

Nähere Bezeichnung der Eisenbahnlinien und der Bahnzüge	Zeit der Abfahrt der Züge	Zeit der Ankunft der Züge	Fahrtdauer im ganzen Std.	Fahrtdauer im ganzen Min.	Anhalten unterwegs Zahl der Stationen	Anhalten unterwegs im ganzen Min.	bleibt wirkliche Fahrzeit Std.	bleibt wirkliche Fahrzeit Min.	Fahrgeschwindigkeit in der Stunde km	Durchschnittsgeschwindigkeit der 6 Züge jeder Bahnlinie km	Bemerkungen
B. Linie Paris-Erquelines, 240 km											
Train de luxe mit I. u. II. Kl.	1.50	4.39	2	49	2	5	2	44	87,8		Nord-Express Paris-Berlin.
desgl.	12.46	4.00	3	14	2	17	2	57	81,4		
Train rapide mit I. u. II. Kl.	9.25	12.50	3	25	5	9	3	16	73,5		
desgl.	9.08	12.50	3	42	7	39	3	3	78,7		
Train rapide mit I. u. II. Kl.	8.40	12.06	3	26	3	7	3	19	72,4		
desgl.	4.19	8.20	4	1	8	34	3	27	69,6	77,2	
C. Linie Paris-Avricourt, 410 km											
Train de luxe mit nur I. Kl.	7.08	12.44	5	36	5	15	5	21	76,6		Orient-Express.
desgl.	1.15	7.33	6	18	5	16	6	2	68,0		
Train de luxe mit nur I. Kl.	7.10	1.03	5	53	5	16	5	37	73,0		Paris-Karlsbad-Express.
desgl.	12.59	7.27	6	28	5	17	6	11	66,3		
Train rapide mit I. u. II. Kl.	8.25	2.55	6	30	10	38	5	52	69,9		
desgl.	6.36	1.26	6	50	11	52	5	58	68,7	70,4	
D. Linie Paris-Belfort, 443 km											
Train rapide mit I. u. II. Kl.	9.00	3.17	6	17	4	16	6	1	73,6		
desgl.	11.37	5.45	6	8	4	22	5	46	76,8		
Train rapide mit I. u. II. Kl.	8.35	2.55	6	20	3	16	6	4	73,0		
desgl.	12.02	6.30	6	28	3	14	6	14	71,1		
Train de luxe mit nur I. Kl.	6.50	1.27	6	37	3	30	6	7	72,4		Engadin-Express.
desgl.	2.12	8.40	6	28	3	16	6	12	71,4	73,0	
E. Linie Paris-Rouen-Havre, 228 km											
Train rapide mit nur I. Kl.	8.10	11.10	3	0	1	5	2	55	78,2		
desgl.	8.35	11.35	3	0	1	8	2	52	79,5		
Train rapide mit nur I. Kl.	1.25	5.03	3	38	5	14	3	24	67,1		
desgl.	8.15	11.30	3	15	1	8	3	7	73,2		
Train express mit I. u. II. Kl.	9.00	12.48	3	48	4	18	3	30	65,1		
Train rapide mit nur I. Kl.	12.50	4.45	3	55	7	25	3	30	65,1	71,4	
F. Linie Paris-Poitiers-Bordeaux, 585 km											
Train de luxe mit nur I. Kl.	12.23	7.12	6	49	4	17	6	32	89,6		Süd-Express Paris-Madrid.
desgl.	3.12	10.37	7	25	4	19	7	6	82,4		
Train rapide mit nur I. Kl.	9.52	5.08	7	16	4	14	7	2	83,2		
desgl.	10.34	5.42	7	8	4	18	6	50	85,6		
Train rapide mit nur I. Kl.	10.26	7.04	8	38	5	20	8	18	70,5		
desgl.	10.30	7.18	8	48	5	39	8	9	71,8	80,5	
G. Linie Bordeaux-Irun, 236 km											
Train de luxe mit nur I. Kl.	7.27	10.57	3	30	5	11	3	19	71,2		Süd-Express Paris-Madrid.
desgl.	11.45	3.06	3	21	4	8	3	13	73,4		
Train rapide mit nur I. Kl.	7.57	12.34	4	37	10	38	3	59	59,2		
desgl.	5.32	10.06	4	34	7	37	3	57	59,7		
Train express mit I., II. u. III. Kl.	5.30	10.17	4	47	19	40	4	7	57,3		
desgl.	1.30	6.11	4	41	12	39	4	2	58,5	63,2	
H. Linie Paris-Lyon-Marseille, 863 km											
Train rapide mit nur I. Kl.	9.15	9.31	12	16	6	41	11	35	74,5		
desgl.	9.15	9.55	12	40	7	52	11	48	73,1		
Train rapide mit nur I. Kl.	9.40	10.31	12	51	7	58	11	53	72,5		
desgl.	8.22	9.05	12	43	6	48	11	55	72,4		
Train rapide mit I., II. u. III. Kl.	7.00	8.55	13	55	7	73	12	42	67,9		
desgl.	8.40	10.36	13	56	7	74	12	42	67,9	71,4	
III. England.											
A. Linie London - Newcastle-Edinburg, 636 km											
einklassiger Expresszug	7.45	3.30	7	45	4	21	7	24	85,9		
desgl.	11.15	7.35	8	20	8	30	7	50	81,2		
desgl.	8.15	4.00	7	45	4	21	7	24	85,9		
desgl.	10.50	7.10	8	20	3	22	7	58	80,0		
desgl.	11.30	7.15	7	45	3	16	7	29	85,0		
Expresszug mit I. u. III. Kl.	10.00	6.15	8	15	5	31	7	44	82,2	83,4	
B. Linie London-Leeds-Glasgow, 684 km											
Expresszug mit I. u. III. Kl.	9.30	6.20	8	50	7	28	8	22	81,7		
desgl.	9.15	6.00	8	45	5	21	8	24	81,4		
desgl.	1.30	10.20	8	50	5	20	8	30	80,5		
desgl.	10.45	7.45	9	0	6	23	8	37	79,4		
desgl.	10.30	7.25	8	55	5	28	8	27	80,9		
desgl.	1.30	10.30	9	0	4	18	8	42	78,6	80,4	
C. Linie London-Crewe-Glasgow, 646 km											
Expresszug mit I. u. III. Kl.	11.50	7.50	8	0	4	13	7	47	83,0		
desgl.	10.00	6.30	8	30	3	30	8	0	80,8		
desgl.	11.30	7.55	8	25	6	14	8	11	78,9		
desgl.	10.45	7.10	8	25	4	17	8	8	79,4		
desgl.	2.00	10.30	8	30	6	20	8	10	79,1		
desgl.	11.30	8.00	8	30	4	21	8	9	79,3	80,1	

Nähere Bezeichnung der Eisenbahnlinien und der Bahnzüge	Zeit der Abfahrt der Züge	Zeit der Ankunft der Züge	Fahrtdauer im ganzen Std.	Fahrtdauer im ganzen Min.	Anhalten unterwegs Zahl der Stationen	Anhalten unterwegs im ganzen Min.	bleibt wirkliche Fahrzeit Std.	bleibt wirkliche Fahrzeit Min.	Fahrgeschwindigkeit in der Stunde km	Durchschnittsgeschwindigkeit der 6 Züge jeder Bahnlinie km	Bemerkungen
D. Linie London (Charing Cross)-Dover, 124 km											
Expresszug mit I. u. II. Klasse	9.00	10.46	1	46	—	—	1	46	70,2		
desgl.	5.15	7.00	1	45	—	—	1	45	70,9		
desgl.	11.00	12.45	1	45	—	—	1	45	70,9		
desgl.	3.05	4.55	1	50	—	—	1	50	67,6		
Expresszug mit I., II. u. III. Kl.	9.00	10.49	1	49	—	—	1	49	68,3		
„ „ I. u. II. Klasse	4.00	5.50	1	50	—	—	1	50	67,6	69,3	
E. Linie London-Bristol-Plymouth, 398 km											
Expresszug mit I., II. u. III. Kl.	10.35	3.35	5	00	1	7	4	53	81,5		
desgl.	10.30	3.43	5	13	3	15	4	58	80,0		
desgl.	10.40	3.56	5	16	2	17	4	59	79,9		
desgl.	1.48	7.00	5	12	2	13	4	59	79,9		
desgl.	3.00	9.00	6	00	7	34	5	26	73,3		
desgl.	1.32	6.50	5	18	1	9	5	9	77,3	78,7	
F. Linie London-Northampton-Birmingham, 182 km											
Expresszug mit I., II. u. III. Kl.	2.35	4.50	2	15	1	5	2	10	84,0		
desgl.	3.45	6.05	2	20	2	3	2	17	79,7		
desgl.	9.20	11.40	2	20	3	5	2	15	80,9		
desgl.	2.10	4.35	2	25	2	8	2	17	79,7		
desgl.	1.30	4.00	2	30	2	13	2	17	79,7		
desgl.	8.45	11.10	2	25	3	7	2	18	79,1	80,5	
G. Linie London-Leicester-Manchester, 309 km											
Expresszug mit I., II. u. III. Kl.	9.00	1.15	4	15	2	13	4	2	76,6		
desgl.	1.30	5.50	4	20	4	20	4	0	77,3		
desgl.	6.45	11.00	4	15	3	13	4	2	76,6		
desgl.	12.00	4.15	4	15	2	10	4	5	75,7		
desgl.	12.15	4.30	4	15	2	4	4	11	73,8		
desgl.	5.50	11.08	4	18	3	13	4	5	75,7	75,9	
H. Linie London-Crewe-Liverpool, 312 km											
Expresszug mit I., II. u. III. Kl.	2.15	6.30	4	15	3	11	4	4	76,7		
desgl.	9.45	2.00	4	15	3	12	4	3	77,0		
desgl.	10.15	2.30	4	15	2	7	4	8	75,5		
desgl.	4.05	8.20	4	15	3	7	4	8	75,5		
desgl.	5.30	9.45	4	15	2	6	4	9	75,2		
desgl.	8.00	12.15	4	15	2	6	4	9	75,2	75,8	

Als die am schnellsten fahrenden Züge sind aus der Uebersicht hervorzuheben: a) ein einklassiger Luxuszug Paris-Bordeaux mit 89,6 km, b) zwei einklassige Expresszüge London-Edinburg mit je 85,9 km und c) ein zweiklassiger D-Zug Hamburg-Berlin mit 84,1 km Geschwindigkeit in der Stunde. Der einklassige Südexpresszug von Paris nach Bordeaux mit 89,6 km Durchschnittsgeschwindigkeit hat den Vorzug, zur Zeit der am schnellsten gefahrene Zug in ganz Europa zu sein. Es gilt dieser Vorzug indess nur für die Fahrt des Zuges von Paris nach Bordeaux, in der entgegengesetzten Richtung erreicht der Zug nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 82,4 km und wird er daher in dieser Fahrgeschwindigkeit von mehreren anderen Zügen sowohl in Frankreich als auch in England übertroffen. Dass im ganzen genommen die englischen Bahnen auch in der Fahrgeschwindigkeit erheblich mehr leisten als die französischen Bahnen und dass daher die besondere Glanzleistung der französischen Orléansbahn auf der Linie Paris-Bordeaux nicht zu hoch eingeschätzt werden darf, mag auch daraus erhellen, dass von den in der Uebersicht aufgeführten 48 Zügen auf englischen Bahnen 15, von den 48 Zügen auf französischen Bahnen dagegen nur 9 Züge eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km und mehr in der Stunde erreichen, und dass von den weiter aufgeführten Zügen in England 24, in Frankreich aber nur 7 Züge mit einer Geschwindigkeit von 75 bis 79 km in der Stunde gefahren werden.

Es dürfte hiernach unbestreitbar sein, dass England in Bezug auf die Gesammtleistungen seiner Eisenbahnen in der Fahrgeschwindigkeit sowohl Frankreich als auch Deutschland immer noch sehr übertrifft, obgleich man in Frankreich einige Expresszüge mit verhältnissmässig sehr grosser Geschwindigkeit fahren lässt und obgleich in Deutschland in den letzten Jahren vielfach beschleunigter gefahrene Züge zur Einrichtung gelangt sind. Die Vorzüge der deutschen Eisenbahnen gegen die englischen und auch gegen die französischen Bahnen bestehen hauptsächlich aber darin, dass die deutschen Bahnen auf das Reisebedürfniss der an den Bahnlinien gelegenen Zwischenorte sowie auf die Beförderung von Reisenden mit Schnellzügen auch in der II. und der III. Wagenklasse viel weitergehende Rücksicht nehmen. Die in der Uebersicht aufgeführten Bahnzüge in England halten unterwegs zusammen nur 146 Mal und die französischen Bahnzüge nur 242, die Bahnzüge in Deutschland aber im ganzen 368 Mal. Und von den bezeichneten Zügen führen in Frankreich 25, in Deutschland dagegen nur 12 Züge allein die I. Wagenklasse, ferner in Frankreich 17, in Deutschland aber 20 Züge die I. und II. Wagenklasse, während auch mit der III. Wagenklasse in Deutschland 16, in Frankreich aber nur 6 Züge versehen sind. Man wird daher wohl zu dem Schlussergebnisse gelangen dürfen, dass die Vortheile der Schnellzugeinrichtungen auf den deutschen Eisenbahnen einer weit grösseren Menge des reisenden Publikums zu Gute kommen, als dies auf den französischen und den englischen Bahnen der Fall ist, und dass dem gegenüber die unerheblichen Mehrleistungen der englischen und französischen Eisenbahnen in der Fahrgeschwindigkeit einzelner Züge um so weniger ins Gewicht fallen können.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebseinnahmen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen.** Unserer Meldung in Nr. 74 S. 1133 d. Ztg. hierüber ist noch hinzuzufügen, dass für April/Juli die Mindereinnahme im Güterverkehr gegen die gleiche Zeit des Vorjahres 4 997 000 ℳ betrug, während sie sich für die Zeit vom 1. April bis 31. August dieses Jahres auf 9 174 000 ℳ belief, inzwischen also um 4 177 000 ℳ gewachsen ist, wiewohl die Mindereinnahme des Monats August nur 1 777 000 ℳ betrug. Der Unterschied zwischen den beiden letzten Zahlen von 2 400 000 ℳ ist darauf zurückzuführen, dass im vorigen Jahre bei Feststellung der Ergebnisse für den Zeitabschnitt April bis August die bis dahin abgewickelten Verkehrsabrechnungen gegenüber den Schätzungen der Eisenbahndirektionen noch nachträglich eine Mehreinnahme von mehreren Millionen Mark ergeben hatten, während in diesem Jahre die Direktionen mit ihren Schätzungen die Wirklichkeit im ganzen getroffen haben, so dass aus den diesjährigen endgültigen Abrechnungen ein gleich günstiger Zuwachs wie im Vorjahre zu den geschätzten Einnahmen nicht hinzugekommen ist. Soviel sich feststellen lässt, wird dieser Faktor, welcher bereits bei der Einnahmefeststellung für April/Juli eine Rolle spielte, für die folgenden Monate des Etatsjahres kaum weiter in Betracht kommen.

Infolge der Mehreinnahme im Personenverkehr und bei den sonstigen Einnahmen verringert sich übrigens die Mindereinnahme für April/August d. J. gegen die gleiche Zeit des Vorjahres auf 7 970 000 ℳ.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenbezirk.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. September d. J. in 6 Arbeitstagen 95 899 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 983 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 101 306 und auf den Arbeitstag 16 884 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. September d. J. auf den Arbeitstag 901 und im ganzen 5 407 Doppelwagen oder 5,3 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Der Nürnberger Centralbahnhof.** Der Bau des neuen Centralbahnhofgebäudes in Nürnberg schreitet in sichtbarer Weise vorwärts, und kommt voraussichtlich der westliche Theil desselben noch vor Eintritt des Winters unter Dach. Die Warteräume werden dann provisorisch im neuen Betriebsgebäude untergebracht und wird nachher mit dem Abbruch des alten Hauptgebäudes begonnen werden. Ein zuerst beabsichtigtes Bahnhofsprovisorium wird nach neueren Bestimmungen nicht hergestellt, es soll vielmehr nach Fertigstellung des einen Theils des neuen Betriebshauptgebäudes dieses sogleich bezogen werden. Mit der Hebung der Personengleise, welche noch um zwei vermehrt werden, kann erst dann begonnen werden.

— **Der neue Nürnberger Rangirbahnhof.** An der Vollendung des neuen Güter- und Rangirbahnhofes Nürnberg, der mindestens die gleiche Ausdehnung hat wie der Münchener Rangirbahnhof, wird mit allem Eifer gearbeitet, und soll derselbe bis 1. Mai 1902 vollständig in Betrieb genommen werden, damit die Gleiseumbauten im Centralbahnhof durch Verlegung des Güterzugverkehrs aus demselben ungehindert vor sich gehen können.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat August d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 849,48 (1 826,11) km befördert 3 181 575 (3 120 148) Personen, 764 123 (733 482) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 2 123 000 (2 071 636) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 774 000 (2 723 260) ℳ, aus sonstigen Quellen 327 000 (341 000) ℳ, im ganzen 5 224 000 (5 135 896) ℳ, mehr gegen den gleichen Monat des Vorjahres 88 104 ℳ. Vom 1. April bis letzten August d. J. betrugen die Einnahmen 24 848 000 ℳ, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr 540 311 ℳ.

— **Reform des Eisenbahnpersonentarifes in Württemberg.** In Bezug auf den von uns in Nr. 74 S. 1135 mitgetheilten Beschluss der Tarifkommission der württembergischen Abgeordnetenkammer wird der Münchener „Allg. Ztg." aus Stuttgart von offenbar wohlunterrichteter Seite geschrieben: „Die Tarifkommission, welche unsere Abgeordnetenkammer zur Prüfung der Frage einer Vereinfachung und Verbilligung der Personentarife auf den württembergischen Eisenbahnen am 7. Juni d. J. einsetzte, hat schnell gearbeitet. Sie hat noch vor Schluss der Sommertagung der Ständeversammlung mitten im damaligen Gedränge der sonstigen parlamentarischen Geschäfte drei Sitzungen gehalten und nunmehr in einer vierten Sitzung den abschliessenden Bericht des Referenten genehmigt und dessen weitgehende Anträge ‚einstimmig' gutgeheissen, das heisst in Abwesenheit desjenigen Mitgliedes, welches wahrscheinlich diesen Anträgen sich nicht angeschlossen hätte (Freiherr v. Wöllwarth). Indess wäre es verfehlt, dem Beschluss der Tarifkommission bereits eine entscheidende Bedeutung beizumessen; in wie weit das Plenum der Kammer sich hinter diesen Beschluss stellen wird, lässt sich in diesem Falle noch weniger als sonst im voraus ermessen. Die Tarifkommission ist nicht wie üblich nach dem Stärkeverhältniss der Fraktionen zusammengesetzt, sondern sie besteht nur aus fünf Mitgliedern, je einem aus jeder der fünf Gruppen des Hauses. Sie war gedacht als eine Art Studienkommission, welche die so oft schon behandelte Frage der Tarifreform einmal gründlich durchprüfen sollte. Die Ergebnisse, zu welchen diese Prüfung gelangte, sind zunächst unverbindlich für die Fraktionen, wie dies für die Centrumsfraktion deren Delegirter, der Eisenbahnreferent der Kammer Vizepräsident Dr. v. Kiene, in der Kommission ausdrücklich zu verstehen gegeben hat. Wenn in den Zeitungsberichten aus der Kommission, der im Juli einmal auch Staatsminister Freiherr v. Soden und Staatsrath Freiherr v. Balz anwohnten, hervorgehoben wird, es habe sich ‚weitgehende Uebereinstimmung' gezeigt, so ist das wohl zu glauben, was die allgemeine Wünschbarkeit des von der Kommission vorgeschlagenen einfachen, klaren und billigen Tarifschemas betrifft (1 ₰ auf das Kilometer für Arbeiter, Militär, Schüler, Kinder usw., 2 ₰ für den sonstigen Verkehr in der III. Klasse, 4 ₰ für die II. Klasse, 6 ₰ für die I. Klasse, Beseitigung des Schnellzugzuschlages). Etwas anderes aber ist die Zweckmässigkeitsfrage, die Frage, ob der Zeitpunkt jetzt da ist, wo mit einer solchen, das äusserste Maass der jemals erhobenen Ansprüche gewährenden Verbilligung des Personenverkehres vorgegangen werden kann. In dieser Beziehung haben die Vertreter der Regierung in den Debatten, die der Einsetzung der Tarifkommission vorausgingen, aufs entschiedenste zur Vorsicht gemahnt, und die Entwickelung, die das wirthschaftliche Leben seither genommen hat, ist gewiss nicht derart, dass diese Mahnung heute leichter zu nehmen wäre. Der Niedergang des Erwerbslebens, der sich eher noch verschärft hat und dessen Ende noch nicht abzusehen ist, kann schon jetzt nicht ohne beträchtlichen Einfluss auf die Einnahmen aus dem Güter- wie aus dem Personenverkehr geblieben sein, wenn er auch bei letzterem mehr in einer gegenüber den Vorjahren verminderten Steigerung der Zunahme, als in einem eigentlichen Rückgang zum Ausdruck kommen mag. Im Augenblick eines derartigen natürlichen Weichens der Verkehrseinnahmen noch einen künstlichen Einnahmeausfall hinzuzufügen, der sich auf Millionen beziffern müsste, dazu gehört wirklich ausserordentlich viel ‚Muth', und man möchte für einen solchen Fall in der That wünschen, dass sich das durchführen liesse, was einmal der Minister Freiherr v. Soden scherzhaft angedeutet hat, dass nämlich für den Ausfall, den eine unzeitgemässe Tarifverbilligung verursacht, die Parlamentarier, die dazu gedrängt haben, in die eigene Tasche greifen und für den Schaden aufkommen müssten. Der Bericht des Herrn Haussmann, der binnen kurzem im Druck erscheinen wird, soll freilich auch die ‚finanzielle Durchführbarkeit' der vorgeschlagenen Tarifverbilligung ‚überzeugend darthun'. Man darf auf diesen Nachweis gespannt sein und noch mehr darauf, was der Finanzminister, der schliesslich doch in dieser Sache das letzte Wort hat, dazu sagen wird."

— **Zusatzübereinkommen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Die am 18. d. Mts. ausgegebene Nr. 38 des preussischen „Eisenbahn-Verordnungsblattes" veröffentlicht das unter dem 16. Juni 1898 zu Paris abgeschlossene Zusatzübereinkommen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 und das Vollziehungsprotokoll mit dem Hinzufügen, dass das Zusatzübereinkommen und das Vollziehungsprotokoll von allen betheiligten Mächten ratifizirt und dass die Ratifikationsurkunden am 10. Juli d. J. in den Archiven der französischen Republik zu Paris niedergelegt sind. Nach Art. 4 des Zusatzübereinkommens tritt dessen Gültigkeit drei Monate nach dem Tage der Niederlegung für alle Betheiligten ein, und es beginnt also seine Wirksamkeit am 10. Oktober d. J. Da inzwischen Russland auch für die westsibirische und mittelsibirische Bahn dem Internationalen Uebereinkommen beigetreten ist, so erstreckt sich sein Geltungsbereich von den Pyrenäen bis zu den Ufern des Baikalsees.

— **Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1900.** Ueber diese im Vergleich zu der der Jahre 1897 bis 1899 enthält das September/Oktoberheft Nr. 5 des „Archivs

für Eisenbahnwesen", in gewohnter trefflicher Weise bearbeitet, eine von C. Thamer verfasste Abhandlung. Die sehr bedeutende Verkehrszunahme, die das Jahr 1900 im Vergleich zu 1897 bringt, wird am meisten ersichtlich durch einen Vergleich der betreffenden Zahlen für den Verkehr der Industriebezirke, und zwar des Regierungsbezirks Oppeln, des Ruhrreviers der Provinz Westfalen, des Ruhrreviers der Rheinprovinz, des Saarreviers und des Verkehrsbezirks „Ruhrort, Duisburg, Hochfeld". Die Zusammenstellung unterscheidet a) den Verkehr innerhalb des Bezirks, b) den Versand nach dem Inlande, c) den Empfang vom Inland, d) den Versand nach dem Ausland, e) den Empfang vom Ausland, f) den sich so ergebenden Gesammtverkehr und g) den Verkehr, auf das Kilometer Bahnlänge zurückgeführt. Eine Abnahme im Verkehr ergibt die Zusammenstellung nur für den Empfang des Saarreviers aus dem Auslande, und zwar mit 10,76 % des Verkehrs von 1897. In allen anderen Bezirken und Verkehrsbeziehungen ist dagegen eine sehr beträchtliche Zunahme zu verzeichnen. Sie beträgt für den Verkehr zu a) im Regierungsbezirk Oppeln 22,97 %, für den des Ruhrreviers der Provinz Westfalen 55,88, für den des Ruhrreviers der Rheinprovinz 26.70, für das Saarrevier 17,62 und für den Bezirk „Ruhrort, Duisburg, Hochfeld" 20,67 % des Verkehrs von 1897. Für den Versand nach dem Inlande lauten die Zahlen in derselben Reihenfolge und Bedeutung: 25,39 %, 23,74 %, 24,51 %, 15,06 %, 20,24 %. Für den Empfang vom Inlande desgl.: 21,58 %, 20,10 %, 26,96 %, 18,11 %, 19,69 %. Für den Versand nach dem Ausland desgl.: 21,56 %, 15,24 %, 31,82 %, 0,45 %, 21,85 %. Für den Empfang vom Auslande desgl.: 49,14 %, 11,47 %, 6,31 %, weniger 10,76 (wie aus obigem ersichtlich, im Saarrevier) und 44,90 %. Für den Gesammtverkehr: 24,77 %, 26,47 %, 25,49 %, 14,49 %, 19,96 %. Für den Verkehr auf das Kilometer: 23,01 % für den Regierungsbezirk Oppeln, 23,13 % für das Ruhrrevier der Provinz Westfalen, 15,24 % für das Saarrevier, 23,58 % für das Ruhrrevier der Rheinprovinz einschliesslich des Bezirks „Ruhrort, Duisburg, Hochfeld". Sonach ist im Saarrevier durchweg die Zunahme des Verkehrs am niedrigsten; in den anderen Bezirken sind sowohl Oppeln wie die beiden Ruhrreviere mit den jeweilig höchsten Zahlen in einer oder mehreren Verkehrsbeziehungen vertreten. Abgesehen vom Saarrevier ist ferner die Zunahme des Verkehrs, auf das Kilometer zurückgeführt, fast ganz gleichmässig. Es ist aber zu bedenken, dass im Regierungsbezirk Oppeln 1900 auf 1 km befördert worden sind 17 800 t, im Saarrevier 46 440 t, im Ruhrrevier der Rheinprovinz einschliesslich des Bezirks „Ruhrort, Duisburg, Hochfeld" 74630 t, im Ruhrrevier der Provinz Westfalen sogar 85 020 t. Die letztere Zahl erscheint um so riesiger, wenn man sie mit dem Durchschnittsverkehr auf 1 km der Eisenbahnen des Deutschen Reichs (7 893 t) vergleicht und wenn man erwägt, dass diese Belastung des einzelnen Kilometers im Ruhrrevier der Provinz Westfalen erfolgt ist, obgleich sich dort die Bahnlänge, welche im Ruhrrevier der Rheinprovinz und im Saarrevier seit 1897 unverändert geblieben ist, noch um 15,22 km erhöht hat. Dass trotz des gegenwärtigen Rückgangs der Verkehrsmengen sehr bald die Zeit eintreten wird, wo in den beiden Ruhrrevieren, und namentlich im westfälischen, eine Entlastung durch Wasserstrassen dringend nothwendig sein wird, ist nach vorstehendem wohl kaum zu verkennen. (Ovk)

— **Beschaffung von Zeitschriften für die Uebernachtungslokale des Zugpersonals.** In den Uebernachtungslokalen der Bahnstationen Bamberg, Neumarkt-Wirsberg, Schweinfurt Centralbahnhof, Buchloe, München Rangirbahnhof, Schwandorf, Plattling, Aschaffenburg, Weiden und Würzburg sind von Mitte dieses Monats an Zeitschriften zur Unterhaltung für das Zugpersonal aufgelegt. Es sind verschiedene Jahrgänge der „Illustrirten Welt", „Das Vaterland" und „Vom Fels zum Meer", die alle 14 Tage ausgetauscht und durch andere Jahrgänge ersetzt werden, bis sie schliesslich in allen Uebernachtungsräumen umgelaufen sind. Später ist das Auflegen weiterer Zeitschriften auf diesen und auch noch auf weiteren Stationen mit grösseren Uebernachtungsräumen in Aussicht genommen.

— Die **Berliner Rollfuhrverträge** haben, wie die „Sped.- und Schifffahrt-Ztg." schreibt, neuerdings eine Aenderung dahin erfahren, dass leicht zerbrechliche und sperrige Güter, welche bisher von den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmern nicht zugerollt wurden, künftig zwar zunächst den Empfängern zur Selbstabholung anzukündigen, wenn letztere aber innerhalb 24 Stunden nicht erfolgt, zuzurollen sind. Da diese Güter indess mehr Platz und sorgfältigere Behandlung erheischen, wird ein höherer Rollgeldsatz und zwar von 50 ₰ für 100 kg (Mindestgebühr 50 ₰ für jede Sendung) in Anrechnung gebracht.

— **Dänische Lokomotivbestellungen in Deutschland.** Zwei deutsche Fabriken haben dieser Tage einer der Münchener „Allgem. Ztg." zugegangenen Kopenhagener Meldung zufolge von den dänischen Staatsbahnen grössere Bestellungen erhalten. In der vorigen Tagung des dänischen Reichstages wurden 3 000 000 Kr. für Anschaffung von neuem Material bewilligt. Bei der Ausschreibung haben mehrere ausländische Firmen ihre Arbeiten angeboten. Die Staatsbahnen haben nun bei der Firma J. A. Maffei in München fünf Eilzuglokomotiven und bei der Firma Henschel & Sohn in Cassel fünf Güterzuglokomotiven bestellt. Der Preis ist auf 42 000 Kr. für das Stück festgesetzt. Ausserdem soll Henschel noch fünf Tenderlokomotiven zu 18 000 Kr. liefern. Die dänischen Fabriken konnten bezüglich des Preises mit den genannten deutschen nicht konkurriren, sondern verlangten 123 000 Kr. mehr.

Oesterreich-Ungarn.

— **Staatseisenbahn-Baudirektion.** Wie gemeldet wird, sind die grundsätzlichen Bestimmungen für die Errichtung einer Staatseisenbahn-Baudirektion bereits vom Ministerrath angenommen worden und werden demnächst der kaiserlichen Genehmigung unterbreitet werden.

— **Ablauf der Steuerfreiheit der Elbethalbahn.** Die Elbethalbahn ist die einzige grössere Privatbahn, welche noch die Steuerfreiheit geniesst. Indess ist auch bei ihr der Zeitpunkt des Eintritts der Steuerpflicht nicht mehr fern. Nach der Konzessionsurkunde ist der Bahn eine 30 jährige Steuerfreiheit ohne nähere Bestimmung über den Beginn der steuerfreien Zeit zugesichert. Falls die 30 jährige Frist vom Zeitpunkt der Konzessionsertheilung gerechnet werden wollte, würde die Bahn schon für das Jahr 1900 theilweise steuerpflichtig gewesen sein. Indessen hat, wie der „Allgemeine Tarifanzeiger" schreibt, in einem ähnlichen Falle, der die Linie Neratovic-Prag der böhmischen Nordbahn betraf, der Verwaltungsgerichtshof entschieden, dass die Steuerfreiheit erst mit dem Tage der Betriebseröffnung beginne. Die Steuerbehörde scheint sich an diese Entscheidung zu halten, denn bis heute ist der Nordwestbahn noch keine Steuervorschreibung für das ungarantirte Netz zugekommen. Falls für den Beginn der Steuerpflicht die Eröffnungstermine der einzelnen Linien als maassgebend behandelt werden, würde für 77 km des gesellschaftlichen Netzes die Steuerfreiheit im Jahre 1903 und für die restlichen 197,7 km allmählich im Jahre 1904 zu Ende gehen. Wie hoch die Steuer sein wird, wird naturgemäss von den Ueberschüssen abhängen, die bis dahin die Elbethalbahn abwerfen wird. Ungefähr kann man sich ein Bild von der Höhe der Steuerleistung machen, wenn man diese nach dem Verhältnisse der vom garantirten Netze gezahlten Steuer ermittelt. Da das garantirte Netz an reiner Erwerbsteuer sammt Zuschlägen 2 343 480 Kr. gezahlt hat und die Zuschläge in den von der Elbethalbahn durchzogenen Gemeinden keinesfalls niedriger sein dürften, so wird die künftige Steuer auf etwa 1 600 000 Kr. veranschlagt werden können.

— **Pensionsversicherung der Privatbediensteten.** Die Regierung hat, den in den letzten Jahren fortgesetzt geltend gemachten Wünschen der Privatbeamten Rechnung tragend, vor einiger Zeit im Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf, betreffend die Pensionsversicherung der in privaten Diensten und eines Theils der in öffentlichen Diensten stehenden Angestellten, eingebracht. Nach dem Inhalte des Gesetzentwurfes soll eine staatliche Versicherungsanstalt in Wien errichtet werden. Zu den Versicherungspflichtigen gehören auch die bei den Privatbahnen mit Jahres- oder Monatsgehalt angestellten Bediensteten. Mit Rücksicht darauf, dass bei den Privatbahnen und anderen Unternehmungen grösseren Umfanges bereits Pensionseinrichtungen verschiedener Art bestehen, durch welche den Angestellten annähernd dieselben Vortheile, wie sie das Gesetz vorsieht, schon gesichert sind, ist im Gesetzentwurf vorgesehen, dass der Versicherungspflicht durch Versicherung bei einem derartigen Ersatzinstitut Genüge geleistet werden kann.

Die dem Ministerium des Innern zustehende Zuerkennung des Charakters als Ersatzinstitut erfordert, dass dessen Leistungen im Durchschnitte den gesetzlichen Leistungen mindestens gleichkommen, dass ferner die Beiträge der Versicherten jene des Dienstgebers und 5 % der Jahresbezüge nur in dem Verhältnisse übersteigen, als die Leistungen des Ersatzinstitutes höher sind als die gesetzlichen; ausserdem muss bei Uebertritt eines Bediensteten zu der staatlichen Pensionsanstalt oder einem anderen Ersatzinstitute diesen ein mindestens der Prämienreserve nach den Berechnungen der Pensionsanstalt gleichkommender Betrag überwiesen werden, endlich muss in den Satzungen des Ersatzinstitutes vorgesehen sein, dass mindestens alle fünf Jahre eine versicherungstechnische Ueberprüfung des Standes der Pensionsanstalt vorgenommen und die hierbei allenfalls als nöthig erkannten Maassregeln getroffen werden, dass Streitigkeiten durch ein Schiedsgericht geschlichtet werden, dass das Institut der staatlichen Aufsicht unterliege und jede

Satzungsänderung sowie die Auflösung des Institutes der staatlichen Genehmigung bedürfe.

Sobald der Entwurf Gesetzeskraft erlangt haben wird, werden die Privatbahnen um die Anerkennung ihrer Pensionskassen als Ersatzinstitute im Sinne des Gesetzentwurfes einschreiten müssen.

Zwischen den Ansprüchen, welche den Mitgliedern der Pensionskassen der Bahnen zustehen, und den im Gesetzentwurfe geplanten Vorsorgen bestehen grosse Verschiedenheiten. Vor allem fehlt bei den ersteren die Unterstützung im Falle der Stellenlosigkeit. Bei den meisten Bahnen ist lediglich das Gehalt für das Pensionsausmaass maassgebend, während nach dem Entwurfe auch noch Wohnungsgeld, Zulagen und Naturalbezüge, unter gewissen Voraussetzungen auch andere Nebenbezüge berücksichtigt werden sollen, welche Nebenbezüge insbesondere bei den zahlreichen Bediensteten der unteren Klassen sehr häufig einen grossen Theil ihres Einkommens bilden. Das Ausmaass der Bahnpension ist, Dienstuntauglichkeit infolge Verunglückung im Dienste ausgenommen, stets von der Länge der Dienstzeit (zumeist 10 Jahre) und in der Regel von dem letztbezogenen Gehalte abhängig, während die staatliche Invaliditätsrente ohne Rücksicht auf die Länge der Dienstzeit mit einem festen Betrage und schon nach 5 Jahren fällig wird; nur die Höhe der Altersrente soll von der in den einzelnen Gehaltsklassen zugebrachten Dienstzeit abhängig sein. Hingegen soll diese Altersrente den Angestellten nach Erreichung des erforderlichen Alters und Zurücklegung der festgesetzten Dienstzeit selbst in dem Falle gebühren, wenn sie noch weiter dienen können, während ein ähnlicher Anspruch des Bahnbediensteten auf die Pension, wenn nicht zugleich Dienstuntauglichkeit vorliegt, nicht existirt.

Es ist anzunehmen, dass als Bedingung der Anerkennung der Pensionskassen der Privatbahnen als Ersatzeinrichtungen der staatlichen Privatbeamtenversicherungsanstalt mehrfache Aenderungen der Satzungen, so insbesondere die Einbeziehung der Nebenbezüge in das der Pensionsbemessung zu Grunde zu legende Jahreseinkommen und die Kürzung der für die Pensionsberechtigung erforderlichen Mindestdienstzeit von 10 auf 5 Jahre verlangt werden wird. Es stände sonach im Falle des Zustandekommens des in Rede stehenden Gesetzentwurfs eine wesentliche Erhöhung der Lasten der Pensionskassen und damit auch eine Mehrbelastung der Bahnanstalten zu gewärtigen, welche zu den Auslagen der Fonds erheblich beisteuern.

— **Frankirungsmarken bei den österreichischen Staatsbahnen.** Bekanntlich hat die österreichische Staatseisenbahnverwaltung die Anwendbarkeit der Frankirungsmarken seit 1. Januar d. J. erheblich erweitert, indem seither für die Marke von 50 h Stücke ermässigten Eilguts bis zum Gewichte von 10 kg auf Entfernungen bis 400 km (früher 330 km) und bis zum Gewichte von 20 kg auf Entfernungen bis 200 km (früher 160 km), dann Stücke gewöhnlichen Eilguts, welche früher mit Frankirungsmarken überhaupt nicht abgefertigt werden konnten, bis 10 kg auf Entfernungen bis 200 km und bis 20 kg auf Entfernungen bis 100 km befördert werden können. Seit dieser Erweiterung der Anwendbarkeit der Frankirungsmarken ist der Verkehr, welcher sich mit Benutzung derselben abwickelt, in stetiger Zunahme begriffen. Abgesehen von der ganz ausserordentlichen Einfachheit dieses Abfertigungsverfahrens (der Absender braucht lediglich die Frankirungsmarke auf das Stück zu kleben und einen von der Marke abzutrennenden Abschnitt durch den Abfertigungsbeamten abstempeln zu lassen) kommt in Betracht, dass der Preis der Frankirungsmarke im Vergleiche zu den Gebühren der Postanstalt ein sehr billiger ist. Einer von der Prager Handels- und Gewerbekammer verfassten Zusammenstellung ist zu entnehmen, dass die Frachtgebühren bei Anwendung der Frankirungsmarke für Stücke im Gewichte von 10 kg auf Entfernungen bis 151 km um 82 h und auf grössere Entfernungen um 142 h billiger sind, als die Postgebühren (einschliesslich Postbegleitadresse und Stempel). Bei einer Sendung im Gewichte von 20 kg ist die Frankirungsmarke für Entfernungen bis 151 km um 202 h, für grössere Entfernungen um 382 h billiger als das Porto der Postanstalt.

Die Prager Handels- und Gewerbekammer hat im Interesse der möglichst ausgedehnten Anwendung des so einfachen und billigen Abfertigungsverfahrens mit Frankirungsmarken beschlossen, die Kaufleute und Genossenschaften ihres Bezirks auf dieses Verfahren unter Hervorhebung seiner ausserordentlichen Vortheile besonders aufmerksam zu machen.

— **Aussig - Teplitzer Eisenbahn.** Wie die Zeitschrift „Bahnfrei" meldet, hielten die Beamten der Aussig - Teplitzer Eisenbahn am 11. August in Teplitz eine Versammlung zu dem Zwecke ab, um über die zur Besserung ihrer materiellen Lage dienlichen Schritte Beschluss zu fassen. Es wurde ein Ausschuss mit der Aufgabe betraut, unter Zugrundelegung der gefassten Beschlüsse eine Eingabe an den Verwaltungsrath und die Direktion auszuarbeiten und zu überreichen. In der Eingabe, welche bereits überreicht wurde, wird insbesondere um eine allgemeine Gehaltsaufbesserung von je 400 Kr. unter Festsetzung eines Grundgehalts von 1600 Kr., ferner um Erhöhung des Wohnungsgeldes, Aufbesserung der Ruhegenüsse usw. gebeten. Nach den der Abordnung vom Präsidenten des Verwaltungsraths und dem Generaldirektor gemachten Eröffnungen besteht nur sehr geringe Aussicht auf Verwirklichung der überaus weitgehenden Wünsche der Beamten.

— **Einrichtung des Baudienstes rücksichtlich der Wasserstrassen.** Wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, dürften die grundsätzlichen Bestimmungen für das zur Durchführung des Baues der Wasserstrassen zu errichtende Wasserstrassenbauamt bereits demnächst festgestellt werden. Dieses Amt soll einen einer Ministerialsektion ähnlichen Umfang erhalten und dem Handelsminister unmittelbar unterstellt sein. Dasselbe wird aus einer administrativen und einer technischen Abtheilung bestehen. Gleichzeitig mit der Verlautbarung der einschlägigen Verordnungen soll auch die Ernennung des Wasserstrassenbeirathes erfolgen, in welchem auch jene Ministerien, deren Interessentenkreis durch den Bau der Wasserstrassen berührt wird, durch vom Handelsminister zu berufende Abgeordnete vertreten sein werden.

— **Bozen-Meraner Bahn.** Der Landesausschuss von Tirol hat dem Rekurs verschiedener Meraner Bürger gegen das Uebereinkommen des Stadtmagistrats Meran mit der Bozen-Meraner Bahn wegen der Abfindungssumme für die Erwerbsteuerzuschläge, welche in diesem Jahre zum ersten Male zu entrichten wären (die Bozen - Meraner Bahn war bisher steuerfrei), Folge geleistet. Infolge dieser Entscheidung erfolgt die Uebersiedelung der Betriebsleitung der Bozen-Meraner Bahn in die Nachbargemeinde Untermais, wo das Steuerangebot ein geringeres ist. Die Stadtkasse von Meran verliert dadurch jährlich 10000 Kr., die ihr für zehn Jahre zugesichert waren.

— **Eisenbahnverbindung Wien-Novi.** Wie die „Bohemia" meldet, strebt die Stadt Pettau (Steiermark) zum Zweck der Abkürzung der Verbindung mit dem Orient die Verwirklichung des bekannten Planes einer Verbindung Wien - Novi an. Der Verkehr Oesterreichs nach Bosnien und in den Orient ist heute nur möglich von Wien aus über Graz, Steinbrück und Agram: diese Linie ist 457 km lang. Die Linie Wien-Aspang-Hartberg-Fehring-Radkersburg-Pettau-Krapina-Agram wäre etwa 288 km lang, demnach um rund 170 km kürzer als die jetzige. Der Pettauer Gemeinderath fasste folgenden Beschluss: Der Bürgermeister wird aufgefordert, ohne Verzug den Reichsrathsabgeordneten, welcher die Stadt Pettau vertritt, zu beauftragen, dass er in der nächsten Tagung des Reichsrathes mit aller Entschiedenheit und ohne sich durch kleinliche Einwendungen abwendig machen zu lassen, die Interessen seiner Wähler dahin vertrete, dass die Bahnverbindung thunlichst bald der Verwirklichung zugeführt werde. Der Bürgermeister wird weiter aufgefordert, an die übrigen betheiligten Reichsrathsabgeordneten sowie an die betheiligten Gemeinden und Handelskammern im gleichen Sinne sich zu wenden.

— **Der Streit um die Dienst- und Arbeitsordnung der Bau- und Betriebsgesellschaft der Wiener elektrischen Strassenbahnen.** Eine zwischen der Gemeinde Wien und der Bau- und Betriebsgesellschaft seit längerer Zeit anhängige, im Gemeinderathe viel besprochene Angelegenheit ist dieser Tage bei dem ordentlichen Gerichte anhängig gemacht worden. Der Streit betrifft die Weigerung der genannten Gesellschaft, die von der Gemeinde Wien als Konzessionärin des Strassenbahnbetriebes festgesetzte Arbeits- und Dienstordnung für die Angestellten der Gesellschaft einzuführen und einzuhalten. Da eine gütliche, aussergerichtliche Ordnung der Angelegenheit nicht zu erzielen war, hat die Gemeinde Wien den Klageweg gegen die Gesellschaft betreten. Es wurde beim Handelsgerichte Wien eine Leistungsklage eingebracht, deren Begehren dahin lautet, die genannte Gesellschaft sei verpflichtet, die von der Gemeinde festgesetzte Arbeits- und Dienstordnung dem Ministerium des Innern zur Genehmigung vorzulegen und nach erfolgter Genehmigung einzuführen. Die Klage beruft sich zur Begründung des gestellten Begehrens auf den von der Gesellschaft bei Uebernahme des Betriebes mit der Gemeinde geschlossenen Vertrag.

— **Truppenbeförderung anlässlich der Manöver in Ungarn.** Zum Zwecke der Abbeförderung der Truppen vom Manöverfelde in die Garnisonen mittelst Eisenbahn wurde in Fünfkirchen eine Feldeisenbahn-Transportleitung aus Offizieren des Eisenbahnbüros des Generalstabes und aus Vertretern der betheiligten Bahnverwaltungen gebildet. Es wurden in der Zeit vom 18. bis 20. September insgesammt 51962 Soldaten einschliesslich Offiziere, ferner 3612 Pferde und 393 Fuhrwerke be-

fördert; hierzu wurden 67 Züge eingeleitet und ausserdem die zum Brückenschlag verwendeten Pioniertruppen sammt Kriegsbrückenequipagen aus Pettau und Budapest mit fünf Zügen in die bezüglichen Garnisonorte befördert. Dazu kommen noch die Hofzüge, dann die verstärkten Züge des Civilpersonenverkehres, endlich die grosse Zahl der Züge mit den leeren Wagen und einzeln fahrende Maschinen. Der Verkehr wickelte sich (von einem geringen Unfall abgesehen) vollständig klaglos ab, und verdienen die Leistungen der Bahnen um so grössere Anerkennung, weil durchgehends nur eingleisige Linien zur Verfügung standen. Im ganzen wurden bei den Militärtransporten 2 928 Wagen, und zwar 1 744 Personen-, 763 Pferde-, 81 gedeckte Güter- und 340 Plattformwagen verwendet.

— **Eisenbahnunfall zwischen Uj-Dombovár und Döbrököz.** Am 19. d. Mts. fand zwischen den vorgenannten Stationen der ungarischen Staatsbahnen auf offener Strecke ein Zusammenstoss eines Militärzuges mit einem in entgegengesetzter Richtung verkehrenden verspäteten Maschinenzuge statt. Infolge des Zusammenstosses wurden die Lokomotive des Militärzuges, der Dienstwagen und zwei andere Wagen sowie die beiden Lokomotiven des Maschinenzuges in geringem Maasse beschädigt. Eine Militärperson wurde verletzt.

Rumänien.

— **Eisenbahnunglück bei Palota.** Während nach dem in Nr. 75 S. 1152 d. Ztg. enthaltenen, der „Voss. Ztg." entnommenen Bericht die Zahl der bei dem erwähnten Unglück umgekommenen Personen 40 betragen sollte, befanden sich nach einer neuerlichen Feststellung der „Agence Roumaine" bei dem Eisenbahnzusammenstosse in beiden Zügen überhaupt nur 34 Personen, nämlich 18 Eisenbahnbedienstete und 16 Reisende, sämmtlich Rumänen. Von diesen wurden 7 Eisenbahnbedienstete und 2 Reisende getödtet und 16 Personen verletzt, darunter eine schwer. Danach wäre jene von uns übernommene Darstellung stark übertrieben.

Uebrige europäische Länder.

— **Zur Verlängerung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten in Schweden** wird der „Köln. Ztg." unterm 17. d. Mts. aus Stockholm geschrieben: Infolge der Verlängerung der Dauer der Rückfahrkarten in Preussen hatte der Minister des Innern die Staatsbahnverwaltung zur Aeusserung darüber aufgefordert, ob es angezeigt sei, auf den schwedischen Bahnen die gleichen oder ähnliche Maassregeln zu treffen. Die Bahnverwaltung, die nun ihren Bericht erstattet hat, meint, eine Vereinfachung des Fahrkartenwesens, die aus vielen Gründen zu wünschen sei, dürfte nicht anders als im Zusammenhang mit einer Herabsetzung des jetzt geltenden Preises für Einzelfahrkarten erfolgen. Gleichzeitig weist die Verwaltung darauf hin, dass ein Eisenbahnausschuss einen neuen Vorschlag zu einem Personentarif für die Staatsbahnen ausgearbeitet habe, der in Verbindung mit der Beseitigung der Rückfahrkarten eine Herabsetzung der Fahrkartenpreise verordne. Dieser Vorschlag sei augenblicklich Gegenstand der Prüfung der Verwaltung. Ferner erinnert die Verwaltung daran, dass die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten erst am 1. Mai d. J. auf 14 Tage verlängert, die Karten jedoch im Verhältniss zur ganzen Anzahl der verkauften Rückfahrkarten nur zu einem äusserst geringen Theil länger als vier bis sechs Tage benutzt worden seien. Aus diesen Gründen hält die schwedische Staatsbahnverwaltung eine weitere Ausdehnung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten für unnöthig.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Neutomischel und Eichenhorst an der Bahnstrecke Posen-Bentschen gelegene Haltestelle Sontop für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Thieren in einbödigen Wagen eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, lebenden Thieren in mehrbödigen Wagen, Sprengstoffen und Privatdepeschen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königl. Eisenbahndirektion Posen in Nr. 75 — Inser.-Nr. 2449 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die an der Bahnstrecke Thorn-Schönsee zwischen den Stationen Tauer und Schönsee neu eingerichtete Haltestelle Richnau wird am 1. Oktober d. J. für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königl. Eisenbahndirektion Bromberg in Nr. 75 — Inser.-Nr. 2450 — d. Ztg.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Auf der Station Hetzerath können fernerhin Fahrzeuge aller Art ver- und entladen werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Station Wossow der Lokalbahn Hinter-Treban-Lochovic ist am 18. September d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Linie Hatvan-Miskolcz zwischen den Stationen Hatvan und Vámos-Györk gelegene Halte- und Verladestelle Hort zur selbständigen Verrechnung der auf dieser Halte- und Verladestelle abzufertigenden Wagenladungsfrachtgüter eingerichtet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die an der Strecke Culmsee-Schönsee gelegene Haltestelle Richnau erhält vom 1. Oktober d. J. ab die Bezeichnung Hofleben.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Vom 1. Oktober d. J. ab wird die Bezeichnung der an der Strecke Sigmundsherberg-Hadersdorf (L. B.) gelegenen Station Langenlois-Haindorf in Langenlois und die bisherige Bezeichnung der Station Obermoldau an der Lokalbahnstrecke Winterberg-Wallern in Kubohütten abgeändert werden. Vom gleichen Zeitpunkte ab wird ferner die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Scheibmühl-Kernhof gelegenen Personenhaltestelle Tafern in Tavern abgeändert werden.

Vereins-Betriebsreglement.

Das neue Vereins-Betriebsreglement ist erschienen und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt. Das Vereins-Betriebsreglement vom 1. Januar 1893 nebst den zugehörigen Nachträgen wird durch das neu herausgegebene Betriebsreglement aufgehobem.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I/187 vom 16. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung der Bestimmungen des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement über die Tragung von Entschädigungen (abgesandt am 19. September d. J.).

Nr. I/204 vom 16. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, die königliche Eisenbahndirektion Erfurt und die königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. September d. J.).

Nr. I/208 vom 21. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend das neue Vereins-Betriebsreglement (abgesandt vom 23. bis 25. September d. J.).

Nr. I/222 vom 21. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das

alphabetische Fahrscheinverzeichniss vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 24. September d. J.).

Nr. II/195 vom 17. September d. J. am sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf einheitliche Festsetzung der Form der Nothkettenhaken (abgesandt am 23. September d. J.).

Nr. II/202 vom 19. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Mittel zur thunlichsten Herabminderung der in den Bahnkrümmungen hervortretenden nachtheiligen Erscheinungen (abgesandt am 24. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober 1901 wird die 45,2 km lange Neubaulinie Soltau-Buchholz als vollspurige Nebenbahn mit den Stationen Handorf=Welle, Hemsen, Holm, Schneverdingen, Wintermoor und Wolterdingen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privatdepeschenverkehr in Betrieb genommen.

Sämmtliche Stationen sind für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Thieren und Leichen eingerichtet.

Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen und ausgeliefert, Fahrzeuge nur auf den Stationen Holm, Schneverdingen und Wintermoor.

Die Züge werden auf der Strecke nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, den 23. Septbr. 1901. (2487)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Am 2. Oktober 1901 wird die Neubaustrecke Ueberlingen-Kluftern mit den Stationen Bermatingen=Ahausen, Kluftern, Markdorf, Mimmenhausen=Neufrach, Nussdorf in Baden, Oberuhldingen=Mühlhofen und Unteruhldingen für den gesammten Güterverkehr eröffnet.

Mit diesem Zeitpunkt scheidet die Bodenseeuferstation Uhldingen als solche aus dem direkten Verkehr mit Eisenbahnstationen aus.

Karlsruhe, den 21. Septbr. 1901. (2488)
Grossh. Generaldirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird von der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Berent-Carthaus die Theilstrecke Berent-Gollubien mit den Stationen Gr.=Neuhof, Sykorschin und Gollubien dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Diese Stationen dienen vorläufig nur dem Wagenladungsgüterverkehr. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen in den Gruppentarif I, Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, sowie den Oldenburgostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 25. September 1901. (2489)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Ottbergen-Northeim zwischen den Stationen Wehrden (Weser) und Lauenförde neu errichtete Haltepunkt Meinbrexen dem Personenverkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung von Meinbrexen findet nicht statt.

Nach Meinbrexen kann Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Aufgeber sich zur Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation ausdrücklich bereit erklärt.

Cassel, den 25. September 1901. (2490)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Brilon (Wald)-Büren zwischen den Stationen Brilon (Stadt) und Alme errichtete Haltepunkt Thülen dem Personenverkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung von Thülen findet nicht statt.

Nach Thülen kann Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Aufgeber sich zur Abnahme derselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation ausdrücklich bereit erklärt.

Der Fahrkartenverkauf findet bis auf weiteres durch die Zugführer statt.

Cassel, den 25. September 1901. (2491)
Königliche Eisenbahndirektion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Am 10. d. Mts. ist die Personenhaltestelle „Borgwallsee" dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Stralsund, den 18. Sept. 1901. (2492)
Der Vorstand
der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

Eröffnung des Haltepunktes Tangersdorf für den Personenverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird der zwischen den Stationen Lychen und Neu=Placht an der Bahnstrecke Templin-Fürstenberg i. Meckl. gelegene Haltepunkt Tangersdorf für den Personenverkehr eröffnet.

Es werden daselbst in beiden Richtungen sämmtliche Züge halten. Fahrkartenverkauf findet durch den Zugführer statt.

Stettin, im September 1901. (2493)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Personenhaltepunktes Grube Emma für den Personenverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Helmstedt-Oebisfelde zwischen den Stationen Emmerstedt und Barmke neu errichtete Haltepunkt Grube Emma für den Personenverkehr eröffnet werden. Privatdepeschenverkehr findet nicht statt. (2494)

Magdeburg, den 22. September 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird die auf der Bahnstrecke Königsberg-Dirschau zwischen Königsberg und Seepothen gelegene Haltestelle Ponarth für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Abfahrtzeiten der Züge von Ponarth sind in dem vom 1. Oktober gültigen Fahrplan aufgenommen.

Näheres ist bei den Stationen zu erfahren. (2495)

Königsberg, den 24. September 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Am 1. Oktober d. J. tritt ein neuer Fahrplan in Kraft. Derselbe weist gegenüber dem Sommerfahrplan im wesentlichen folgende Aenderungen auf:

1. Die Sonntagszüge 103 a, 5 a, 6 a, 7 a, 8 a und 8 b fallen aus.
2. Der gemischte Zug 2.40 Uhr ab Rinteln fällt ebenfalls aus.

Näheres ist auf der Bahnverwaltung Rinteln und den Stationen zu erfahren.

Rinteln, im September 1901. (2496H&V)
Rinteln-Stadthagener Eisenbahngesellschaft.
Der Vorstand.

4. Güterverkehr.

Zum Kilometerzeiger der kgl. sächs. Staatseisenbahnen für die Beförderung von Gütern etc. tritt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag XII in Kraft. Abzüge davon können durch unsere Stationen bezogen werden. Der Nachtrag enthält im wesentlichen neue Vorbemerkungen, sowie Entfernungen für die Verkehrsstellen Holzhausen=Zuckelhausen und Wuitz=Mumsdorf. Die Entfernungen für letztere Station gelten nur für Sendungen nach und von den Verkehrsstellen der Eisenbahn Gera-Meuselwitz-Wuitz, jedoch mit Ausschluss von deren Station Gera, und zwar vom Tage der

Eröffnung des Betriebes auf dieser Bahn an.

Dresden, den 26. September 1901. (2497)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Oktober d. J. tritt ein Seehafenausnahmetarif für den Verkehr der Hafenstationen Emden, Emden-Aussenhafen, Leer und Papenburg des Direktionsbezirks Münster einerseits und Stationen der badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckar-Eisenbahn und der württembergischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft.

Der Ausnahmetarif enthält für die genannten Emshafenstationen gleichartig ermässigte Frachtsätze für dieselben Artikel, wie solche für Bremen im norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Seehafenausnahmetarif vom 1. September 1891 vorgesehen sind. Die Ausnahmesätze für die Stationen Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. der Main-Neckarbahn und Mannheim der badischen Staatsbahn haben vom 1. Oktober d. J. ab auch Gültigkeit für die gleichnamigen Stationen des Direktionsbezirks Mainz im nordwestdeutsch-hessischen Verkehr.

Die betheiligten Abfertigungsstellen, durch welche der Ausnahmetarif auch zum Preise von 0,15 ℳ bezogen werden kann, ertheilen Auskunft.

Cöln, den 25. September 1901. (2498)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober d. J. wird die sächsische Station Borna in den im Berlin-Stettin-sächsischen Güterverkehre gültigen Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine nach den in diesem Ausnahmetarife genannten Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einbezogen. Die Fracht wird nach den um 0,06 ℳ für 100 kg gekürzten Sätzen des Spezialtarifs III berechnet.

Dresden, den 26. September 1901. (2499)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit ist ein „Anhang zu den direkten Gütertarifen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen" herausgegeben worden, der Sonderbestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb einerseits und den Stationen der übrigen deutschen Eisenbahnen andererseits enthält. Die in dem Anhange zu den Heften 3 der Abtheilungen A und B des Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verbandstarifs enthaltenen bezüglichen Bestimmungen kommen hierdurch zur Aufhebung. (2500)

Frankfurt a/M., den 24. September 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. treten die Nachträge XXIII zum Heft C und XIX zum Anhang des Heftes C vom Theile II des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Abtheilung B: Allgemeine Tarifvorschriften usw., Schliessung der Station Hagen-Eckesey für den Eilgutverkehr, Frachtsätze für die Station Remscheid-Güldenwerth, Ergänzung des Artikelverzeichnisses zum Ausnahmetarif 16 für Eisen und Stahl.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 25. September 1901. (2501)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. treten im Tarifheft Nr. 4 für den Verkehr von den Stationen Baalberge, Bernburg, Marienborn (Prov. Sachsen), Stassfurt und Wendessen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg nach der Station Mannheim der badischen Staatseisenbahnen neue bezw. ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 22 für Steinsalz in Kraft.

Die Ausnahmefrachtsätze für Marienborn (Prov. Sachsen) haben nur Gültigkeit für Sendungen von Stationen der Kleinbahn Marienborn-Beendorf.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 23. September 1901. (2502)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Die im neuen Main-Neckarbahn-bayerischen Gütertarife vom 1. Oktober 1901 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. gelten ab 1. Oktober 1901 auch für die gleichnamigen Stationen des Direktionsbezirkes Mainz im hessisch-bayerischen Güterverkehre.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, treten die neuen Entfernungen und Frachtsätze erst ab 10. November in Kraft.

München, den 23. September 1901. (2503)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Die am 1. August d. J. auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen eingeführte neue Fassung des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien (Wegebaustoffe) tritt am 1. Oktober d. J. auch im nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarif in Kraft.

Hannover, den 24. Sept. 1901. (2504)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rhein- und Mainumschlagsverkehr zwischen Ungarn und Belgien-Holland. Ausnahmetarif für Obst vom 1. Dezember 1892.

Die Station Ruma der k. ungar. Staatsbahn wird zu den für Mitrovicz-Szavapart (Saveufer) bestehenden Frachtsätzen in den Tarif aufgenommen.

München, den 19. Sept. 1901. (2505)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Zum Nordwestdeutsch-linksrheinischen Gütertarif (Gruppen IV/VIII) vom 1. August 1900 tritt am 1. Oktober d. J. der 4. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die Station Nalbach, sowie anderweite theils ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, ferner Entfernungen für mehrere Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster, andere Fassung der Ausnahmetarife 5 für Wegebaumaterialien und 14 für Zucker.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch zum Preise von 0,10 ℳ zu beziehen ist.

Cöln, den 23. September 1901. (2506)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Gliesmarode B. L. E. der braunschweigischen Landeseisenbahn in den oben bezeichneten Verkehr mit der Befugniss zur unbeschränkten Güterabfertigung — ausschliesslich der Sprengstoffe — einbezogen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 20. September 1901. (2507)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppe IV/V.)

Mit Gültigkeit vom 25. September 1901 kommt folgender Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif für den Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Stendal-Arneburg.

1. Dieser Ausnahmetarif gelangt zur Anwendung für Rüben des Spezialtarifs III sowie Rübenschnitze, auch gedörrte oder getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe von Rüben,
   wenn diese Güter in Wagenladungen mit direkten Frachtbriefen zwischen der Staatsbahnstation Goldbeck einerseits und den Stationen Arneburg und Bürs der obengenannten Kleinbahn andererseits versandt werden.
2. Für die Beförderung der vorstehend genannten Güter von oder nach der Staatsbahnübergangsstation Stendal werden die Frachtsätze dieser Station um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt.

Die Beförderung auf der Kleinbahn Stendal-Arneburg erfolgt auf Grund der Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Binnengütertarifs dieser Bahn.

Hannover, den 24. Sept. 1901. (2508)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und Stationen der Prinz Heinrichbahn.

Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenbriketts, sowie Braunkohlen und Braunkohlenbriketts von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld und Essen, sowie Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn tritt am 1. Oktober d. J. unter Aufhebung des bestehenden Ausnahmetarifes vom 1. Oktober 1897 nebst Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Der neue Ausnahmetarif weist neben zahlreichen Ermässigungen in einzelnen Fällen auch Erhöhungen gegenüber den bestehenden Sätzen auf; insoweit letzteres zutrifft, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 15. November d. J. in Gültigkeit.

Der Tarif ist zum Preise von 0,25 M. das Stück durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Essen, den 21. September 1901. (2509)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1901 ist die Anstossentfernung für Bettmannsäge im Nachtrag VII Seite 5 wie folgt zu ändern:

bayerische Stationen	anzustossen an die Kilometer der Knotenstationen	km
Bettmannsäge[2])	Straubing	78

München, den 23. September 1901. (2510)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 gelangt zu Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern im inneren Verkehre der kgl. bayer. Staatseisenbahnen vom 1. Juni 1901, der III. Nachtrag zur Einführung.

München, den 23. September 1901. (2511)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 10. Oktober 1901 treten für Rohbenzin (zur Erzeugung von Benzin) bei Aufgabe als Frachtgut und bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief von Kralup B. E. B. nach Fürth und München C. B. direkte Frachtsätze in Kraft.

München, den 22. September 1901. (2512)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen:

a) der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen (Gruppe II) etc.,
b) der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg (Gruppe I),
c) der Direktionsbezirke Berlin, Stettin (Gruppe III) etc.,
d) der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt etc. (Gruppe IV, V, VI) etc.,
e) der königlich sächsischen Staatseisenbahnen etc.,
f) der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc.,
g) der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn, süd-norddeutschen Verbindungsbahn etc.,
h) der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und
i) der königlich ungarischen Staatseisenbahnen etc.

Mit dem 1. Oktober d. J. wird die Verladestelle Steingrund bei Dittersbach für Steinkohlen-, Koks- und Brikettsendungen aus der konsolidirten Cäsargrube in die Tarife für die oben genannten Verkehre einbezogen. Für Sendungen von Steingrund kommen die in den bezüglichen Tarifen für die Verladestelle „Melchiorgrube" vorgesehenen Frachtsätze zur Erhebung zuzüglich von 0,7 ₰ für 100 kg betreffs der oben unter a)—e) und von 0,8 Heller betreffs der unter f)—i) genannten Verkehre.

Für Kokssendungen von Steingrund nach den oberschlesischen Hüttenstationen [siehe Abtheilung II des Tarifes zu dem Verkehr unter a), Seite 56/57] gelten die für Cäsargrube vorgesehenen Sätze zuzüglich von 0,8 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 19. September 1901. (2513)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Burgweinting in den Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901 einbezogen. Auskunft über die Frachtsätze wird von den betheiligten Dienststellen ertheilt.

München, den 23. September 1901. (2514)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Innerer Verkehr der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Heft D für den Verkehr der k. bayer. Lokalbahnen vom 1. Juni 1901.

Auf Seite 109 ist bei der Lokalbahn Cham-Waldmünchen als neue Ziffer 2 einzutragen:

Die Station Waldmünchen ist in den Ausnahmetarif Nr. 14 für Sand mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

von Schönlind nach Waldmünchen .	0,30 M.	für 100 kg.
von Vilseck nach Waldmünchen .	0,31 „	

Diese Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn die Beförderung des Sandes auf zurückgehenden bayerischen, sächsischen oder böhmischen Kohlenwagen erfolgt.

Die bisherigen Ziffern 2 und 3 sind auf 3 und 4 abzuändern.

München, den 23. September 1901. (2515)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. gelangt für Sendungen der Ausnahmetarife 34 (getr. Schlempen und Malztreber) im Tarifheft 1 und c (Kleie, Reiskleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl) im Tarifheft 2, welche nach Nichtverbandsstationen der preussischen Staatsbahnen bestimmt sind und auf einer Verbandsstation umkartirt werden, von der Umkartirungs- bis zur Bestimmungsstation der Umkartirungstarif (vergl. Theil II G der Gruppentarife der preussischen Staatsbahnen) zur Anwendung.

Breslau, den 25. September 1901. (2516)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, vom 1. II. 1899.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen: „Marktl, Nürnberg-Doos, Nürnberg-Mögeldorf, Nürnberg Nordbhf., Nürnberg Nordostbhf., Nürnberg Ostbhf., Nürnberg-Schweinau und Simbach in den Ausnahmetarif Nr. 1 Abth. d (für Holzsägemehl etc.) einbezogen.

Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 23. Sept. 1901. (2517)
Generaldirektion
der königl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Süddeutschland. Theil II, Heft 2.

Berichtigung und Ergänzung.

In der Reexpeditionstabelle auf Seite 18 des vom 1. September 1901 gültigen Tarifheftes ist die Bezeichnung der Münchener Lagerhäuser zu streichen und an deren Stelle zu setzen:

München
a) Lagerhausabtheilung der bayerischen Bank, vorm. C. Schmederer am Ostbahnhof.
b) Lagerhaus der bayerischen Handelsbank am Ostbahnhof.
c) Städtische Lagerhäuser am Südbahnhof.

Auf Seite 77 des genannten Tarifheftes ist der Anhang durch einen Absatz d wie folgt zu ergänzen:

d) im Verkehre mit Hersbruck, Ingolstadt, Lauf, München, Nürnberg und Schweinfurt.

Im Verkehre mit diesen Stationen hat der Absender denjenigen Bahnhof, auf welchem die Abnahme des Gutes erfolgen soll, im Frachtbriefe anzugeben. Fehlt diese Angabe, so wird das Gut abgefertigt im Verkehre mit:
Hersbruck nach Hersbruck r./d. Pegnitz,
Ingolstadt nach Ingolstadt Centralbhf.,
Lauf nach Lauf r./d. Pegnitz,
München*) nach München Centralbhf.,
Nürnberg nach Nürnberg Centralbhf.,
Schweinfurt nach Schweinfurt Stadt.

*) Sendungen an das Stadtlagerhaus in München werden nach München Südbahnhof,
Sendungen an das Lagerhaus (die Lagerhausabtheilung) der bayerischen Bank (vormals C. Schmederer in München) nach München Ostbahnhof,
Sendungen an das Lagerhaus der bayerischen Handelsbank in München nach München Ostbahnhof
abgefertigt, wenn im Frachtbriefe nicht ein anderer Bahnhof ausdrücklich vorgeschrieben ist.

Wien, am 21. September 1901. (2518)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Schnittholz der Pos. H — 16/3 a u. b des Tariftheiles I für die Elbeumschlagsverkehre treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Bednarów	181 ₰
„ Bogdanowka-Kamionka	192 „
„ Bolechów	171 „
„ Borki wielkie . . .	189 „
„ Borysław	169 „
„ Brody	184 „
„ Buczacz	197 „

von Chodorów	171	₰
„ Czernowitz	200	„
„ Czortkow	200	„
„ Dolina	172	„
„ Drohobycz	168	„
„ Hadikfalva	207	„
„ Hatna	209	„
„ Hliboka	204	„
„ Itzkany	211	„
„ Jaslo	158	„
„ Kalusz	178	„
„ Kolomea	192	„
„ Komancza	165	„
„ Kopyczynce	202	„
„ Krasne	184	„
„ Krechowice	175	„
„ Kroscienko	165	„
„ Lawoczne	178	„
„ Lemberg	167	„
„ Lemberg = Podzamcze	174	„
„ Lisko=Lukawica	165	„
„ Lubience	172	„
„ Lupków	165	„
„ Maxymówka	191	„
„ Mikuliczyn	196	„
„ Morszyn	171	„
„ Nadworna	191	„
„ Napolokouz	198	„
„ Neu=Lupków	165	„
„ Ottynia	186	„
„ Ozydów	184	„
„ Podwoloczyska	193	„
„ Posada = Chyrówska	165	„
„ Rawa ruska	165	„
„ Sambor	165	„
„ Skole	173	„
„ Stanislau	183	„
„ Starzawa	165	„
„ Stryj	169	„
„ Synowodzko wyzne	171	„
„ Tarnopol	189	„
„ Tarnowica lešna	191	„
„ Tartarów	197	„
„ Tlumacz = Palahicze	190	„
„ Ustrzyki	165	„
„ Volksgarten	201	„
„ Worochta	197	„
„ Woronienka	198	„
„ Wygoda	181	„
„ Zablotce	184	„
„ Zadwórze	182	„
„ Zagórz	165	„
„ Zborów	184	„
„ Zloczów	184	„

Im Verkehre mit Schönpriesen = Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg; im Verkehre mit Dresden=Elbkai sind dieselben um 25 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz, Aussig = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ₰, bei Aussig=Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 23. September 1901. (2519)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und rumänischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits, ferner für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen andererseits.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil I, Abtheilung A, und eines Nachtrages I zum Tariftheil I, Abtheilung B.

In Ergänzung der Verlautbarung in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenb.-Verwaltungen“ Nr. 68 vom 31. August 1901 (2262) wird bekannt gegeben, dass durch Nachtrag I zum Tarife Theil I, Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich - Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 15. August 1901 auch eine theilweise Abänderung bezw. Ergänzung des Nebengebührentarifes für Oesterreich - Ungarn u. zw. im Sinne der mittelst Nachtrages IV vom 10. Oktober 1901 zum Gütertarif Theil I Abtheilung B der österreichischen, ungarischen und bosnisch - hercegovinischen Eisenbahnen zur Einführung kommenden Bestimmungen erfolgen wird.

Wien, am 24. September 1901. (2520)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Greussen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebeleber und Mühlhausen-Ebeleber Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 2. Oktober cr. treten im Verkehr zwischen der Greussen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn einerseits und der Hohenebra-Ebeleber und Mühlhausen-Ebeleber Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Berlin, 20. September 1901. (2521)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird der sächsische Personen- und Gepäcktarif Theil II vom 1. Januar 1900 in der Besonderen Bestimmung V D zu § 11 der Verkehrsordnung dahin geändert, dass an Stelle der Worte „zum Militärfahrpreise (Urlaub)“ die Worte „zum Satze von 1,5 ₰ für die Person und das Tarifkilometer“ treten. Die in den Tarif aufzunehmende neue Bestimmung ist gemäss der Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn - Verkehrsordnung genehmigt.

Dresden, am 26. September 1901. (2522)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

6. Verdingungen.

Verdingung von Werkstatts-Nutzhölzern und zwar: A. 14 105 cbm Kiefern in 36 Loosen, 2 233 cbm Eichen in 23 Loosen, 37,5 cbm Rothbuchen und 18,8 cbm Weissbuchen in je 3 Loosen, 37 cbm Eschen in 4 Loosen, 40 cbm Erlen in 6 Loosen, 122,5 cbm Pappeln in 11 Loosen und 590 Stück Stangen zu Hebebäumen in einem Loose. B. 44 cbm Nussbaum- und 9 cbm Mahagoniholz in je einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 16. Oktober 1901, Vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1–4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ für A. und 0,50 ℳ für B. in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 19. November 1901.

Berlin, den 23. September 1901. (2523)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 29 805 cbm Werkstatts-Nutzholz (Eichen-, Kiefern-, Tannen-, Fichten-, Buchen-, Erlen-, Eschen-, Pappel-, Nussbaum- und Mahagoniholz) für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann=Saarbrücken und Mainz in 126 Loosen.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Werkstatts - Nutzhölzern“ versehen bis 9. Oktober 1901, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 9. November 1901, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 21. September 1901. (2524)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altpapier.

Etwa 96 000 kg zum Einstampfen (Einkochen) bestimmtes Altpapier und etwa 28 550 kg desgl. zur beliebigen Verwendung sollen, nach Loosen getrennt, verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
11. k. Mts., Vormittags 11 Uhr
im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. k. Mts.

Magdeburg, den 18. September 1901. (2525)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Weichentheilen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott sollen öffentlich verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin
auf den 10. Oktober d. J.,
Nachmittags 3 Uhr
bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der Altmaterialien können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 8 Tage.

Erfurt, den 21. September 1901. (2526)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 77. | 2. Oktober 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 7—9 sowie ein Frachtbriefmuster des vom 10. Oktober d. J. ab gültigen neuen Vereins-Betriebsreglements bei.

Dr. Wilhelm Koch †.

Der Name des am 15. September d. J. zu Berlin verstorbenen langjährigen Leiters dieser Zeitung, Dr. jur. Wilhelm Koch, ist allen unseren Lesern und der gesammten Eisenbahnwelt noch über den Umfang des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hinaus wohlbekannt. Hat der Verewigte auch niemals im praktischen Eisenbahndienst gestanden, ist er auch nie durch That oder Rede in den Fragen des Eisenbahnwesens hervorgetreten, so hat er doch seit 1861 seine ganze zwar stille, aber erfolgreiche schriftstellerische Thätigkeit in den Dienst des Eisenbahnwesens gestellt, und im persönlichen Verkehr ist er den meisten leitenden Männern des Eisenbahnwesens im Vereinsgebiet bekannt und lieb gewesen.

Schlicht und einfach, wie es der treffliche Mann in seinem ganzen Wesen war, ist auch sein Lebenslauf. Am 14. September 1823 als Sohn des kurhessischen Justizministers Koch in Cassel geboren, hat er dort seine Jugend verlebt und seine Schulbildung erhalten. Nach Ablegung der Reifeprüfung im Frühjahr 1844 bezog er als Student der Rechte die Universität Heidelberg, studirte später in Berlin und Marburg, bestand im Mai 1848 die akademische Prüfung und im Herbst die juristische Staatsprüfung. Seine Absicht, als Obergerichtsreferendar angestellt zu werden, scheiterte zunächst an der damaligen unleidlichen Willkürherrschaft des Kurfürstenthums; erst im Juni 1849 erhielt er die gewünschte Bestallung. In das Jahr 1857 fällt seine Ernennung zum Amtsassessor in Marburg und seine Doktorpromotion, zu der er sein erstes Werk über Eisenbahnwesen als Dissertation verfasst hatte. Der Titel lautet: „Deutschlands Eisenbahnen, systematische Darstellung der Rechtsverhältnisse aus der Anlage und dem Betriebe derselben.“ Damals erschien nur die erste, den Bau behandelnde Abtheilung des Buches; die zweite Abtheilung, die sich mit dem Betriebe beschäftigte, folgte im Jahre 1860. Beide Theile fanden allseitige Beachtung, sie waren der erste und natürlich besonders schwierige Versuch einer systematischen Darstellung des damals noch ganz unentwickelten Eisenbahnrechts. Auch der Organisation der Eisenbahnbehörden widmet Koch einen Abschnitt seines Buches. Die klare juristische Auffassung, die gute Darstellung und der grosse Sammelfleiss des Verfassers treten auf jeder Seite hervor, zugleich aber auch die Unfertigkeit der damaligen Rechtsbildungen im Eisenbahnwesen. Das „Transportrecht“ (der Ausdruck „Frachtrecht“ ist noch selten) wird aus den Grundsätzen theils der locatio conductio operis, theils des receptum nantarum, conponum usw. entwickelt, als Quellen für das preussische Transportrecht werden neben dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 die Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts über die Inhaber öffentlicher Landkutschen herangezogen. Gerade während Koch's Arbeit im Druck war, gelangte er in den Besitz des damals eben erscheinenden Entwurfs eines Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, den er nun in einem Anhang mittheilte und eingehend kritisch beleuchtete. Er tadelt es scharf, dass man sich nicht genügend an die mit grosser Sachkenntniss von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in dem Allgemeinen deutschen Güterreglement niedergelegten autonomen Normen gehalten und die eigenthümlichen Interessen des Eisenbahnwesens nicht berücksichtigt habe. So glücklich der Gedanke sei, durch das Allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch die erwünschte Rechtseinheit Deutschlands auf diesem Gebiet herbeizuführen, so habe man bei den Eisenbahnbestimmungen versäumt, die hierbei zunächst Betheiligten, die Eisenbahnverwaltungen selbst zu hören, ihr auf spezielle technische Erfahrung gestütztes Votum für die Normirung dieser eigenthümlichen Verhältnisse abgeben zu

lassen. In dem Entwurf fehlten nämlich noch alle jenen besonderen Bestimmungen, welche in dem 1861 in Kraft getretenen Handelsgesetzbuch „das Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere" in einem besonderen Abschnitt behandeln. Koch's Ruf ist also nicht ungehört verhallt!

Seine Schriften hatten dem Namen Koch's ein solches Ansehen verschafft, dass er bei der Begründung der Vereinszeitung im Jahre 1860 von der damaligen Redaktionskommission einstimmig als die geeignetste Persönlichkeit unter den Bewerbern für den Posten des Redaktörs gewählt wurde. Dieser Kommission gehörte die Direktion der anhaltischen Bahn als die damalige geschäftsführende Verwaltung des Vereins, ausserdem die königlich hannoversche Generaldirektion der Eisenbahnen und Telegraphen, das Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie, die Direktion der rheinischen Eisenbahngesellschaft, das Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, die Direktion der niederschlesischen Zweigbahngesellschaft, die königlich württembergische Eisenbahndirektion, aber keine der damals schon vorhandenen preussischen Staatsbahndirektionen an. Nach dem Mehrheitsbeschluss der Kommission wurde als Sitz der Redaktionskommission und der Zeitung Leipzig gewählt, wohin Dr. Koch denn auch übersiedelte. Mit der Begründung des Deutschen Reiches, mit der Vergrösserung des Vereinsgebietes, dem seit dem Jahre 1850 allmählich auch die österreichisch-ungarischen Bahnen hinzutraten, stellte sich die Verlegung des Sitzes der Zeitung in die Reichshauptstadt, die zugleich auch stets Sitz der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins war, immer mehr als wünschenswerth heraus und wurde im Jahre 1876 denn auch ausgeführt. Zugleich wurde die Zeitung nach einem von Dr. Koch aufgestellten Programm entsprechend umgestaltet und erweitert.

Neben der rastlosen Thätigkeit für die von Anfang an zweimal wöchentlich erscheinende Zeitung, die an die Arbeitskraft ihres Leiters besonders grosse Anforderungen stellte, weil die Zahl der Mitarbeiter und Hilfskräfte gering war und es sich um die Bearbeitung eines ganz neuen, noch unbeackerten Gebietes handelte, widmete Koch sich noch anderen litterarischen Unternehmungen. Im Jahre 1866 veröffentlichte er eine Umarbeitung der zweiten Abtheilung seines Eisenbahnrechts unter dem Titel „Das Deutsche Eisenbahn-Transportrecht", und mit dem Jahre 1865 begann die Herausgabe seines Handbuches für den Eisenbahn-Güterverkehr, dessen erster Theil unter der Bezeichnung als „Eisenbahn-Stationsverzeichniss" in alljährlicher Neubearbeitung erscheint und den Namen Koch's in der Eisenbahnwelt von ganz Europa bekannt gemacht hat. Erst kürzlich ist in dieser Zeitung (Nr. 59 S. 939) das Verdienstliche dieses von Koch gegründeten und allmählich zu immer grösserer praktischer Brauchbarkeit ausgestalteten Werks hervorgehoben. Ihm widmete der Verstorbene in den letzten Jahren seine ganze Arbeitskraft und reiche Erfahrung, der Fortführung dieses Werks galten seine letzten Mühen.

Aus Koch's Lebensgang ist seit 1867 nur wenig zu berichten. Im glücklichen Familienleben und in befriedigender Berufsthätigkeit flossen ihm, der sich fast ununterbrochen einer köstlichen Gesundheit erfreute, die Jahre dahin; eine regelmässige höchst willkommene Unterbrechung boten dem sonst an das Redaktionszimmer gefesselten Manne die früher jährlich stattfindenden Hauptversammlungen des Vereins, an denen theil zu nehmen er schon deshalb niemals versäumte, weil sie ihm die erwünschte persönliche Berührung mit den Männern des praktischen Eisenbahnlebens boten. Durch die Theilnahme an diesen Versammlungen ist er denn auch einem grossen Theil der leitenden Eisenbahnmänner des Vereins und damit von ganz Mitteleuropa persönlich bekannt geworden. Er war dort eine stets gern gesehene allbeliebte Persönlichkeit. Bei grosser Bescheidenheit war er im Verkehr immer heiter, freundlich und anregend. Für ihn selbst gehörte die Erinnerung an diese Versammlungen, die ihn im Laufe der Jahre in fast alle grossen und schönen Städte des Vereinsgebietes, oft auch anlässlich der sich anknüpfenden Reisen weit darüber hinaus geführt hatten, zu den schönsten seines Lebens. Die grosse Jubiläumsversammlung in Berlin 1896, die jedem Theilnehmer durch den entfalteten Glanz und die Bedeutung der Feste unvergesslich ist, war auch die letzte, an der Koch theilnahm. Er stand damals im 74. Lebensjahre, und wenn er auch äusserlich im Schmuck seiner weissen Haare und einer frischen Gesichtsfarbe einen völlig rüstigen Eindruck machte, so fühlte er doch seine Arbeitskraft erlahmen und sehnte sich nach mehr Ruhe, als sie die Leitung einer zweimal wöchentlich erscheinenden, ein stets wachsendes Gebiet des wirthschaftlichen Lebens umfassenden Fachzeitung gewährte. So schied er denn im Sommer 1897 aus der ihm lieb gewordenen Thätigkeit und machte einer jüngeren Kraft Platz. Er konnte sich beim Rückblick auf sein Lebenswerk, die seit 36 Jahren geleitete Zeitung, sagen, dass diese den stetig wachsenden Aufgaben des Eisenbahnwesens immer gerecht geworden war, dass sie es durch ihre stets maassvolle Haltung mit sicherem Takt verstanden hatte, trotz scharfer Gegensätze innerhalb des Vereins doch immer zu deren Versöhnung, zur Aufrechterhaltung der gemeinsamen Interessen beizutragen. Die Vereinszeitung war seit ihrem Bestehen die ständige Führerin durch das weite Gebiet des Eisenbahnwesens. Jeder Beamte, der irgendwie in noch so bescheidener Stellung an dem Gang der Eisenbahnverwaltung mitwirkte, las sie und schöpfte aus ihr einen erheblichen Theil des stetig neu aufzunehmenden Wissensstoffes. Gerade diese Aufgabe der Zeitung war bei der Jugend des gesammten Eisenbahnwesens, in dem es an Lehrbüchern und wissenschaftlichen Bearbeitungen früher noch mehr als jetzt fehlte, von besonderer Wichtigkeit. Dr. Koch ist ein tüchtiger Führer und insbesondere ein guter und immer zuverlässiger Ordner des Stoffs gewesen.

Wir haben schon erwähnt, dass Dr. Koch niemals mit seiner Persönlichkeit besonders hervorgetreten ist. Aber jeder, der ihn kannte, wurde durch die offene, natürliche, durchaus liebenswürdige Art des Mannes lebhaft angezogen. Mit Recht legte Pastor Krummacher seiner schönen Grabrede die Worte des Psalmisten zu Grunde: „Schlicht und recht, das behüte mich, denn ich harre Deiner." Schlicht und recht, in fröhlichem Gottvertrauen hat der Verewigte gelebt, in ihm ist er gestorben. Wir alle, die ihm näher standen, und mit uns die ganze Eisenbahnwelt, der er 40 Jahre seines Lebens angehört hat, werden ihm ein treues, dauerndes Andenken bewahren. v. M.

Die Bedeutung der Eisenbahnen Russlands für den zukünftigen Durchgangsverkehr.

Die Zeitschrift „Promyschlenny Mir" (Industrie-Welt) hat kürzlich einen bemerkenswerthen Aufsatz des Eisenbahndirektors Iwanow über die Bedeutung der Eisenbahnen Russlands für den zukünftigen Durchgangsverkehr veröffentlicht, dessen Inhalt in nachfolgendem hier wiedergegeben werden soll.

Auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues herrscht in Russland eine rege Thätigkeit; das Schienennetz ist in den letzten Jahren bedeutend erweitert worden und umfasst mit den im Bau begriffenen Linien zur Zeit fast 58000 Werst (61873 km), während noch vor etwa 10 Jahren kaum 29000 Werst (30937 km) Bahnen sich im Betriebe befanden. Für ein Land von der Grösse Russlands, mit einer Bevölkerung von etwa 140000000 Seelen, bedeutet ein Schienennetz von 58000 Werst Länge noch nicht viel. Die Vereinigten Staaten Nordamerikas besitzen ein Eisenbahnnetz von fast 300000 Werst (320000 km) Länge. Unter Berücksichtigung der Flächengrösse und Bevölkerungszahl müsste Russland, um den Vereinigten Staaten gleichzukommen, sein Eisenbahnnetz etwa zehn Mal vergrössern. Wenngleich im Ver-

hältniss zur Grösse des Landes die Länge des russischen Eisenbahnnetzes noch klein genannt werden muss, so ist doch für ein schnelles Anwachsen dieses Bahnnetzes bereits ein mächtiger Anstoss gegeben worden. Die Zeit ist nicht mehr fern, wo die entlegensten Theile Asiens durch einen Schienenweg mit Westeuropa verbunden sein werden. Bald wird die mandschurische Eisenbahn für den Verkehr eröffnet und Moskau durch einen ununterbrochenen Schienenstrang mit Wladiwostok, Dalnj und Peking verbunden sein. Nach Vollendung der im Bau begriffenen Linie Peking-Hankou wird auch der Weg nach den wichtigsten Plätzen Chinas durch Russland führen. Dann wird in der Geschichte der Eisenbahnen Russlands ein neuer Zeitabschnitt beginnen. Bisher hing die Entwickelung des russischen Schienennetzes (abgesehen von strategischen Rücksichten) fast ausschliesslich von den Bedürfnissen der einheimischen Industrie und des einheimischen Handels ab (an der Westgrenze des russischen Bahnnetzes besteht ein unbedeutender Durchgangsverkehr von etwa 9000000 Pud); vom genannten Zeitpunkt werden aber die Eisenbahnen Russlands auch für die Weltindustrie und den Welthandel zu arbeiten beginnen, das Bahnnetz wird vielleicht zum Mittelpunkt des Weltverkehrs werden. Die sibirisch-mandschurische Linie wird die Verbindung Russlands mit dem Osten, die mittelasiatische, im Anschluss an die Linie Orenburg-Taschkent, mit dem Süden Asiens herstellen. Zwischen dem am weitesten nach Süden vorgeschobenen Punkt der mittelasiatischen Eisenbahn, Kuschk (an der Grenze Afghanistans), und dem nächsten Punkt der indischen Bahnen, New Chaman (südlich von Kandahar), besteht eine Entfernung von etwa 660 Werst. Die Baukosten einer Verbindungslinie zwischen diesen beiden Punkten sind auf 30000000 R. geschätzt worden. In England hat man sich bereits mit dem Plan dieser Verbindungslinie beschäftigt. Die Linien Orenburg-Taschkent und Kuschk-New Chaman werden in Zukunft das russische und westeuropäische Bahnnetz mit dem indischen verbinden. Die ostindischen Bahnen sind bereits über ganz Vorderindien vertheilt und dringen mehr und mehr nach Hinterindien vor. Mit dem Ausbau der letzteren Bahnen wird Singapore, d. h. derjenige Punkt des asiatischen Kontinents, der sich Australien am meisten nähert, ins allgemeine Eisenbahnnetz eingezogen sein. Die Eisenbahnen Russlands werden dann von einem Theil der Bevölkerung Europas, Asiens und wohl auch Australiens benutzt werden. Zur Zeit verkehren diese Völker miteinander fast ausschliesslich auf dem Seewege. Sobald die Verbindung der Eisenbahnen zustande gekommen ist, wird ein anderer Verkehrsweg, d. h. der Eisenbahnweg, eröffnet sein. Zwischen diesen beiden Wegen wird ein Wettbewerb entstehen. Während England den Seeverkehr beherrscht, wird Russland den Landverkehr an sich ziehen.

Der Seeweg ist weiter und erfordert mehr Zeit als der Landweg; dafür ist er aber für die Beförderung von Waaren der billigere. Der Eisenbahnweg ist kürzer, erfordert weniger Zeit und ist für die Personenbeförderung der billigere. Ueber die Bedingungen des Wettbewerbes beider Wege äusserte sich Professor Busley: „Ohne die Frage zu berühren, in wie weit die sibirische Eisenbahn imstande sein wird, den Frachtverkehr vom Seewege abzulenken, da dieses vollständig von der Höhe der Frachtsätze und von der Leistungsfähigkeit der Bahn abhängen wird, kann man schon heute mit Bestimmtheit sagen, dass der neue Weg für Reisende und für die Post bedeutende Vortheile bieten wird. Briefsendungen aus Berlin gelangen nach Moskau in 2 Tagen; von Moskau bis zum Endpunkt der sibirischen Eisenbahn wird die Post in etwa 2 Wochen, von dort bis nach Yokohama in 4—5 Tagen, im ganzen also in 20—21 Tagen befördert werden können, was im Vergleich mit dem Seewege durch den Suezkanal eine Zeitersparniss von mindestens 16 Tagen und im Vergleich mit dem Wege über Amerika eine Zeitersparniss von 11—12 Tagen bedeutet. Diese Zeitersparniss wird jedoch nur an der Grenze Japans und Nordchinas bemerkbar sein, während südlich von Honkong die Postdampfer Briefschaften durch das rothe Meer schneller befördern werden, als solche auf dem Wege der sibirischen Eisenbahn dorthin gelangen können.“ Nach der Meinung Busley's wird also die Fahrtdauer im Nordosten um 35—50 % verkürzt; je weiter nach Süden, desto geringer wird dieser Vortheil. Nach Vollendung der Linie Peking-Hankou, die bis Kanton verlängert werden soll, wird der Einfluss der sibirischen Bahn sich noch weiter nach Süden erstrecken, weil dann Postsachen und Personen von Dalnj aus nicht mit dem Schiff, sondern mit der Eisenbahn schneller befördert werden können.

Nach P. Leroy-Beaulieu, der in Sibirien viel umhergereist ist, kann selbst unter den gegenwärtigen unvortheilhaften Bedingungen von westeuropäischen Plätzen eine Reise nach dem Nordosten Chinas auf den sibirischen Bahnstrecken schneller und billiger als auf dem Seewege zurückgelegt werden.

Amtlicherseits ist in Russland anerkannt worden, dass Russland durch den Bau der sibirischen Bahn sich einen Verkehrsweg mit den ostasiatischen Ländern gesichert hat, der, was die Beförderung der Post und der Personen nach Japan und Nordchina betrifft, Russland einen grossen Vorzug vor den westeuropäischen Staaten gewähren kann, wobei nicht ausgeschlossen ist, dass durch besonders niedrige Frachtsätze auch ein Theil des Waarenverkehrs auf die Bahn übergehen wird. Bekanntlich sind zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der sibirischen Eisenbahn ganz bedeutende Geldsummen angewiesen worden. Spätestens im Jahre 1907 werden alle hölzernen Brücken durch eiserne ersetzt, die Betriebsmittel wesentlich verstärkt und die leichten Schienen durch solche von 32 kg für 1 m ersetzt sein. Dann wird eine für den Wettbewerb mit der bisherigen Verkehrsstrasse des Ozeans geeignete Eisenbahn von Europa nach Ostasien führen, auf der die Reise in 11—12 Tagen zurückgelegt werden kann.

Was die mittelasiatische Bahn betrifft, so könnte man schon jetzt, falls die Linie Kuschk-New Chaman bestehen würde, von London nach Indien, unter Benutzung des Seeweges auf dem kaspischen Meere, in 7 Tagen gelangen. Nach Herstellung der Linie Orenburg-Taschkent wird die Reisezeit noch weiter verkürzt werden können.

Nach allem steht zu erwarten, dass in Zukunft Postsachen und Personen das russische Bahnnetz bevorzugen und vielleicht auch Eilgüter, die einen hohen Werth besitzen und schnell verderben, denselben Weg einschlagen werden. Massengüter werden nach wie vor auf dem Seewege befördert werden, während einzelne Güter aus den inneren Theilen Asiens, die zu China, Afghanistan und Persien gehören, die Bahn bevorzugen müssen.

Auf der sibirischen Eisenbahn erwartet man anfänglich 10000000 Pud Durchgangsgüter, auf der mittelasiatischen können für den Anfang noch mehr Frachten in Aussicht gestellt werden. Nordpersien lieferte schon im Jahre 1894 den russischen Eisenbahnen über 800000 Pud Durchgangsgüter, wobei zu berücksichtigen ist, dass damals nur der nördlichste Theil Persiens mit einer Bevölkerung von etwa 4000000 Seelen und mit einer schwach entwickelten Industrie in Betracht kam. Setzt man hiernach für je einen Bewohner 1/5 Pud Durchgangsgüter, so würden auf rund 400000000 Seelen der südasiatischen Bevölkerung etwa 80000000 Pud Durchgangsgüter entfallen. Dabei steht Indien in wirthschaftlicher Beziehung weit höher als Persien und ist auch viel reicher. Wenn man nur den vierten Theil dieser Summe oder 20000000 Pud Durchgangsgüter für die mittelasiatischen Bahnen annimmt, wird diese Zahl eher zu niedrig als zu hoch gegriffen sein. Dabei braucht man nicht (wie auf der sibirischen Bahn) wegen der ungenügenden Durchgangsfähigkeit besorgt zu sein, weil hier von Anfang an zwei Wege, der eine über Orenburg, der andere über Krassnowodsk, bestehen. Wir erinnern auch an die sibirische Bahn, die die anfänglichen Erwartungen ihrer Erbauer übertroffen hat, so dass noch vor ihrer Vollendung, wegen des beständig wachsenden Verkehres, grosse Summen für den weiteren Ausbau angewiesen werden mussten. Auch die Verbindung Bakus mit dem Schienennetz des europäischen Russland rief einen solchen Andrang von Frachten hervor, dass schon nach zwei Jahren ein zweiter Schienenstrang hergestellt werden musste.

Je schneller und vollkommener die russischen Bahnen arbeiten, desto mehr Durchgangsgüter müssen ihnen zugeführt werden, und auf diese Weise können wieder neue Mittel zur Erweiterung des Bahnnetzes beschafft werden. Diese Erweiterung wird sich aber nicht allein auf das asiatische Netz und auf die Linien des Durchgangsverkehres erstrecken. Berücksichtigt man, dass noch vor Vollendung der sibirischen Eisenbahn neue Linien, insbesondere für den Güterverkehr, zur Bauausführung bestimmt sind (St. Petersburg-Wjätka, Moskau-Kyschtim) und neue Parallellinien (Danowo-Smolensk, Moskau-Pawelezk, Moskau-Windau) gebaut werden, so unterliegt es keinem Zweifel, dass, je nach der Entwickelung des Durchgangsverkehres, später noch zahlreiche neue Linien zur Ausführung kommen werden.

Der Verfasser beschliesst seine Betrachtungen mit folgenden Worten:

„Aus einem Grenzland der europäischen Civilisation zum Mittelpunkt des Weltverkehres erhoben, von der Einwirkung des internationalen Industrielebens erfasst, wird Russland unentwegt vorwärts schreiten und in kürzester Frist die Entfernung durchmessen haben, die noch heute das Land von den übrigen Kulturvölkern trennt. Je grössere Gütermengen und je mehr Menschen durch seine Gebiete geführt werden, desto leichter wird es ihm fallen, Mittler im Welthandel zu sein, desto schneller wird seine Industrie sich entwickeln. Ein Strom von Fremdländern wird die Erzeugnisse der russischen Industrie kennen lernen und deren Absatz fördern. Aus dem Lande der

‚Bären und Bauern' wird ein Land der grössten Verkehrsentwickelung, ein Land voll wirthschaftlichen Lebens — ein Mittelpunkt des Weltverkehres entstehen."

Schlusswort der Schriftleitung.

Indem wir die vorstehenden in mehrfacher Beziehung interessanten Ausführungen des russischen Industrieblattes unserem Leserkreis übergeben, wollen wir doch mit unserer schon mehrfach zum Ausdruck gebrachten Ueberzeugung nicht zurückhalten, dass uns die russischen Erwartungen von der Bedeutung der russisch-asiatischen Bahnen für den Durchgangsverkehr doch recht übertrieben erscheinen. Mag der Tarif für Massengüter auch noch so niedrig sein, so wird für sie bei den ungeheuren Entfernungen, die hier überall in Betracht kommen, der Seeweg, dessen Länge auf die Beförderungskosten einen viel geringeren Einfluss hat, immer den Sieg davontragen.

Die Verkehrsverhältnisse im deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiete.

Dem von mir in Nr. 74 unter vorstehender Bezeichnung veröffentlichten Aufsatz hat die Schriftleitung ein Schlusswort beigefügt und in demselben u. a. darauf hingewiesen, dass in Argentinien das Zeitalter der Strassen durch die Eisenbahnen übersprungen worden sei. Diese von dem der deutschen Gesandtschaft in Buenos-Aires beigegebenen Bauinspektor Offermann herrührende Angabe ist zwar zutreffend, bedarf aber insofern einer Erklärung, als auf den einen grossen Theil von Argentinien bildenden Pampas auch ohne Anlage von Strassen ein Wagenverkehr sogar für Eil-Personenbeförderung möglich war.

Ich berufe mich in dieser Beziehung auf die von einem jungen, hessischen Bergbauingeniör Louis Rosenthal veröffentlichten südamerikanischen Reisebilder „Diesseits und jenseits der Kordilleren". Rosenthal fuhr (Anfang der 70er Jahre) von Buenos-Aires mit dem Dampfboot auf dem Parana bis Rosario, von dort auf der ersten Theilstrecke der im Bau begriffenen Eisenbahn bis Fraile Muerto und dann mehrere Tage weiter mit der „Diligencia" bis Cordoba. Ueber die Fahrt selbst schreibt er folgendes: „Nachmittags hatte ich Gelegenheit, die Abfahrt der Diligencia zu beobachten. Die Diligencia, unseren deutschen gelben Postwagen nicht unähnlich, nur grösser und robuster, fasste im Innern bequem ein Dutzend Personen. Auch obenauf und vorn waren Sitze angebracht. An den Seiten war der Wagen ganz mit netten Landschaften bemalt. Von der Deichsel an ging ein langer, roh aus Hautstreifen geflochtener Strang, an welchem links und rechts noch je vier kleinere befestigt waren, an denen die Pferde, die nur einen argentinischen Sattel, nichts weiter, hatten, mit dem Sattelgurt angespannt wurden. Auf jedem Thiere hing dann noch ein mit langer Peitsche bewaffneter Gaucho, und die acht Kerle machten beim Abfahren einen Heidenspektakel, wobei sie die Mähren so nachdrücklich mit Peitsche und Sporen bearbeiteten, dass dieselben wie toll mit dem schwankenden Kasten dahinjagten und gleich darauf in den mächtig emporgewirbelten Staubwolken verschwanden.

Endlich kam auch die Stunde unserer Abfahrt heran. In eben einem solchen Kasten, mit eben solch wildem Gespann rollten wir, was nur die Pferde laufen wollten, in den wunderschönen Morgen hinein. Dass wir nicht einmal umgeworfen, ist mir noch heute ein Räthsel. Wehe, wenn es Steine gegeben hätte, wir wären verloren gewesen! In den ganzen Pampas wird man aber schwerlich dergleichen finden, und jemand, der einen Hund werfen wollte, musste sich schon mit einem Knochen begnügen, deren es allerdings genug gibt, denn überall begegnen dem Auge bleichende Thierreste oder von der Sonne mumienartig eingetrocknete Kadaver.

Wenn nicht der fatale Staub gewesen wäre, der uns auch hier förmlich überpuderte, würde die Fahrt eine höchst angenehme zu nennen gewesen sein, denn die Diligencia rollte sanft und nur zuweilen etwas schwankend über den fast mathematisch ebenen Boden dahin."

Soweit der sehr anziehend geschriebene Reisebericht, der die Entbehrlichkeit der Anlage von Strassen für den Wagenverkehr in den argentinischen Pampas erklären dürfte. Dass auch in Ostafrika die Karawanenstrasse, von Dar-es-Salaam nach Tabora und den Seen, deren Zuge die Mittellandbahn im wesentlichen folgen soll, nicht durchweg Urwald, sondern auch ausgedehnte Landstriche, theils von steppenartigem Charakter, theils Buschsavannen durchschneidet, in denen ohne Anlage von Strassen ein Wagenverkehr eingerichtet werden kann, geht aus verschiedenen Mittheilungen hervor. Schwabe.

Indem wir die vorstehenden Mittheilungen zum Abdruck bringen, möchten wir auf eine anderweite Schilderung argentinischer Strassenverhältnisse in einem neueren in der Vereinszeitung mitgetheilten Reisebericht*) Bezug nehmen, in der der Zustand einer Poststrasse zwischen den correntinischen Städten Mercedes und Saladas vor Augen geführt ist. Es heisst daselbst u. a: „Eine solche Staats- oder Poststrasse ist weiter nichts als ein schlechter Landweg. Wenn sie der Regen aushöhlt, bessert sie niemand aus; ein Stück Vieh, welches auf dem Wege verendet, ein Baum, der im Walde — die Provinzen zwischen dem Uruguay und Parana, zu denen Corrientes zählt, haben vielfach Waldbestände — über den Weg fällt, bleibt liegen, bis der Kutscher die Hindernisse wegräumt, und wo die Ameisen zu Hause sind, nehmen diese ohne weiteres von der Fahrbahn Besitz und bauen ihre Hügel darauf. Wo reichliches Gras wächst, ist ohne einen ortskundigen Führer unter Umständen die Staatsstrasse nicht zu finden. Hin und wieder geht sie durch eine Lagune usw."

Die Schilderung in der Vereinszeitung widerspricht nicht der von Rosenthal. Als Strassen sind die argentinischen Wegeverbindungen nicht aufzufassen. In Regenzeiten sind diese fast unerkennbar vom übrigen Lande abgetrennten Streifen grundlos und unpassirbar, und auch bei trockenem Wetter sind sie mangels jeder ihnen zugewendeten Fürsorge, von irgend welcher Befestigung ganz zu schweigen, durchaus nicht leistungsfähig. Argentinien ist aber nicht blos Flachland, im Norden finden sich ausgedehnte Hügel- und Bergländer, in denen diese „Strassen" noch weniger benutzbar sind, als in den Pampas. Querfeldein durch die Pampas zu fahren, ist heute, wo das Land immer mehr aufgetheilt und der Besitz durch lange Drahtzäune abgegrenzt wird, immer weniger zulässig. Dass da die Eisenbahn für die sogen. Strasse eintreten muss, die in Wirklichkeit gar keine Strasse ist, wird gewiss einleuchten. Die Schriftleitung.

*) Kemmann: Ueber die argentinische Provinz Corrientes; Reiseeindrücke. Jahrg. 1893, Nrn. 12, 13, 14, 18, 20, 22.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ausnahmetarife für Futter- und Streumittel usw.** Die für den Bezirk der preussisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen erlassenen Anwendungsbedingungen unter III, 2 der Ausnahmetarife für Futter- und Streumittel usw. ermächtigen die Abfertigungsstellen, die ermässigte Fracht sogleich (bei der Kartirung) oder bei der Einlösung des Frachtbriefes zu berechnen, wenn dieser an einen Landwirth oder eine landwirthschaftliche Verwaltung (Gutsverwaltung) gerichtet ist, und in der Inhaltsangabe den Zusatz enthält: „zum Verbrauch im eigenen landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers" (Fall a), oder wenn der Empfänger eine Bescheinigung des Kreislandraths oder der Ortspolizeibehörde oder der Landwirthschaftskammer darüber beibringt, dass er den landwirthschaftlichen Betrieb selbständig ausübt und die in dem vorgelegten Frachtbriefe bezeichnete Waare im eigenen Betriebe verwenden wird (Fälle b und c). Voraussetzung für die Berechnung der ermässigten Ausnahmefracht ist demnach in den beiden letzten Fällen, dass die Bescheinigung schon bei der Einlösung des Frachtbriefes vorgelegt wird. Es unterliegt jedoch, wie der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem an die betreffenden Eisenbahnbehörden gerichteten Erlasse ausführt, keinem Bedenken, Erstattungsanträgen bei nachträglicher Vorlage der Bescheinigung ausnahmsweise zu entsprechen, wenn die Verzögerung in der Beibringung der letzteren nach der

Ueberzeugung der Eisenbahndirektion auf ein entschuldbares Versehen des Empfängers oder seiner Leute zurückzuführen ist. In gleicher Weise ist zu verfahren, wenn im Falle a in der Inhaltsangabe des Frachtbriefes der Zusatz „zum Verbrauch im eigenen landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers“ versehentlich fortgelassen wurde und zum Ersatz nachträglich eine der Bestimmung unter 2, b entsprechende Verwendungsbescheinigung vorgelegt wird.

— **Betriebseröffnungen.** Am 1. d. Mts. sind ausser den bereits in Nr. 72 S. 1109 d. Ztg. gemeldeten Linien noch die folgenden dem Betriebe übergeben worden:

1. die theils im Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld, theils im Eisenbahndirektionsbezirk Essen gelegene, bisher nur dem Güterverkehr dienende Nebeneisenbahn Unna-Camen mit den Stationen Unna-Königsborn und Heeren für den gesammten Personen-, Gepäck- und Güterverkehr;

2. von der im Eisenbahndirektionsbezirk Danzig im Bau begriffenen vollspurigen Nebeneisenbahn Berent-Carthaus die 11,45 km lange Theilstrecke Berent-Gollubien mit den Stationen Gr.-Neuhof und Sykorschin für den Güterverkehr in Wagenladungen;

3. die im Eisenbahndirektionsbezirk Hannover gelegene 45,2 km lange vollspurige Nebeneisenbahn Soltau-Buchholz mit den Stationen Wolterdingen, Hemsen, Schneverdingen, Wintermoor, Handorf-Welle und Holm für den Gesammtverkehr; ferner

4. die 9,94 km lange, der Eisenbahnbetriebsdirektion Kempten unterstellte Lokalbahn Röthenbach b. L.-Scheidegg mit den Stationen Auers-Riedhirsch, Gossholz, Lindenberg und Scheidegg für den Gesammtverkehr;

5. die 8,87 km lange, der Eisenbahnbetriebsdirektion München unterstellte und vorerst ausschliesslich dem Güterverkehr dienende Lokalbahn Moosach-Schwabing mit den Güterdienststellen Milbertshofen und München-Schwabing;

6. die im Eisenbahndirektionsbezirk Essen belegene 6,38 km lange zweigleisige Verbindungsbahn zwischen dem Rangirbahnhofe Weddau und der Strecke Duisburg-Oberhausen (West) für den Güterverkehr — die 1,74 km lange zweigleisige Abzweigung von vorgenannter Verbindungsbahn nach Duisburg-Hochfeld (Süd) wird voraussichtlich am 1. November d. J. für den Güterverkehr eröffnet —.

Im Laufe des heutigen Tages (2. Oktober) sollen eröffnet werden:

7. bei den badischen Staatseisenbahnen die 27,82 km lange eingleisige Hauptbahn Ueberlingen-Kluftern-Landesgrenze (gegen Württemberg) mit den Stationen Ueberlingen Ost, Nussdorf, Oberuhldingen-Mühlhofen, Mühlhofen Ort, Grasbeuren, Mimmenhausen-Neufrach, Mittelstenweiler, Bermatingen-Ahausen, Markdorf und Kluftern (Efrizweiler) und die in Oberuhldingen abzweigende, 2,56 km lange vollspurige Nebeneisenbahn Oberuhldingen-Unteruhldingen für den Gesammtverkehr;

8. bei den württembergischen Staatseisenbahnen die 6,94 km lange Hauptbahn Friedrichshafen-Landesgrenze (gegen Baden) mit der Station Fischbach für den Gesammtverkehr. Die Bahn bildet die Fortsetzung der Linie Lindau-Friedrichshafen und zusammen mit der unter 7. aufgeführten badischen Strecke Ueberlingen-Kluftern-Landesgrenze den Abschluss der Bodenseegürtelbahn;

9. für den 24. d. Mts. ist die Eröffnung der in den Reichslanden gelegenen schmalspurigen Nebenbahn Colmar-Ensisheim-Bollweiler seitens der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Gesammtverkehr in Aussicht genommen. Die Bahn ist 33,75 km lang, besitzt eine Spurweite von 1 m, steht im Eigenthum des Reichs und schliesst in Colmar an die dortigen vollspurigen Reichsbahnlinien und an die dem Reiche gehörige schmalspurige Bahn Colmar-Markolsheim, ferner an die der Kaysersberger Thalbahn gehörigen schmalspurigen Linien Colmar-Schnierlach und Colmar-Winzenheim, in Bollweiler an die dortigen vollspurigen Reichsbahnlinien an. An der Strecke, welche der Betriebsdirektion Colmar unterstellt ist, liegen folgende Stationen: Colmar Süd, Heilig-Kreuz, Niederhergheim, Oberhergheim, Bilzheim, Oberenzen, Munweiler, Meienheim, Regisheim, Ensisheim, Ungersheim und Feldkirch.

— **Niederlausitzer Eisenbahn.** Aus dem Geschäftsbericht entnehmen wir folgendes: Die Einnahmen betrugen 265 430 ℳ, davon 89 759 ℳ aus Personen- und 160 744 ℳ aus Güterverkehr, die Ausgaben 174 156 ℳ, der Ueberschuss 91 274 ℳ (53 311 ℳ i. V.). Zur Auszahlung der garantirten Dividende von 3,5 % müssen die Kreise Luckau und Schweidnitz 148 444 ℳ (180 483 ℳ i. V.) zuschiessen. Die Erbauung der Linie Lübben-Beeskow ist so weit gefördert, dass der Betrieb voraussichtlich noch im laufenden Jahre eröffnet werden kann. Die Verwaltung erwartet aus dem Anschlusse neuer industrieller Anlagen und aus der Bewilligung direkter Tarife eine weitere Zunahme des Güterverkehrs. In der Generalversammlung am 30. September wurde der Geschäftsbericht genehmigt und die Dividende auf 3,5 % festgesetzt.

— In Sachen des **Lübecker Bahnhofsumbaues** beruft, wie der „Voss. Ztg.“ drahtlich aus Hamburg gemeldet wird, die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft eine Generalversammlung auf den 28. d. Mts. wegen erneuter Beschlussfassung über diese für das nordelbische Eisenbahnnetz so wichtige Angelegenheit. Wir haben dem zur Erörterung stehenden Plane in Nr. 37 S. 587 ff. d. Ztg. eine eingehende Besprechung gewidmet. Bei der Abstimmung in der Generalversammlung wurde jedoch die Vorlage, zu deren Annahme eine Dreiviertelmehrheit erforderlich war, abgelehnt. Und zwar beruhte dieser Misserfolg äusserem Vernehmen nach auf dem Widerspruch verschiedener, namentlich Hamburgischer Grossaktionäre, welche die Ansicht vertraten, dass die vom Lübecker Senate für den Bahnhofsumbau angebotenen Zuschussleistungen an Geld und unentgeltlichen Landabtretungen noch zu niedrig bemessen seien gegenüber den der Stadt zufallenden Vortheilen. Es ist zu hoffen, dass sich über die bestehende Meinungsverschiedenheit spätestens bis zur entscheidenden Abstimmung ein befriedigender Ausgleich wird finden lassen, damit der Lübecker Verkehr sobald als möglich aus der drangvollen Enge der jetzigen Verhältnisse erlöst werde.

— **Aenderung der Amtsbezeichnungen bayerischer Staatseisenbahnbeamten.** Nachstehend führen wir die mit dem 16. September d. J. eingetretenen Aenderungen in den Amtsbezeichnungen der einzelnen Beamtenklassen auf: Die Räthe bei der Generaldirektion (Kateg. A I) führen nunmehr den Titel: Generaldirektionsräthe und die zur gleichen Kategorie zählenden Oberbahnamtsdirektoren den Titel Eisenbahnbetriebsdirektoren. In Kateg. A IIa erhielten die Oberinspektoren, Oberingenöre und Obermaschineningenöre den Titel Regierungsräthe, der Vorstand des Kanalamtes den Titel Kanalamtsdirektor und die Centralwerkstättevorstände: Centralwerkstättedirektoren, dann der Oberinspektor bei der Eisenbahncentralkasse als Vorstand derselben den Titel Centralkassirer. — In Kateg. A IIb führen die Generaldirektionsassessoren, dann die in Referentenstellungen befindlichen Inspektoren, Bezirksingenöre und Bezirksmaschineningeniöre den Titel Direktionsräthe, die übrigen Beamten dieser Kategorie die Titel Oberinspektoren bezw. Oberbau- und Obermaschineninspektoren. Die Beamten in Kateg. A III erhielten, insoweit sie nach den Aufnahmebestimmungen vom 22. November 1885 oder nach jenen vom 30. Juli d. J. zugegangen sind oder zugehen werden (Generaldirektions- und Oberbahnamtssekretäre, dann Betriebs- und Betriebsmaschineningeniöre), den Titel Direktionsassessoren; die übrigen Beamten dieser Kategorie (Sekretäre und Rechnungskommissare sowie der Zahlmeister bei der Generaldirektion, ferner die übrigen Oberbahnamtssekretäre, die Kontrolöre bei den Bezirkskassen, die Spezialkassirer des äusseren Dienstes, die Bahn-, Bahnhof- und Güterverwalter) den Titel Inspektoren und die Betriebsmaschineningeniöre den Titel Maschineninspektoren. Die Beamten der Kategorie A IV, insoweit sie nach den bei A III erwähnten Aufnahmebestimmungen zugegangen sind oder zugehen werden (Offiziale, Abtheilungsingeniöre bezw. Abtheilungsmaschineningeniöre), führen nunmehr den Titel Eisenbahnassessoren. Der zu Kategorie A V zählende Obergeometer bei der Generaldirektion selbst führt nunmehr den Titel Oberverwalter im Geometerdienste; die in Kategorie A Va bei der Generaldirektion und bei den Eisenbahnbetriebsdirektionen verwendeten Eisenbahnverwalter Eisenbahnsekretäre, die Werkstätteverwalter als Maschinenverwalter und die Eisenbahnobergeometer als Verwalter im Geometerdienst; die in Kategorie A Vb stehenden Werkmeister als Maschinenoberbauführer, die Telegraphenwerkmeister als Telegraphen-Oberbauführer und die Eisenbahngeometor als Obergeometer; endlich die zu Kategorie B I zählenden Oberwerkführer als Maschinenbauführer und die Telegraphen-Oberwerkführer als Telegraphenbauführer.

Hinsichtlich des Titels der zu Kategorie A IIb zählenden Staatsbahningeniöre bleibt weitere Verfügung vorbehalten; vorerst haben diese den Titel Oberbauinspektor zu führen; ferner bleiben die einzelnen Beamten besonders verliehenen Titel bis auf weiteres in Kraft.

— **Beschaffung von Stahlschienen und eisernen Schwellen für die bayerischen Staatseisenbahnen.** Zu Anfang September d. J. hat die Generaldirektion genannter Staatseisenbahnen nach erhaltener Genehmigung seitens des einschlägigen Staatsministeriums an die Eisenwerksgesellschaft Maximilianshütte und an die Eisenwerk-Aktiengesellschaft Krämer in St. Ingbert, dann an die sächsische Gussstahlfabrik in Döhlen sowie an die Gussstahlfabrik Krupp in Essen für das Jahr 1902 folgende Mengen in Lieferung vergeben: a) 16 000 t Stahlschienen der Profile I—VI, dann VIII—X und 9000 t flusseiserne Bahn- und Weichenschwellen der Profile IIa, IV, V und VIII—X; b) 8000 t Stahlschienen der Profile IIa, IV, V, IX und X sowie 6000 t flusseiserne Bahn- und Weichenschwellen der gleichen Profile:

c) 6 000 t Bessemer Stahlschienen des Profils X mit 12 m Normallänge und d) 5 000 t Martinstahlschienen des gleichen Profils. Sämmtliches Material ist zu liefern innerhalb des Zeitraumes vom 1. November 1901 bis 31. Oktober 1902 und zwar in annähernd gleichen Monats- bezw. Vierteljahrsraten. Der Kostenaufwand hierfür beläuft sich auf nahezu 6 400 000 ℳ.

— **In der Frage der sogen. Eisenbahngemeinschaft hat sich der württembergische Handelskammertag,** der vor einigen Tagen in Stuttgart stattfand, für den Anschluss der württembergischen Bahnen an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft ausgesprochen. Wir entnehmen den „Berl. N. Nachr." über die bezüglichen Verhandlungen folgendes: Zweiter Gegenstand der Tagesordnung ist die Vereinheitlichung der Eisenbahnen. Es kam zunächst der Korreferent, Handelskammer-Sekretär Storz-Heidenheim, zum Wort, der für das Reichseisenbahnprojekt eintrat, das einer süddeutschen Gemeinschaft noch vorzuziehen sei. Hierauf entwickelte Professor Huber-Stuttgart als Referent seinen bekannten, der Eisenbahngemeinschaft mit Preussen günstigen Standpunkt und brachte eine entsprechende Resolution ein. Landtagsabgeordneter Kaess-Backnang trat den Ausführungen des Referenten entgegen. Es sei nicht angezeigt, gerade in einem solchen Augenblick der württembergischen Regierung in den Arm zu fallen. Die Verhandlungen wegen einer süddeutschen Eisenbahngemeinschaft seien durchaus nicht aussichtslos, wie Huber meine. Thatsächlich hätten die Aussichten einer bahnpolitischen Annäherung von Süddeutschland nie so aussichtsvoll gestanden als eben jetzt. Bayern sei unter dem Druck der Lage und der öffentlichen Meinung zu wesentlich weiterem Entgegenkommen bereit, als noch vor einem halben Jahre. Die Verhandlungen seien in vollem Gange, nur glaubte Redner, von dem, was ihm vertraulich bekannt geworden sei, nichts sagen zu dürfen, fügte aber noch hinzu, dass es sich nicht blos um eine Reform des Personentarifs, sondern um eine gegenseitige Theilnahme am Durchgangsverkehr handle. Bei der Abstimmung wurde folgender Antrag Huber's angenommen: „Der Handelskammertag erklärt die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens und den Anschluss der württembergischen Eisenbahnen an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft aus wirthschaftlichen, finanziellen und politischen Gründen als vortheilhaft und dringend wünschenswerth. Er beauftragt die Handelskammer Stuttgart, die Gründe hierfür, wie sie in dem vorliegenden Entwurf einer Denkschrift dargelegt sind, gemäss den heutigen Verhandlungen noch weiter auszuarbeiten und sodann den gesetzgebenden Körperschaften zu unterbreiten."

Bei der Abstimmung wird der Antrag Huber mit 6 gegen 2 Stimmen angenommen. Mit Ja stimmen die Kammern Heilbronn, Ravensburg, Rottweil, Ulm, Calw, Stuttgart. Mit Nein stimmen Reutlingen und Heidenheim; diese beiden Kammern wollen zuerst für Reichseisenbahnen eintreten, dann für Anschluss an Preussen-Hessen, aber nicht für eine süddeutsche Gemeinschaft.

— **Personalnachrichten.** Der preussische Regierungsbaumeister Eberhard Seel in Zabern ist zum kaiserlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt worden.

Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden berufen: ab 16. September der seitherige Inspektor beim Oberbahnamte bezw. bei der Eisenbahnbetriebsdirektion München Alois Frank als Assessor bezw. Direktionsrath zur Generaldirektion; ferner ab 1. d. Mts. der Oberbauinspektor Friedrich Rünnewolf in Aschaffenburg als solcher ebenfalls zur Generaldirektion, dann in ihrer bisherigen Diensteigenschaft der Oberbauinspektor August Freiherr von Esebeck von Buchloe nach Lindau und der Oberbauinspektor bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Kempten, Karl Maistre, nach Buchloe.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Regierungsbaumeister und Leiter des Baubüros Burgstädt, Richard Klemens Fritzsche, zum Bauinspektor und der Baurath Felix Julius Reinhold Rohrwerder beim allgemeinen technischen Büro im Finanzministerium zum Vorstande dieses Büros ernannt worden. — Versetzt wurden am 1. d. Mts. die Bauräthe Traugott Otto Katzer von der Bauinspektion Leipzig I zur Bauinspektion Bautzen, Wilhelm Gustav Georg Täubert von der Bauinspektion Bautzen zur Bauinspektion Leipzig I, ferner die Bauinspektoren Wilhelm Kurt Winter vom Baubüro Werdau zum Baubüro Weissenberg und Georg Bruno Berthold von der Bauinspektion Dresden-N. I zum Baubüro Meerane.

Dem Regierungsbaumeister bei der badischen Staatsbahnverwaltung Christian Lehmann in Freiburg ist der Titel Bahnbauinspektor verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Dankeskundgebung für die Bestätigung des Gesetzes über den Bau neuer Alpenbahnen.** Der Kaiser empfing dieser Tage die unter Führung des Landeshauptmanns erschienene Abordnung des Kärntner Landtages. Der Landeshauptmann richtete an den Kaiser eine Ansprache, in welcher für die Bestätigung der Gesetzesvorlage über den Bau von Eisenbahnen, durch welche für das Herzogthum Kärnten neue und bedeutungsvolle Verbindungen geschaffen werden, im Namen des kärtnerischen Landtages und der Bevölkerung des Herzogthums der innigste Dank ausgesprochen wurde. Die Bevölkerung, welche in den letzten Jahrzehnten mit der wirthschaftlichen Entwickelung der übrigen Königreiche und Länder nicht gleichen Schritt zu halten vermochte, knüpfe neue Hoffnungen an den Ausbau der Alpenbahnen. Der Kaiser erwiderte, es habe ihn sehr gefreut, dass es ihm möglich gewesen sei, die Reichsrathsbeschlüsse über die wirthschaftlichen Vorlagen zu bestätigen. Die Lage Kärntens sei in letzterer Zeit keine günstige gewesen; es sei aber zu hoffen, dass infolge des Baues der neuen Bahnen das Land einer besseren Zukunft entgegengehe. Die infolge Landtagsbeschlusses zum Ausdrucke gebrachte Danksagung und die neuerliche Kundgebung der Treue und Anhänglichkeit Kärntens gereiche ihm zur besonderen Befriedigung.

— **Fahren in Raumabstand.** Ein vor einiger Zeit in Deutschland vorgekommener folgenschwerer Eisenbahnunfall gab dem österreichischen Eisenbahnministerium Veranlassung, die Vorschriften für die Handhabung der Sicherungsanlagen für das Fahren in Raumabstand (Streckenblock) bezüglich der Bestimmung, wonach in jenen Fällen, in welchen das Signal „Verbot der Fahrt" nicht beachtet wurde und der Zug in den von einem anderen Zuge noch besetzten Blockabschnitt eingefahren ist, das Signal nach erfolgter Freigabe sofort neuerdings zu verschliessen ist, folgendermaassen zu ergänzen: „Ein Zug, der ein Blocksignal in der Haltstellung überfahren hat, darf nicht eher zurückgemeldet werden, bis der Blockwächter sich durch persönliche Wahrnehmung überzeugt hat, dass dieser Zug in einer durchaus ungefährdeten Weise aufgestellt und gedeckt oder nach inzwischen erfolgter Freigabe des überfahrenen Haltsignals weiter gefahren ist. Ein Zug, der ein auf ‚Halt' stehendes Blocksignal überfahren hat und hinter diesem Signal zum Stehen gebracht ist, muss zunächst in dieser Stellung verharren. Der Zugführer hat sodann eine Verständigung mit dem Blockwächter oder der in der Fahrtrichtung zunächst gelegenen Station herbeizuführen und eine Bestimmung darüber einzuholen, ob der Zug stehen bleiben, weiterfahren oder zurückschieben soll. Das Zurückschieben ohne Zustimmung des Blockwächters ist keinesfalls gestattet. Fordert ein Blockwächter den rückwärts gelegenen Posten zum Legen von Knallsignalen auf, so sind diese Signale entweder in unmittelbarer Nähe der Blockhütte oder aber in der Richtung gegen den erstgenannten Blockwächter zu legen, und ist ein durch die Knallsignale angehaltener Zug zu verständigen, dass die Strecke bis zum nächsten Posten, bei welchem unbedingt anzuhalten ist, ungehindert durchfahren werden könne."

Vorstehende Bestimmungen haben auch in den durch Zugmeldeposten untertheilten Strecken sinngemäss zur Anwendung zu kommen.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im August d J. wurden im Personenverkehr 8 710 500 Kr. (7 955 200 Reisende), im Güterverkehr 14 409 300 Kr. (2 742 000 t), zusammen 23 119 800 Kr. vereinnahmt. Gegen den Monat August 1900 ergibt sich im Personenverkehr eine Mehreinnahme von 329 438 Kr. (+ 731 894 Reisende), im Güterverkehr dagegen ein Mindererfolg von 757 565 Kr. (— 232 560 t). Vom Einnahmeausfall im Güterverkehr kommen 683 136 Kr. (— 224 326 t) auf die westlichen Staatsbahnen. Diese Verminderung ist auf den Rückgang in der Beförderung von Cement, Eisen, Eisenwaaren, Schnittholz, Malz, Ziegeln, insbesondere aber von Kohle zurückzuführen. Von letzterer ist sowohl in der Ausfuhr nach Deutschland als auch nach inländischen Bezugsstationen namhaft weniger verfrachtet worden. Da die geringere Beförderungsmenge nach Inlandsstationen zumeist ihren Grund in der gegen das Vorjahr viel schwächeren Bevorräthigung hat, so ist zu erwarten, dass in den nächsten Monaten der Bezug von Kohle wieder in erhöhtem Maasse eintreten wird. Vom 1. Januar bis Ende August d. J. betrugen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen einschliesslich der Wiener Stadtbahn 155 763 400 Kr. (+ 2 619 160 Kr. gegen den gleichen Zeitabschnitt des vorigen Jahres).

— **Elektrische Bahn Triest - Opcina.** Die Verhandlungen wegen Konzessionirung der elektrischen Bahn von Triest nach Opcina sind, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, zum Abschlusse gelangt, und steht die Konzessionsertheilung in

nächster Zeit bevor. Die sowohl für die Versorgung Triests mit Lebensmitteln, wie auch als Ausflugsgebiet nicht unwichtige 5 km lange Bahn mit 1 m Spurweite soll theils als Reibungs-, theils als Zahnradbahn hergestellt werden. Das Anlagekapital ist auf 1213000 Kr. festgesetzt. Mit den einleitenden Bauarbeiten ist übrigens in Gewärtigung der Konzession von den Konzessionswerbern schon vor einiger Zeit begonnen worden.

— **Sigl'sche Lokomotivfabrik.** Der Rechnungsabschluss dieser Fabrik für das Geschäftsjahr 1. Juli 1900 bis 30. Juni 1901 hat dem Verwaltungsrathe in seiner letzten Sitzung zur Beschlussfassung vorgelegen. Er weist zuzüglich des Gewinnvortrages vom vorigen Jahre ein Reinerträgniss von 164000 Kr., d. i. um 385000 Kr. weniger wie im vorigen Jahre aus. Dieses Reinerträgniss ermöglicht nur die Vertheilung einer Dividende von 16 Kr. (4 %) gegen 40 Kr. (10 %) im Vorjahre. Der Ausfall ist auf die bereits in Nr. 75 S. 1152 d. Ztg. angedeuteten Verluste bei Lieferung von Lokomotiven für französische Bahnen zurückzuführen. In den letzten drei Jahren hat die genannte Lokomotivbaugesellschaft regelmässig ein 10prozentiges Erträgniss geliefert.

— **Schaffner der Pferdebahnen sind keine Amtspersonen.** Ein Fahrgast der Wiener Strassenbahnen gerieth mit dem Schaffner in Streit. Er beschimpfte ihn und bedrohte ihn mit dem Spazierstock. Vor Gericht wurde gegen ihn die Anklage wegen Beleidigung einer Amtsperson erhoben. Da sich jedoch herausstellte, dass der damals vom Schaffner bediente Wagen der Strassenbahn mit Pferden bespannt war, sprach der Richter den Angeklagten frei und bemerkte: Ihr Verhalten gegenüber dem Schaffner war ein höchst tadelnswerthes; Ihr Glück ist nur, dass der Wagen von Pferden gezogen wurde, da in diesem Falle der Schaffner keine Amtsperson ist.

— **Elektrische Bahn Wien - Pressburg.** Die Konzessionirung der 6,5 km langen ungarischen Theilstrecke an die Stadtgemeinde Pressburg ist bereits sichergestellt; für die 13,5 km lange Strecke Wien-Schwechat hat sich die Gemeinde Wien entschlossen, die Konzession zu erwerben, während für die Theilstrecke Schwechat - ungarische Landesgrenze Ingeniör Tauber die Konzession zu erwirken beabsichtigt. Die Konzessionen der drei genannten Theilstrecken sollen bekanntlich an eine zu bildende Aktiengesellschaft abgetreten werden. Die Staatseisenbahngesellschaft hat sich mit der Mitbenutzung ihrer Theilstrecken Schwechat-Fischamend und Petronell-Hainburg grundsätzlich einverstanden erklärt. Das Baukapital für die Strecke Wien-Schwechat und den Flügel nach Kaiser-Ebersdorf ist mit 5000000 Kr., für die Strecke Schwechat - Landesgrenze mit 7920000 Kr., für die Strecke Landesgrenze - Pressburg mit 1380000 Kr., zusammen mit 13800000 Kr. veranlagt, wofür 6000000 Kr. in 4prozentigen Obligationen, 8200000 Kr. in 4prozentigen Prioritätsaktien und 1800000 Kr. Stammaktien (welche vom Staate, dem Lande, den Gemeinden und sonstigen Interessenten übernommen werden sollen), zusammen 16000000 Kr. oder 17250000 Kr. einheitlicher Aktien der zu bildenden Aktiengesellschaft ausgegeben werden sollen. Der niederösterreichische Landtag hat in seiner letzten Tagung den Landesausschuss beauftragt, über das Projekt Erhebungen zu pflegen und in der nächsten Tagung Bericht zu erstatten bezw. einen Antrag wegen allfälliger Uebernahme von Stammaktien seitens des Landes dem Landtage zu unterbreiten. Die Erhebungen des Landesausschusses scheinen indess dahin geführt zu haben, dass derselbe eine allmähliche Herstellung der Bahn mit Dampfbetrieb durch das Land ins Auge fasst. Der Landesausschuss ist dieser Absicht insofern näher getreten, als er, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, um die Vorkonzession für eine mit Dampfbetrieb herzustellende Lokalbahn von Petronell nach Hainburg eingeschritten ist. Gegen dieses Ansuchen ist seitens der an der Bahn Wien-Pressburg interessirten Gemeinden, die befürchten, dass hierdurch die Verwirklichung dieser Bahn für unabsehbare Zeit hinausgeschoben, wenn nicht ganz vereitelt würde, Verwahrung eingelegt worden.

— **Ausbau der Wasserstrassen in Ungarn.** In Klausenburg hielt der ungarische Handelsminister kürzlich eine Rede, worin er die Nothwendigkeit von Maassnahmen behufs Förderung der industriellen Entwickelung betonte. Er sei bemüht, durch die Eröffnung neuer Wasserwege, durch die Ausdehnung des Kanalnetzes sowie durch tarifarische Maassregeln die Ausfuhr zu beleben. Der Minister wies namentlich auf jene Anordnungen hin, die er in tarifarischer Hinsicht bezüglich der Holz-, Zucker- und Mehlausfuhr getroffen habe. — Auf die Eingabe der Fiumaner Handelskammer, betreffend den Wasserweg Budapest-Fiume, antwortete der Handelsminister, dass die Regierung sich der Bedeutung dieses Wasserweges wohl bewusst sei. Die Pläne für den Vukovár-Samacer Kanal und für die Regelung des Laufes der Kulpa würden schon ausgearbeitet, um wenigstens bis zu einem Punkte der oberen Kulpa einen ununterbrochenen Wasserweg herzustellen.

— **Maassnahmen rücksichtlich der Most- und Weinbeförderung.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat, wie bereits in Nr. 75 S. 1152 d. Ztg. gemeldet wurde, mit Rücksicht darauf, dass bei der herannahenden Weinernte ein lebhafter Verkehr zu erwarten steht, hinsichtlich der Most- und Weinsendungen an ihre Bediensteten strenge Weisungen bezüglich der Uebernahme und Behandlung dieser Güter ergehen lassen. Das Präsidium der ungarischen Kaufmannshalle hat nunmehr, da durch diese Weisungen jede Verantwortlichkeit von den Bahnen auf die Parteien übergewälzt wird und diese Weisungen auch sonst geeignet sind, auf den Verkehr ungünstig einzuwirken, an die Direktion der ungarischen Staatsbahnen eine Abordnung mit der Bitte entsendet, diese Weisungen ausser Kraft zu setzen, da die allgemeinen Bestimmungen hinsichtlich der Verantwortlichkeit vollständig ausreichen und eine Verschärfung derselben weder gerecht noch zweckmässig sei. Eine gleiche Eingabe wurde auch dem Handelsminister übermittelt.

— **Personalnachrichten.** Dieser Tage starb in Budapest der Ingeniör und Bauunternehmer C a t h r y, welcher sich als Erbauer zahlreicher Eisenbahnlinien einen Namen gemacht hat. Er begann seine Laufbahn im Jahre 1850 beim Bau der Linie Budapest-Nagy-Kanizsa der Südbahn. Dann baute er — schon als selbständiger Unternehmer — eine Theilstrecke der Brennerbahn und die Gömörer Eisenbahn. Im Jahre 1872 vollendete er den Bau der Zahnradbahn auf den Ofner Schwabenberg. Er baute ferner die Salgó-Tarjáner Zahnradbahn, die Oedenburg-Ebenfurter Bahn und die Linie Kelenföld-Ercsi der Budapest-Fünfkirchener Bahn. Der Verstorbene genoss als Brückenkonstruktör europäischen Ruf und baute seit 1885 zahlreiche grössere und kleinere Brücken, unter denen besonders die Donaubrücke bei Pressburg erwähnenswerth ist.

Uebrige europäische Länder.

— **Auszeichnungen der Bediensteten der belgischen Staatsbahnen.** Zahlreiche Dekorationen im Arbeiterpersonal sind erfolgt. Die Bediensteten, welche 50 Dienstjahre zählen, erhielten Bürgerkreuze zweiter Klasse und Medaillen erster und zweiter Klasse; ihre Zahl beträgt jedoch nur fünf. Daneben wurden 185 Medaillen erster, 212 zweiter und 170 dritter Klasse an Bedienstete vertheilt, die mindestens 35 Dienstjahre haben.

— **Die ausserordentlichen Leistungen der französischen Eisenbahnen,** welche zu den gleichzeitig mit dem Zarenbesuch abgehaltenen grossen Manövern gemacht werden mussten, finden, wennschon anfänglich einzelne Klagen aus dem Publikum nicht ausblieben, volle Anerkennung seitens der französischen Behörden und Presse. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem Schreiben an die Direktoren der Nordbahn und der Ostbahn diese wegen der vollkommenen Ordnung beglückwünscht, mit welcher sie die unzähligen Züge zu den französisch-russischen Festen ins Werk gesetzt haben. Der Minister bittet die Direktoren, seine Glückwünsche dem ganzen Personal zu übermitteln und 7500 Fr. an die Unterbeamten zu vertheilen. Ausserdem hat der Generalissimus Brugère ein äusserst schmeichelhaftes Schreiben an die Direktion der Ostbahngesellschaft gerichtet, in welchem die grossartigen Anstrengungen der Bahnen für die Truppenbewegungen, die Verpflegung usw. gerühmt werden; dann heisst es weiter: „Die erzielten Ergebnisse bezeugen den Eifer, die Hingebung und die hohe Leistungsfähigkeit des Personals, welches an der Ausführung dieser beträchtlichen Operationen betheiligt war; sie bringen die guten Wirkungen der Fühlung, welche sich zwischen der Armee und den Eisenbahngesellschaften gebildet hat, und des Zusammenarbeitens zu dem gemeinsamen Ziele immer mehr zum Augenschein. Ich mache mir eine Pflicht und ein Vergnügen daraus, an Sie persönlich den Ausdruck meiner Erkenntlichkeit und meiner tiefen Dankbarkeit zu richten.“ Der Direktor der Ostbahn, Barabant, dankte seinerseits in den wärmsten Tönen und versicherte, die Eisenbahnen betrachteten sich thatsächlich als die ergebensten Mitarbeiter der Armee. Schliesslich hat der Kriegsminister General André ein gleichfalls höchst schmeichelhaftes Schreiben an die Leitung der Staatsbahn wegen deren Leistungen zu den grossen Manövern im Westen gesandt. All' das steht in erheblichem Widerspruch zu den vorjährigen Erörterungen in der französischen Kammer, wo eine scharfe Kritik des Berichterstatters zum Eisenbahnbudget nachzuweisen suchte, dass die ungenügende Ausrüstung der französischen Bahnen sogar die nationale Wehrkraft gefährde, und ziffermässig festgestellt wird, dass die deutschen

Bahnen viel reichlicher mit Fahrmaterial versehen sind. — In der Pariser Presse werden Einzelangaben über die Leistungen zum Zarenbesuch und den Manövern gemacht. Vom 17. zum 18. September hatte danach die Nordbahn, trotz des schlechten Wetters, 35 800 Reisende mittelst 43 Vergnügungszügen in der Zeit von 5 Uhr Abends bis Mitternacht nach Dünkirchen zu befördern. Am gleichen Tage, am 17. September, sandte sie 51 Militärzüge nach Compiègne, le Fresnois und Reims, ausserdem noch 6 überfüllte Parlamentszüge. Auf der Rückreise hat einer dieser Züge 105 km in der Stunde zurückgelegt. Dabei wurde der tägliche Verkehr wie gewöhnlich bewirkt, der auf der Nordbahn mit allen ihren Abzweigungen 1 900 Züge täglich umfasst. Die Ostbahn hatte noch grössere Anstrengungen zu machen: zur Zusammenziehung der Truppen 50 Züge, für die Verpflegung im Manöver ebenfalls 50 Sonderzüge; für die Räumung wurden alsbald nach der grossen Heerschau vom 21. September 150 Züge von Reims und der unmittelbaren Umgebung in Bewegung gesetzt; das geschah am 22. in der Zeit von Morgens 6 Uhr bis Abends 9 Uhr, während gleichzeitig der riesige Menschenzufluss in Reims eine grosse Zahl von Fahrten für das Publikum nöthig machte. In der Nacht vom 20. auf den 21. wurden noch 15 Amtszüge bis zum Eingang zu den Tribünen, pünktlich nach der zugemessenen Fahrzeit, gebracht. Es waren 2 400 Offiziere, 2 700 Pferde, 84 000 Mann Truppen, 140 Wagen usw. zu befördern. Die militärischen Transporte erforderten 3 700 Eisenbahnfahrzeuge, 3 000 auf der Ostbahn und 700 auf der Nordbahn. In den fünf Tagen vom 19. bis 23. September gingen auf dem Ostbahnhofe in Paris 1 428 Züge zu und ab, auf dem Bahnhofe von Reims 1 420 Züge. Letzterer war besonders umgeformt worden. Es wird gebührend hervorgehoben, dass dieser riesige Dienst ohne Irrthümer und Unfälle sich abgewickelt habe, und dass dafür das Material der beiden Eisenbahngesellschaften genügte. Von Paris nach Reims gingen in der Nacht vom 20. zum 21. fast 300 Züge in Zwischenräumen von nur 5 Minuten. Alles habe mathematisch geklappt.

— **Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.** Auch der August zeigt ein ungünstiges Ergebniss. Die Centralbahn vereinnahmte 42 000 Fr., die Unionbahn 50 000 Fr., die Gotthardbahn 107 000 Fr., die Nordostbahn 282 000 Fr. weniger; dagegen die Jura-Simplonbahn 100 000 Fr. mehr, und zwar allein aus dem Personenverkehr; der Güterverkehr ergab auch hier 30 000 Fr. weniger als im August 1900.

— **Eisenbahnverbindung Rom - Neapel.** Der Münchener „Allg. Ztg." wird über die ungenügende Bahnverbindung zwischen den vorgenannten beiden Städten unterm 19. v. Mts. aus Rom geschrieben: „Die gesammte italienische Presse entrüstet sich lebhaft über die Verhältnisse der Eisenbahnverbindung Rom-Neapel. Ein einziges starkes Gewitter am Abend des 12. v. Mts., das zwei Brücken zerstörte und eine Strecke weit das Gleis beschädigte, hat genügt, um die direkte Bahnverbindung zwischen der Hauptstadt und der grössten Stadt Italiens auf drei Wochen (!!) zu unterbrechen. Es besteht nur die einzige direkte Linie, da das Parlament sich seit 10 Jahren nicht entschliessen konnte, die Summen zu bewilligen, die erforderlich sind, um eine zweite Linie über Terracina - Gaeta zu schaffen. Dabei wären diese Summen verhältnissmässig gering gewesen, denn es hätte sich nur um den Ausbau der Strecke Terracina-Gaeta gehandelt. So muss man jetzt eine mühsame Verbindung in acht Stunden herstellen, indem man die Reisenden auf der unterbrochenen Strecke 35 km weit mit Wagen zur Anschlussstation befördert. Ein Blatt ruft sehr mit Recht aus: was helfen Luxuszüge Berlin-Neapel, wenn ein Gewitter den Südens Italiens für drei Wochen von seiner Hauptstadt abschneiden kann?"

— **Der russisch-österreichisch-ungarische Eisenbahnverband.** Russland ist das gelobte Land, in dem man noch Jubiläen feiert und ungern eine Gelegenheit zu einer solchen Feier vorübergehen lässt, an der des historischen Ereignisses und der dabei mitwirkenden Persönlichkeiten gedacht wird. Ein solcher Anlass liegt augenblicklich wieder vor. In wenigen Tagen wird in Wien das 25 jährige Bestehen des russisch - österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbandes gefeiert werden, zu welchem Zwecke eine Versammlung der Verbandsmitglieder stattfindet.*) Die deutsche „St. Petersburger Zeitung" schreibt hierzu:

„In diesem Jahre ist ein Vierteljahrhundert seit der Gründung des russisch - österreichisch - ungarischen Eisenbahnverbandes abgelaufen. Der Entwickelungsgang des Verbandes, von kleinen Anfängen bis zu seiner heutigen Bedeutung, bildet ein interessantes Kapitel der Eisenbahn- und Wirthschaftsgeschichte. Vor dem Jahre 1875 bestand ein direkter Eisenbahnverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Russland nur in sehr beschränktem Maasse. Aber schon am 9.—11. Februar 1876 fand auf Antrag der Grossen russischen Eisenbahngesellschaft in St. Petersburg die erste Besprechung über die Gründung eines österreichisch - ungarisch - russischen Eisenbahnverbandes statt. Hierbei wurde auch dem Wunsche Ausdruck gegeben, die seit zehn Jahren geltenden Vereinbarungen einer Revision zu unterziehen, und zwar zu dem Zweck, dass durch die Gründung eines einzigen, die bestehenden Verkehre in sich aufnehmenden Eisenbahnverbandes ein einheitliches Verfahren in allen Angelegenheiten des direkten Verkehrs erzielt werde. Dem Verbande, der anfänglich nur einige wenige Eisenbahnverwaltungen umfasste, traten allmählich, von der Erkenntniss der durch die Errichtung eines Gesammtverbandes bedingten Vortheile geleitet, viele Bahnen bei, so dass gegenwärtig zu ihm 17 Staatsbahn- und 8 Privatbahnverwaltungen in Russland und 7 österreichisch - ungarische Verwaltungen gehören. Zu erwähnen wäre noch die zeitweise Betheiligung der bayerischen Staatseisenbahnen, der böhmischen Nordbahn und der Buschtêhrader Eisenbahn, letztere in Hinsicht des Güterverkehrs. Auch mit den italienischen und schweizerischen sowie den württembergischen Staatseisenbahnen wurden Verhandlungen zwecks Erzielung eines einheitlichen Gesammtverkehrs angeknüpft, die jedoch erfolglos blieben. In den ersten Jahren beschränkte sich der Gesammtverkehr nur auf den Grenzübergangspunkt Granica bezw. Sosnowice, was die Betheiligung einer verhältnissmässig unbedeutenden Anzahl der russischen Eisenbahnverwaltungen erklärlich macht. Erst durch die Verschmelzung der verschiedenen Tarife für die südwestrussischen Eisenbahnen wurde der Beitritt der zu den Grenzübergangspunkten Brody, Podwoloczyska und Nowosielitza gravitirenden russischen Bahnen herbeigeführt, und gleichzeitig mit der hierdurch bedingten Verschiebung der Verkehrsverhältnisse trat eine Neuordnung der Vereinbarungen über die Verkehrstheilung ein, indem das gesammte russische Verbandsgebiet in zwei Verkehrsgruppen getrennt wurde, von welchen die eine den Verkehr über Granica bezw. Sosnowice, die andere den über Brody, Podwoloczyska und Nowosielitza umfasste.

Der Verband beschäftigte sich seit seinem Bestehen mit der Pflege der gesammten Verkehrsbeziehungen zwischen Russland und Oesterreich - Ungarn, was sich besonders durch Ausgabe direkter Tarife für die Beförderung von Personen, Gütern, Regelung der Verkehrsleitung, Behandlung der Fracht- und Entschädigungsreklamationen sowie anderweitige Thätigkeit bekundete. Es wäre zu weitläufig, das umfangreiche und fruchtbringende Wirken des Verbandes auf allen diesen Gebieten ausführlich darzuthun. Zu erwähnen wäre nur, dass von dem Verbande im ganzen in verschiedenen Städten Europas 25 Haupt- und 28 Sonderkonferenzen abgehalten worden sind. Die Gesammteinnahmen des Verbandes betrugen im Jahre 1877: 1 086 320,39 Kr., 1882: 2 377 789,39 Kr., 1887: 1 519 761,50 Kr., 1892: 1 150 790,30 Kr., 1897: 3 398 930,40 Kr., 1898: 4 833 353,92 Kr., 1899: 5 603 607,21 Kr. und 1900: 6 326 364,47 Kr., 256 Kr. für 100 R. gerechnet.

Unter den Personen, die als die eigentlichen Gründer des Verbandes gelten können und die vom Anbeginn bis zum heutigen Tage in hervorragender Weise für das Gedeihen desselben thätig sind, müssen hervorgehoben werden L. J. v. Perl, der geschäftsführende Direktor des Vereins russischer Eisenbahnverwaltungen für den internationalen Verkehr, und k. k. Regierungsrath Heimbold, kommerzieller Direktor der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Oesterreich."

So erzählt die „St. Petersburger Zeitung" über die Begründung, Entwickelung und über das augenblickliche Blühen des Verbandes.

Die nächsten Tage werden wohl noch weiteres über den Gegenstand bringen; hier sollte nur kurz, an der Hand der russischen Quelle, auf das 25 jährige Bestehen des Verbandes aufmerksam gemacht werden.

Es ist zweifellos, dass alle derartigen Verbände einen engeren, wirthschaftlichen Anschluss herbeiführen und daher von nicht zu unterschätzender Bedeutung sind. Im Interesse der Nachbarländer und deren weiterer wirthschaftlicher Entwickelung ist dem Verbande nur ein weiteres Vierteljahrhundert gedeihlichen Wirkens zu wünschen.

— **Moskau-Windauer Eisenbahn.** Von einer Regierungskommission ist kürzlich die Besichtigung bezw. Abnahme der neuen Eisenbahnlinie Moskau - Windau bewerkstelligt und die Eröffnung des regelmässigen Verkehrs auf genannter Bahn am 24. September d. J. erfolgt. Die neue Linie hat eine Länge von 1 029 Werst, welche in etwa 35 Stunden durchfahren wird.

Bei der Wichtigkeit dieses neuen Schienenweges für den Handel, als Verbindungsglied zwischen dem fast ganz eisfreien Hafen Windau und dem ausserordentlich wichtigen Platze Moskau, haben wir schon wiederholt unsere Leser mit den in Frage kommenden Verhältnissen bekannt gemacht. Nunmehr gilt es abzuwarten und zu beobachten, ob die allem Anschein

*) Aus der Feder unseres österreichischen Herrn Berichterstatters wird in nächster Nummer eine Mittheilung über den gleichen Gegenstand gebracht werden. Die Schriftl.

nach berechtigten Erwartungen nicht nur der Gesellschaft, sondern auch weiterer Kreise, die ein Interesse an dem Blühen von Handel und Schifffahrt haben, in Erfüllung gehen werden. Und in der That, in diesem Fall sind alle Voraussetzungen vorhanden, um den Handelsbeziehungen zwischen Russland und dem westlichen Europa neues frisches Leben zuzuführen; denn gerade durch den Hafen von Windau, der durch seine geographische Lage manche Vorzüge vor den übrigen baltischen Hafenplätzen besitzt, kann für Russland viel gewonnen werden, schon wenn man erwägt, dass der Handel in Zukunft ganz von der schweren Last befreit sein wird, während der Zeit von etwa vier Monaten mehr oder weniger von dem Weltmarkt infolge der Eisverhältnisse abgeschlossen zu sein.

Allerdings kann nicht übersehen werden, dass Windau immerhin etwa 400 Werst weiter als Petersburg von Moskau entfernt ist. Dieser grosse Unterschied in der Entfernung wird es denn auch wohl mit sich bringen, dass Windau in erster Reihe während des Herbstes, wenn also der Hafen von Petersburg schon unsicher ist, und namentlich im Winter aufgesucht werden wird. Neben diesem grossen Vorsprung, den Windau durch seine Eisfreiheit hat, kommt dann aber ferner noch hinzu, dass sein Hafen zeitgemäss ausgebaut ist, d. h. mit den Vorkehrungen und Hilfsmitteln ausgestattet ist, die heute kein grösserer Hafen mehr entbehren kann. Petersburg steht in dieser Beziehung bekanntlich schon lange nicht mehr auf der Höhe, die von einem Hafen wie Petersburg erwartet werden kann. Endlich aber sind die Wasserverhältnisse in Windau ganz ausgezeichnete, so dass voraussichtlich die grössten Seeschiffe den Hafen ohne weiteres benutzen können. Alles zusammengenommen lässt erwarten, dass Windau eine Zukunft hat.

Fremde Welttheile.

— **Ueber die Bagdadbahn** bringt die Berliner Zeitschrift „Die Woche“ einen Aufsatz aus der Feder des Dr. Paul Rohrbach, der, wie wir bereits in Nr. 33 S. 520 d. Ztg. mittheilten, die von der geplanten Bahn zu befahrenden Gegenden erst neuerdings bereist hat. In einer interessanten Gegenüberstellung des transsibirischen und des Bagdadbahnunternehmens hebt er hervor, dass das erstere bei einer Länge von 7 000 km einen Kostenaufwand von 1 300 000 000 ℳ erforderlich mache, während die Entfernung von Konia bis Kuweit am persischen Golf 2 300 km ist und die Baukosten auf 500 000 000 ℳ veranschlagt werden. Die einzige zu überwindende wirkliche Schwierigkeit bestehe in der Ueberschreitung des Taurusgebirges am Nordrande Ciliciens, welches nur durch einen Tunnel von erheblicher Länge zu überwinden sei. Der Hauptwerth des Unternehmens aber liege in der Zurückgewinnung der seit einem Jahrtausend verödeten Länder Mesopotamien und Babylonien für die Kultur. „Vom Euphrat an“, so schreibt der Verfasser, „beginnt der wirthschaftlich zukunftsreiche Theil der Bahn. Sie wird von Biredschik entweder über Urfa oder über Harran (das alte Carrhä) zunächst quer durch das obere Mesopotamien nach Mossul am Tigris gehen, von Mossul dann durch die Landschaften auf dem linken Tigrisufer durch das Naphtagebiet von Kerkuk nach Bagdad. Dieser grosse mittlere Abschnitt ist das eigentliche Herzstück der Bagdadbahn. Ganz Obermesopotamien erlaubt den Weizenbau ohne künstliche Bewässerung; der Nordwesten des Landes ist im arabischen Mittelalter das klassische Gebiet des Baumwollenbaues gewesen und stand bis zum Beginn des 15. Jahrhunderts in hoher wirthschaftlicher Blüthe; die zahllose Menge der alten Städtehügel (Tells) und Ruinen lässt vollends für das Alterthum auf eine reiche und dichte Bevölkerung schliessen. Nordmesopotamien und die Bezirke jenseits Mossul auf dem linken Tigrisufer, das alte Assyrien, haben heute höchstens eine halbe Million Einwohner. Noch im 6. Jahrhundert n. Chr. unter der Herrschaft der persischen Sassaniden und ebenso im neunten unter dem Kalifat der Abbasiden war aber der Ertrag ihrer Steuern dem von ganz Aegypten gleich! Längs des mittleren Tigris zieht sich ein viele tausend Quadratkilometer grosses Gebiet von Petroleumquellen, Asphaltgruben und mächtigen Ausströmungen brennbaren Naturgases hin. Der wichtigste Platz in dieser Hinsicht ist Kerkuk; ich habe mich mit eigenen Augen überzeugt, dass Naphta und Erdgas dort mächtiger auftreten als selbst in dem russisch-kaukasischen Petroleumbezirk von Baku vor dem Beginn der Bohrungen. Im Revier von Kerkuk ist Naphta genug vorhanden, um alle Lokomotiven der Bagdadbahn von Konstantinopel bis zum persischen Golf und alle Tigrisdampfer damit zu heizen. Bei Bagdad überschreitet die Bahn den Tigris, dessen linkes Ufer sie schon oberhalb Mossul gewonnen hat, zum zweiten Mal, indem sie auf das Westufer zurückgeht; bald darauf ebenso den Euphrat unweit der Trümmer des alten Babylon. Auch das Ruinenfeld von Ninive gegenüber Mossul wird von der Trasse mitten geschnitten. Von Babylon an bleibt sie bis Basra auf dem rechten Euphratufer in ziemlicher Nähe des Stromes. Das ganze (vierte) Stück Bagdad-Basra liegt im Schwemmlande des alten Babyloniens; der wichtigste Punkt jenseits des Euphrat ist der berühmte schiitische Wallfahrtsort Kerbela in der Nähe des alten Babylon. Der fünfte und Schlussabschnitt der Bahn führt von Basra nach El Kuweit an der arabischen Seite des persischen Golfs. Diese wirthschaftlich unrentable Strecke muss hauptsächlich aus dem Grunde gebaut werden, weil Basra, wegen der Barre vor der Mündung der zum Schatt el-Arab vereinigten Ströme Euphrat und Tigris, von besonders tiefgehenden Seedampfern nicht erreicht werden kann und weil der ganze Verkehr über die Bahn vom und zum Golf durch eine feindliche Sperrung jener Mündung unterbunden werden kann, falls kein Ausgang direkt zum Meere geführt wird.“ Kuweit ist ein kleiner Araberstaat, der zum Sultan in einem nur ziemlich lockeren Abhängigkeitsverhältnisse steht.

— **Eisenbahnprojekt Quetta - Nuschki (Indien).** Die „Times“ melden aus Simla, dass die Regierung die Trassirungsarbeiten für die vorgenannte Eisenbahn längs des neuen Handelsweges im Osten von Persien genehmigt habe. Eine Anzahl Ingeniöre sei zu diesem Zwecke angestellt. Dies bedeutet einen wichtigen Fortschritt, da der neue Schienenweg auch eine erhebliche strategische Wichtigkeit besitzt.

— **Newyorker Untergrundbahn.** Ueber diese elektrisch zu betreibende neue Bahn ist s. Zt. eingehender berichtet worden. Die Entwürfe für die elektrische Kraftanlage gehen der Vollendung entgegen. Von dem Kraftwerk wird die Elektrizität 8 Unterstationen zugeführt, für die der Grund und Boden bereits erworben ist. Die Dampfmaschinen werden von Allis-Chalmers & Co. und die Kessel von Babcock und Wilcox geliefert. Es werden 8 Stück 5 500 pferdige Dampfmaschinen errichtet, für die der Dampf in 48 Kesseln von je 600 PS erzeugt wird. Am 1. Januar 1904 müssen die Maschinen und Kessel fertiggestellt und angeliefert sein. Für ungefähr 6 000 000 ℳ elektrische Apparate, Umformer, Erreger usw. werden soeben ausgeschrieben. Die Motoren der Züge werden von einer dritten Schiene aus gespeist, die seitlich am Gleise vorbeigeführt ist, ähnlich wie bei den Newyorker Hochbahnen, der Berliner Hoch- und Untergrundbahn usw. Für die Ausrüstung des Kraftwerks liegen Angebote vor von der amerikanischen Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, der Westinghouse-Gesellschaft und der Stanley-Gesellschaft. Der Fertigstellungstermin für die Ausrüstung des Kraftwerks ist ebenfalls der 1. Januar 1904. Da die Zahl der Züge noch nicht feststeht, so sind die Motoren noch nicht ausgeschrieben worden.

— **Beraubung eines Eisenbahnzuges in Amerika.** Der Personenzug Nr. 1 der St. Louis-Südwestbahn ist, wie „Railroad Gazette“ mittheilt, am Abend des 3. v. Mts. in der Nähe von Eylau, 7 km südlich von Taxarkana in Arkansas, von Räubern angehalten und beraubt worden, wobei diese etwa 35 000 D. (140 000 ℳ) im Gepäckwagen erbeuteten. Es scheint, dass einer der Banditen ein ehemaliger Lokomotivführer war, denn nachdem die Räuber den Zug zum Stehen gebracht und den Gepäckwagen geplündert hatten, zwangen sie den Maschinisten und Heizer zum Absteigen, kuppelten die Maschine los und jagten auf dieser mit ihrer Beute von dannen. Die Zugbeamten verfolgten sie längs der Strecke, als sie aber die Lokomotive in der Entfernung von einigen Meilen erreichten, war diese verlassen und die Räuber waren in der Dunkelheit entflohen. Die Reisenden und die im Postwagen thätigen Beamten wurden nicht belästigt.

Allgemeines.

— **Englisches Urtheil über die deutsche elektrotechnische Gewerbthätigkeit.** Mr. Kilburn Scott, Mitglied der britischen Institution der elektrotechnischen Ingeniöre, die bekanntlich in den Monaten Juni und Juli dieses Jahres den Städten Hannover, Berlin, Dresden, Nürnberg und Frankfurt a/M., oder vielmehr den in diesen Städten vorhandenen technischen Sehenswürdigkeiten, namentlich auf elektrotechnischem Gebiet, einen Besuch abstatteten, hat im „Street Railway Journal“ über verschiedene Angelegenheiten, die sein besonderes Interesse erregt haben, berichtet. Nachdem er der Gastfreundschaft der Deutschen lebhafte Anerkennung hat widerfahren lassen, berichtet er insbesondere über die Versuche, welche die Firma Siemens & Halske mit einem sehr schweren elektrischen Zuge auf der Wannseebahn betreibt, über die Schnellbahnversuche mit Drehstrom, welche dieselbe Firma bei Gross-Lichterfelde ausgeführt hat, die zur Bildung der bekannten Studiengesellschaft führten, welche demnächst auf der Militärbahn bei Berlin

mit hohen Fahrgeschwindigkeiten bis zu 200 km in der Stunde weitere Versuche anstellen wird, endlich über die Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Er stellt Betrachtungen über die deutsche Arbeiter- und Beamtenschaft an, um schliesslich der wirthschaftlichen Lage einige Worte zu widmen, wenngleich, wie er bemerkt, bei dem, was man über die wirthschaftliche oder finanzielle Lage einer Industrie sagen kann, Vorsicht geboten ist. Doch treffen seine Ausführungen im wesentlichen das richtige.

Die Dinge scheinen ihm ziemlich so zu liegen, wie 1893 in den Vereinigten Staaten; die die Verhältnisse kennen, wundern sich nur, dass die Krisis nicht früher eingetreten ist, da der Aufschwung bereits 1893 begann und nach den Erfahrungen auf vielleicht drei Jahre hätte bemessen werden dürfen. Dem Niederbruch der Dresdner Kreditanstalt und der Leipziger Bank, so üble Folgen damit verbunden waren, misst er einen Einfluss auf die allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse Deutschlands nicht bei. Um vielmehr eine Erklärung dafür zu gewinnen, weshalb die elektrische Industrie in Deutschland augenblicklich so darnieder liegt, müsse man sich vergegenwärtigen, wie man die Errichtung einer Beleuchtungs- oder Bahnanlage für eine Stadt in Deutschland betreibe. Wenn die Genehmigung erlangt sei, arbeite man Anschläge aus, mit denen man beweist, dass der Kapitalwerth der fertiggestellten Anlage als eines Betriebsunternehmens viel grösser ist, als die für die Anlage aufgewendeten Kosten. Man geht damit zu einer Bank, um das Geld für die Ausführung zu erlangen, die ihrerseits Werthe — Antheile — der zu bildenden Beleuchtungs- oder Bahngesellschaft übernimmt, deren Nennwerth die Herstellungskosten erheblich übersteigt. Der Ueberschuss fliesse der Bank als Nutzen zu, die dann suchen müsse, die Antheile an das Publikum weiter zu begeben. Hier kommt nun der Haken; denn mit dieser Konzessionsthätigkeit haben sich eine ganze Zahl von Fabrikationsgesellschaften befasst und die Banken sind daher mit Antheilen gefüllt, die das Publikum nicht kaufen will. „Die Banken aber, die bis dahin so willig ihr Geld hergaben, rühren jetzt Konzessionsgeschäfte nicht mehr an.“ Als in der guten Zeit solche Geschäfte stark beschleunigt wurden, hatten die Fabrikanten grosse Werke zu errichten und sind jetzt schwer zu beschäftigen. Daher auch die sehr niedrigen Angebote, die die deutschen Fabriken auf englische und aus englischen Kolonien herrührende Ausschreibungen einreichen.

Daher auch, wie man Scott's Ausführungen noch hinzufügen kann, die verdoppelten Anstrengungen, welche die elektrischen Gesellschaften jetzt vielfach machen, um bestehende Vollbahnen, örtliche wie Fernbahnen, auf elektrischen Betrieb umzuwandeln.

— **Kraftwagensteuer in Belgien.** Mit dem 1. Januar k. J. wird in Belgien, wie „L'Indépendence Belge“ berichtet, eine Besteuerung der Kraftwagen eingeführt. Die Taxe ist auf 50 Fr. jährlich für den Wagen jedes in der Provinz ansässigen Kraftwagenbesitzers festgesetzt, falls der Motor nicht mehr als sechs Pferdekräfte leistet. Kraftwagen von mehr als sechs Pferdekräften zahlen jährlich für jede Pferdekraft 10 Fr. Falsche Angaben von Kraftwagenbesitzern über die Anzahl der verwendeten Pferdekräfte verfallen einer Busse von 100 bis 200 Fr., an deren Stelle im Nichtvermögensfalle Gefängniss von 1 bis 8 Tagen treten kann.

— **Wasserverbrauch bei Lokomotiven.** Nach den „Engineering News“ hat man in Nordamerika die Neuerung eingeführt, das Kesselspeisewasser vor dem Einführen in den Kessel durch Lokomotivdampf im Tender vorzuwärmen, etwa bis auf 80°. Der Wasserkasten ist zu diesem Zweck in zwei Abtheilungen zerlegt; der grössere dient in der gewohnten Weise als Wasserbehälter, während in der kleineren die Vorwärmung erfolgt. Der Abdampf der Cylinder wird in den unteren Theil des Vorwärmebehälters geführt und tritt hier unmittelbar in das Wasser ein, dessen Spiegelhöhe durch einen Schwimmer gleichbleibend erhalten wird. — Da die Speisung des Kessels mit heissem Wasser mit Hilfe des Injektors auf einige Schwierigkeiten stösst, so wendet man eine Hilfspumpe an, die von einem besonderen Dampfcylinder getrieben wird, deren Lauf daher von der Bewegung der Lokomotive unabhängig ist. Der Vorwärmebehälter fasst ungefähr 1,2 cbm Wasser.

— **Kraftfahrzeuge bei den österreichischen Manövern.** Bei den diesjährigen Herbstmanövern kommen auch Kraftfahrzeuge zur probeweisen Verwendung. Die bezüglichen Versuche werden unter Ueberwachung des technischen Militärkomitees vorgenommen. Von den verwendeten 9 Wagen sind 2 Lastwagen (System Daimler-Bolle), 7 Personenwagen (System Daimler-Bolle, Dion & Bouton, Benz). Letztere für den Melde- und Ordonnanzdienst bestimmten Fahrzeuge sind bei den Kommanden und bei der Manöveroberleitung in Verwendung, während die Lastwagen bei den mit fahrenden Backöfen ausgerüsteten Feldbäckereien mit Mehl sowie zur Ueberführung des gebackenen Brotes an die Truppen bestimmt sind. Soweit sich bisher überblicken lässt, sind mit den Lastwagen, und zwar sowohl hinsichtlich der Betriebssicherheit als auch der Leistungsfähigkeit, günstige Versuchsergebnisse zu erwarten. Die Wagen dürften auch in gemischten Kolonnen (Pferde und Kraftfahrzeuge) und insbesondere zur Nachtzeit, wo die Strassen weniger in Anspruch genommen sind, mit Erfolg verwendet werden können.

Auch die mit dem Personenwagen eingeleiteten Versuche versprechen befriedigende Ergebnisse, da Strecken bis 170 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde anstandslos zurückgelegt wurden. Ein endgültiges Urtheil über die Verwendbarkeit der Kraftfahrzeuge für Truppenzwecke dürfte aber wohl erst nach umfangreicheren Versuchen gefällt werden können.

— **Amerikanische Wagen für die Beförderung von Erzen.** Die „Chicago Milwaukee and Saint-Paul Railway Company“ hat soeben einen Wagen mit einer Tragfähigkeit von 45 t für die Beförderung von Erzen in Dienst gestellt. Nach Beschreibung in „Génie civil“ ist dieser Wagen ganz aus Eisenblech mit stählernen Eckbalken gebaut; er hat die Form des Rumpfes einer rechteckigen Pyramide. Der Schwerpunkt liegt dadurch tiefer und der untere Theil des Wagens kann besser ausgenutzt werden. Ausserdem wird das Entladen des Wagens erleichtert. Der ganze Wagen ist mit Holz bekleidet und ruht auf zwei Drehgestellen mit einem Radstand von 1,80 m. Die grösste Länge beträgt 6,80 m, die grösste Breite des Laderaumes 2,65 m. Der oberste Rand liegt 2,75 m über den Schienen. Die Räder sind ganz aus Stahl und besonders in Rücksicht auf die Last, die sie tragen sollen, hergestellt. Die Aufhängung wird durch acht sehr starke Sprungfedern, welche in besonderen Gehäusen am Ende der Querstücke jedes Drehgestells liegen, bewerkstelligt. Der Wagen wiegt leer 13 200 kg, der Laderaum beträgt 16 cbm, so dass der Wagen mit 45 bis 46 t Erzen beladen werden kann.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 10. September d. J., welche unter dem Vorsitz des Wirklichen Geheimen Oberbauraths Streckert stattfand, machte der Regierungs- und Baurath Diesel Mittheilungen über Fortschritte auf einigen Gebieten im Eisenbahnwesen.

Es wurden zunächst die auch in der Tagespresse schon mehrfach erörterten Maassnahmen, die in den D-Zügen getroffen werden sollen, um den Reisenden im Falle der Noth das Verlassen der Wagen zu erleichtern, und die Neuerungen besprochen, die durch Schaffung getrennter Aborte für Männer und Frauen in den D-Zügen den Unzuträglichkeiten auf diesem Gebiete abhelfen werden.

Bei Erörterung der Mittel, die sich darbieten, um die Leistungsfähigkeit von Stadt- und Vorortbahnen zu erhöhen, wurde der Kurzkuppelung gedacht, die jetzt auf einigen Berliner Vorortstrecken erprobt wird, und erwähnt, dass die für das Publikum weit bequemeren hohen Bahnsteige künftig mehr als bisher angewendet werden sollen. Dann berührte der Vortragende die Fragen, die im Güterwagenbau der Lösung entgegengehen: die Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen, die Anwendung einer selbstthätigen, von der Seite lösbaren Kuppelung und die Einführung der durchgehenden selbstthätigen Bremse, und ging schliesslich zu einer Schilderung der Bestrebungen über, die auf dem Gebiete des Eisenbahnoberbaues in der Anwendung von Bauweisen, welche sich von dem schwebenden Schienenstosse wieder mehr dem ruhenden Stosse zuwenden, in der neuesten Zeit hervorgetreten sind.

Regierungsrath Kemmann berichtete sodann über die eigenartigen Störungen, von denen die Anwohner der Central-London-Bahn durch die Betriebsführung auf dieser elektrisch betriebenen Röhrenbahn betroffen worden sind. Der Vortragende verknüpfte die Besprechung dieser Angelegenheit mit einer allgemeinen Erörterung über die neueste Entwickelung des Londoner innenstädtischen Schnellverkehrswesens seit der Einführung des elektrischen Betriebes.

Während die ungeheure Entwickelung der örtlichen Bahnen seither fast ausschliesslich nach aussen gerichtet war, dagegen der Versuch einer solchen nach innen wesentlich nur in der inneren Ringbahn ihren Ausdruck gefunden hatte, deren Bestimmung die Endbahnhöfe Londons zusammenfassen, mit der eines innenstädtischen Schnellverkehrsmittels nur unvollkommen in Einklang zu bringen ist, hat die Angelegenheit, seit am 18. Dezember 1890 die erste elektrische Röhrenbahn — City- und Süd-London-Bahn — eröffnet wurde und damit der Beweis für die Möglichkeit der elektrischen Betriebsführung auf örtlichen Schnellbahnen geliefert war, eine Wendung genommen.

Die Genehmigung der Central-London-Bahn, die Mitte vorigen Jahres eröffnet wurde, fällt noch in das Jahr 1890. Ein zur Prüfung einer Reihe weiterer Entwürfe eingesetzter Ausschuss des Parlaments genehmigte zwei Jahre später vier weitere Bahnen, von denen die Waterloo- und City-Bahn seit 1898 in Betrieb ist, die Bakerstreet- und Waterloo-Bahn sowie die Great Northern und City-Bahn vor der Eröffnung stehen.

Während auf den zuerst eröffneten beiden Röhrenbahnen der Betrieb sich ohne jede Störung für die Anwohner vollzog, hat der Betrieb auf der Central-London-Bahn, obwohl auch diese 20 bis 30 m tief unter der Erde liegt, wie die anderen, in der Umgebung eigenartige Erschütterungen hervorgerufen, die die Berufung eines Ausschusses unter Führung des Handelsamts zur Folge hatten, der vorbehaltlich genauester Messungen und versuchsweise vorzunehmender Betriebsänderungen sich bereits dafür aussprach, dass diese Störungen auf den Bau der elektrischen Lokomotiven und des Gestänges zurückzuführen sein dürften, was sich inzwischen bestätigt hat. Der mangelhafte Gleisbau, das grosse unabgefederte Gewicht der ohnehin sehr schweren Lokomotiven haben in erklärlicher Weise das Eisenrohr, das den Tunnel darstellt, in Erschütterungen versetzt — wie sie bei Mauerwerkstunneln undenkbar sind —, die sich durch den Untergrund bis zur Erdoberfläche stellenweise fortsetzten.

Die durch das glänzende wirthschaftliche Ergebniss der Central-London-Bahn wie Pilze aus der Erde geschossenen Projekte für neue Unternehmungen der gleichen Art sind theils infolge der Störungen, welche die Central-London-Bahn betroffen hatte, theils auch zwecks Prüfung der Bedürfniss- und Zweckmässigkeitsfrage vor einen Ausschuss der beiden Häuser des Parlaments verwiesen worden, was vorerst eine Vertagung der sämmtlichen unzähligen Entwürfe bis 1892 zur Folge hatte. Ein weiterer Schritt in der inneren Verkehrspolitik Londons erstreckt sich auf die Umwandlung der bestehenden Untergrunddampfbahnen in elektrischen Betrieb, für welche die Distriktgesellschaft seit einiger Zeit Versuche anstellte. Als Ergebniss einer öffentlichen Ausschreibung für die Ausführung, die um so dringlicher wurde, als die Central-London-Bahn den alten Untergrundlinien den Verkehr fortzog, ist zu verzeichnen, dass der Plan der Firma Ganz & Co. in Budapest als der zweckmässigste und wirthschaftlichste befunden wurde.

Die Verhältnisse gewannen plötzlich ein anderes Licht, als eine amerikanische Gruppe, deren Seele Mr. Yerkes aus Chicago ist, vor kurzem auf dem Plan erschien, die inzwischen sich in den Besitz der Mehrheit der Aktien der Distriktbahn gesetzt hatte und daraufhin die Distriktgesellschaft vollkommen umzustalten begonnen hat. Mit der amerikanischen Gruppe, deren Einfluss sich bereits in London weithin erstreckt, ist die gleichfalls amerikanische Westinghouse-Gesellschaft verbunden, während die Metropolitanbahn noch an Ganz & Co. festhalten will. Welches System im Interesse der Einheitlichkeit der Betriebsführung zwischen den verschiedenen Gesellschaften gewählt wird, entscheidet, falls sich diese nicht einigen, ein Schiedsgericht unter Führung des Handelsamts. London steht jedenfalls in Bezug auf das innenstädtische Verkehrswesen am Vorabend grosser Ereignisse, an denen amerikanisches Kapital und die amerikanische Technik durch ausserordentlich geschickte Finanzpolitik in erster Linie mitwirken dürften.

In üblicher Abstimmung wurden in den Verein für Eisenbahnkunde als einheimische ordentliche Mitglieder die Herren Geheimer Baurath Lochner und Regierungs-Baumeister Pavel aufgenommen.

Rechtsprechung.

— **Nacherhebung eines unterwegs verauslagten Zollbetrages bei einer frankirten Sendung.** Eine Fabrik in Hildesheim hatte dort im Jahre 1897 mit internationalem Frachtbrief 2720 Säcke Potasche in 17 Wagenladungen frei an die Adresse der Firma Lesage-Montagne in Roeux (Pas de Calais) aufgegeben und die Fracht berichtigt. Die Sendung langte, belastet mit 548,45 Fr. Zollauslage und 310,70 Fr. Kosten für Magazinirung an der Grenzzollstätte, an ihrer Bestimmungsstation an. Irrthümlicherweise lieferten die Stationsangestellten das Gut dem Adressaten ab, ohne Bezahlung jener Beträge von ihm zu verlangen. Nachträglich holte die Nordbahn das Zahlungsbegehren nach. Der Empfänger lehnte dasselbe ab, weil er die Waare frei Roeux gekauft habe.

Die Nordbahn erhob beim Handelsgericht Arras gegen den Empfänger unter Berufung auf Art. 17 Int. Ueb. Klage auf Bezahlung der 859,15 Fr., und der Beklagte beantragte Abweisung der Klage und wies nach, dass er schon vor Ankunft der Sendung, als er von der Belastung derselben mit dem Zolle und den Kosten der Zollbehandlung Kenntniss erhalten, erklärt hatte, er werde diese Beträge nicht bezahlen, und dass der Bahn diese Weigerung schon vor der Ablieferung bekannt war. (Woher hatte sie es erfahren?) Das Handelsgericht wies die Klage mit Urtheil vom 18. April 1898 ab. Am 26. Juni 1901 verwarf der Kassationshof die von der Nordbahn erhobene Nichtigkeitsbeschwerde, und zwar gestützt auf den erwähnten, vom Beklagten geleisteten Nachweis.

Die „Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport“ bezweifelt die Richtigkeit dieser Entscheidung, indem sie ihre gegentheilige Ansicht in folgender — wie uns scheint zutreffenden — Weise begründet: Das Gut war offenbar nicht „franko Fracht und Zoll“ aufgegeben; der Zoll (und was damit zusammenhängt) war also auf den Empfänger angewiesen. Der Betrag der Zoll- und Zollbehandlungskosten war aus dem Frachtbrief ersichtlich. Indem der Adressat das Gut und den Frachtbrief annahm, wurde er durch diese Thatsache gesetzlich verpflichtet, der Bahn die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen. Die Erklärung des Adressaten, dass er diese Zahlung ablehne, ist bedeutungslos und zwar auch dann, wenn er sie im Moment der Empfangnahme abgibt, geschweige denn, wenn er sie vorher abgegeben hatte. Die Empfangsbahn hätte unseres Erachtens gar nicht das Recht besessen, den Betrag nachzulassen. Der Absender kann von der Bahn nicht belangt werden; denn er lieferte nicht franko Zoll. Es handelt sich also nicht darum, welcher von beiden zu zahlen hat. Mit dem Nachlass gegenüber dem Adressaten hätte vielmehr die Empfangsbahn überhaupt auf die Rückerstattung der von ihr gemachten Auslage verzichtet. Ein solcher Verzicht stände im Widerspruch mit der Vorschrift von Art. 11 (1) Int. Ueb. Es kommt hinzu, dass nach französischer Auffassung die homologirten Tarife absolut Gesetzeskraft und zwar die Kraft der lex cogens besitzen. Nun bestimmt der hier zur Anwendung gekommene Verbandsgütertarif für den französisch-deutschen Eisenbahnverkehr (über Belgien), Theil I, Reglement, in Zusatz I zu Art. 12 des Reglements: Kosten, welche erst während der Beförderung erwachsen, wie Zollkosten, Ausbesserungskosten für Gebinde u. dergl., fallen nicht unter den Begriff „frei“ oder „franko“, und lautet § 17 des Reglements wörtlich gleich wie Art. 17 Int. Ueb.

Darauf, dass der Adressat mit dem Absender franko Fracht und Zoll abgeschlossen, kommt natürlich gar nichts an, hat übrigens auch der Richter kein Gewicht gelegt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende 30,070 km lange Strecke Ruma-Klenak-Szávapart, welche am 15. September dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Strecken.

Die auf 1. Oktober d. J. festgesetzte Eröffnung der Bahnstrecke Ueberlingen-Friedrichshafen nebst Abzweigung Oberuhldingen-Unteruhldingen — vergl. amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung in Nr. 74 S. 1139 d. Ztg. — wird erst am heutigen Tage — 2. Oktober d. J. — stattfinden.

Inbetriebnahme der neuen Anlagen für die Eilgutverwaltung Dresden-Neustadt.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Oktober d. J. ist die Eilgutabfertigung in Dresden-Neustadt von den an der Heller- und Maschinenhausstrasse gelegenen Interimsräumen nach den neuen Räumen im vormaligen Leipziger Bahnhofe in Dresden-Neustadt verlegt worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. Oktober d. J. ist der an der Strecke Rogasen-Elsenau-Inowrazlaw 8 km von Bartschin und 3,5 km von Pakosch entfernt gelegene Haltepunkt Hansdorf i. P. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 75 — Inser.-Nr. 2451 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Der an der Strecke Berent-Bütow zwischen Bernsdorf und Sonnenwalde neu eingerichtete Haltepunkt Oslawdamerow ist am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 77 — Inser.-Nr. 2533 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Die Haltestelle Ponarth — an der Bahnstrecke Königsberg-Dirschau zwischen Königsberg und Seepothen gelegen — ist am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 76 — Inser.-Nr. 2495 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. ist der an der Strecke Helmstedt-Oebisfelde zwischen den Stationen Emmerstedt und Barmke neu errichtete Haltepunkt Grube Emma für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen zwischen Emmerstedt und Grube Emma 2,9 km und zwischen Grube Emma und Barmke 1,8 km. Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Der zwischen den Stationen Lychen und Neu-Placht an der Strecke Templin-Fürstenberg i. Meckl. gelegene Haltepunkt Tangersdorf ist am 1. Oktober d. J. für den Personenverkehr eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 76 — Inser.-Nr. 2493 — d. Ztg.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die an der Strecke Posen-Gnesen-Inowrazlaw gelegene, bisher dem Wagenladungsgüterverkehr dienende Haltestelle Wiederau ist am 1. Oktober d. J. auch für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Stückgut- und Viehverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt nach wie vor in Wiederau ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 75 — Inser.-Nr. 2451. — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Station Trpist der Lokalbahn Neuhof-Weseritz ist am 1. Oktober d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Baudnitz-Zlonitz gelegenen Personenhalte- und Verladestelle Wodochod ist vom 1. Oktober d. J. ab in Straschkow-Wodochod abgeändert worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers im Tarife, Theil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 ist auf Seite 126 des obengenannten Tarifes der Frachtsatz für sperrige Güter in der Relation Brandeisl-Brüx von 25 h. auf 225 h. für 100 kg richtigzustellen.

Prag, am 25. September 1901. (2527)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Greussen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn.

Am 2. Oktober d. J. wird die Greussen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn für den gesammten Personen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet.

Tarife und Fahrpläne liegen bei den Stationen sowie bei der Betriebsabtheilung in Weimar zum Verkauf aus.

Berlin, im September 1901. (2528)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober cr. wird der an der Strecke Fröndenberg-Warburg zwischen den Stationen Fröndenberg und Wickede neu errichtete Personenhaltepunkt Warmen dem Personenverkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung von Warmen findet nicht statt. Nach Warmen kann Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Aufgeber sich zur Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation ausdrücklich bereit erklärt.

Cassel, den 26. September 1901. (2529)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird unsere für den „Wagenladungsverkehr“ eingerichtete Ladestelle Riesenwalde dem Betriebe übergeben. Die im Nachtrage II zu unserem Binnengütertarif für Riesenwalde vorgesehenen Frachtsätze treten daher am 1. Oktober d. J. in Kraft. (2530)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Der an der Strecke Frankfurt-Mannheim zwischen den Stationen Goldstein und Walldorf gelegene Haltepunkt „Mitteldick“ wird am 1. Oktober für den Personenverkehr eröffnet. Die Entfernungen betragen bis Goldstein 4,09 und bis Walldorf 4,37 km. Sonstige Abfertigungen von und nach Mitteldick finden nicht statt.

Der neue Haltepunkt liegt auf hessischem Gebiet und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. Januar 1900, sowie die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 finden auf denselben Anwendung. Der Fahrplan wird rechtzeitig zum Aushang gebracht. Weitere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 26. September 1901. (2531)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember d. J. wird die bisher für den Personenverkehr auf der Berliner Ringbahn eingerichtete Station Papestrasse für den Personen- und Gepäckverkehr der Vorortstrecken Berlin-Gross-Lichterfelde Ost und Berlin-Zossen eröffnet werden.

Zur Bedienung der neuen Station werden sämmtliche Vorortzüge Berlin Potsdamer Bahnhof-Gross-Lichterfelde Ost und Berlin-Zossen in beiden Richtungen auf Station Papestrasse halten.

Berlin, den 24. September 1901. (2532)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Oktober d. J. ab werden die auf der Strecke Bütow-Hohenstein i/Wpr. verkehrenden Züge auf dem zwischen Bernsdorf und Sonnenwalde neu eingerichteten Haltepunkt Oslawdamerow nach Bedarf halten und werden einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten für den Verkehr zwischen Oslawdamerow einerseits und Bütow, Bernsdorf, Sonnenwalde und Lippusch andererseits ausgegeben.

Die Züge werden wie folgt von dem Haltepunkt Oslawdamerow abfahren:

Richtung nach Bütow
Zug Nr. 282 . . . 5.30 Uhr
912 . . . 10.23 „
288 . . . 5.32 „

Richtung nach Lippusch
Zug Nr. 911 . . . 5.03 Uhr
281 . . . 9.56 „
915 . . . 4.15 „

Gepäckstücke werden von Oslawdamerow unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Fahrkarten-Endstation erhoben.

Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Danzig, den 23. September 1901. (2533)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Mitteldeutscher Privatbahngüterverkehr.

Die für den 1. Oktober d. J. bekanntgegebene Einbeziehung der Station Gliesmarode B. L. E. in den obenbezeichneten Verkehr findet vorläufig nicht statt.

Erfurt, den 23. September 1901. (2534)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe V.

Am 15. November d. J. treten im Verkehr zwischen Nauendorf (Stb.) und

Gerlebogk (Stb.) erhöhte Frachtsätze in Kraft. Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 27. Sept. 1901. (2535)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - schweizerischer Gütertarif.

Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter) vom 1. Januar 1900.

Mit Wirksamkeit vom 3. Oktober 1901 treten für die Beförderung von Dachschiefer, sowie von rohen, unbearbeiteten Schieferplatten von mindestens 20 mm Dicke, zu Bauzwecken bestimmt, in Wagenladungen von 10000 kg nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

von Frutigen nach	Centimes für 100 kg
Augsburg	160
Hof	236
Kronach	223
Lehesten	237
Ludwigsstadt	232
Marxgrün	242
München C. B.	170
München-Laim	169
München O. B.	172
München S. B.	171
Nürnberg C. B.	191
Nürnberg N. B.	194
Nürnberg N. O. B.	193
Nürnberg O. B.	192
Nürnberg R. B.	191
Probstzella	234
Stockheim i. O. F.	226

München, im September 1901. (2536)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die zwischen Waldshut und Albbruck gelegene Station Dogern, sowie die an der Neubaustrecke Ueberlingen-Kluftern gelegenen Stationen Bermatingen-Ahausen, Kluftern, Markdorf, Mimmenhausen-Neufrach, Nussdorf i. Baden, Oberuhldingen-Mühlhofen und Unteruhldingen werden am 1. Oktober 1901 für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet. Von diesem Tage ab treten die in den Tarifheften 4 und 6 enthaltenen Frachtsätze und Bestimmungen in Kraft. Gleichzeitig werden die genannten Stationen in das Tarifheft 7 einbezogen. Ueber die Bildung der Entfernungen und Frachtsätze geben die Stationen Auskunft.

Karlsruhe, den 27. Septbr. 1901. (2537)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Zu den Gütertarifen Basel badischer Bahnhof und Waldshut-Ostschweiz vom 1. Juni 1897 werden auf den 1. Oktober 1901 je der V. Nachtrag ausgegeben.

Die Nachträge enthalten neben bereits bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife theilweise ermässigte Frachtsätze für Bauma, Station der Tössthalbahn, sowie Frachtsätze für die Stationen der Uerikon-Baumabahn.

Die Nachträge werden unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 26. Septbr. 1901. (2538)
Grossh. Generaldirektion.

Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.

Am 1. Oktober d. J. wird die Greussen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn für ihren Binnenverkehr in den Tarif einbezogen. Die Kilometerzuschläge sind die gleichen wie die des Binnengüterverkehrs. Von und nach Rockstedt und Westgreussen wird nur Kleinvieh in einzelnen Stücken abgefertigt.

Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die Kilometerzuschläge zwischen Stationen der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn und Weimar, preuss. Staatsb. Ort und Uebergang ermässigt.

Berlin, den 25. September 1901. (2539)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 25. September cr. werden die Stationen Weissenburg und Zabern der elsass-lothringischen Bahnen in den Ausnahmetarif Nr. 1 g für Roheisen und altes Eisen nach Italien aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verbandsabrechnungsbüreau in Strassburg.

Strassburg, den 25. Sept. 1901. (2540)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Der auch für den Verkehr zwischen Genf und Verrières transit und Würzburg bad. Bahn über Basel bad. Bahn-Heidelberg (im südwestdeutsch-schweizerischen Verbande) anwendbare Spezialtarif Nr. IX (für Wein, Alkohol usw.) des Tarifs Genf transit und Verrières transit-Bayern vom 1. Juli 1872 gilt vom 25. September l. J. an auch für Wein in Reservoirwagen.

Karlsruhe, den 25. Sept. 1901. (2541)
Grossh. Generaldirektion.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Heft D f. den Verkehr der k. bayer. Lokalbahnen vom 1. Juni 1901.

Auf der Lokalbahn Moosach b/München-Schwabing werden vom Tage der Betriebseröffnung an die besonderen Zuschläge allgemein aufgelassen.

Auf dieser Lokalbahn ist daher für den inneren und für den Uebergangsgüterverkehr die Tariftabelle auf Seite 98 ff. des Heftes C II des Lokaltarifs anzuwenden; desgleichen gelten die unter Ziffer 1 auf Seite 45 des Heftes D des Lokaltarifs verzeichneten Ausnahmetarife.

München, den 26. September 1901. (2542)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.
(Gruppen V/VIII.)

Am 1. Oktober d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag VII in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Nalbach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, Domnitz des Direktionsbezirks Magdeburg, Neumark-Bedra und Teltow des Direktionsbezirks Halle sowie anderweite zum Theil ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch zum Preise von 0,10 *M.* bezogen werden kann.

Cöln, den 25. Sept. 1901. (2543)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum allgemeinen Eisenbahngütertarif (Theil I) für die deutsch-luxemburgischen Verkehre vom 1. April 1898 tritt am 10. Oktober d. J. ein Nachtrag II in Geltung. Durch denselben werden die reglementarischen Bestimmungen auf Grund des am 16. Juni 1898 vereinbarten Zusatzübereinkommens zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in verschiedenen Punkten geändert.

Strassburg, den 21. Sept. 1901. (2544)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 2. Oktober d. J. werden die Stationen Bermatingen-Ahausen, Kluftern, Markdorf, Mimmenhausen-Neufrach, Nussdorf i. Baden, Oberuhldingen-Mühlhofen und Unteruhldingen der badischen Staatseisenbahn in die Hefte 1—5 der Abtheilung A und in das Heft 1 des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw. aufgenommen. Bis auf weiteres sind die Frachtsätze für Steinkohlen usw. nach den Tarifkilometern und den Frachtsätzen der Kilometertariftabelle des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) zu berechnen. Am gleichen Tage wird die Tarifentfernung Deutzerfeld-Weissenburg in Heft 1 der Abtheilung B auf 294 km ermässigt.

Cöln, den 28. September 1901. (2545)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. gelangt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält: Aenderung der Tarifbestimmungen, Ergänzung der Abschnitte I und III für Holz bezw. Schleitholz, sowie einen neuen Abschnitt IV für Brennholz und eine Berichtigung zum Haupttarif.

München, den 26. Sept. 1901. (2546)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif IV, Gruppenwechseltarife IV/V, IV/VI, IV/VII und IV/VIII, oldenburg-nordwestdeutscher Verkehr, westdeutscher Privatbahnverkehr und niederdeutscher Verbandsverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1901 kommt folgender Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif
für den Uebergangsverkehr mit den Herforder oder Bielefelder Kleinbahnen.

1. Dieser Ausnahmetarif gelangt zur Anwendung für:
   a) Düngemittel, wie unter Ziffer 1 des Rohstofftarifs sowie in den Ausnahmetarifen 3 (Kalitarif), 4 (Düngekalktarif), 4a (Staubkalk — Kalkasche — zum Düngen), 4b (Mergel zum Düngen) und 4c (Rübenerde zum Düngen) genannt;
   b) Erde, Kies, Grand und Sand } des Rohstofftarifs;
   c) Kartoffeln } des Rohstofftarifs;

d) Rüben usw., wie unter Ziffer 4 des Rohstofftarifs genannt;
e) Holz usw., wie unter Ziffer 1 des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) und unter Ziffer 6 des Rohstofftarifs genannt;
f) Steine, wie im Spezialtarif III genannt;
g) Wegebaustoffe, wie im Ausnahmetarif 5 genannt,

wenn diese Güter in Wagenladungen mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der obengenannten Kleinbahnen oder umgekehrt versandt werden.

2. Für die Beförderung der unter 1. genannten Güter nach bezw. von der Staatsbahn - Uebergangsstation Herford werden die um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzten Frachtsätze dieser Station berechnet, Ausnahmesätze jedoch nur bei Erfüllung der für die betreffenden Ausnahmetarife bestehenden Vorschriften und Anwendungsbedingungen.

Die Beförderung auf den Kleinbahnen erfolgt auf Grund der Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Binnengütertarifs dieser Bahnen.

Hannover, den 27. Sept. 1901. (2547)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. gelangt Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält Aenderung des Geltungsbereiches, Aenderung und Ergänzung des Kilometerzeigers, Stationsnamenänderungen und eine Berichtigung.

München, den 27. Sept. 1901. (2548)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 2 vom 1. März 1901.

Auf Seite 6 erhält die Nomenklatur der Abtheilung a in Abschnitt II folgenden Wortlaut:

„Borke gemahlene (Gerberlohe) oder sonst zerkleinerte Rinde."

München, den 26. Sept. 1901. (2549)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz etc., Koks und Kokskohlen zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag III in Kraft, enthaltend Frachtsätze der Tarifabtheilungen A und C für Eisenerz usw. von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Essen nach den Hochofenstationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn, Aufnahme der Station Caan-Marienborn der Eisern - Siegener Bahn vom Tage der Betriebseröffnung in die Abtheilungen A und C für den Versand von Eisenerz usw., der Station Duisburg-Hochfeld-Nord in die Tarifabtheilung B für den Versand von Koks und Kokskohlen, Frachtsätze der Tarifabtheilung A von Stationen der Bezirke Cöln, Elberfeld, Essen usw. nach Vienenburg, ferner Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs. Der Nachtrag ist für 0,10 ℳ bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Essen, den 26. September 1901. (2550)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher und ostdeutsch - mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 wird die Station Drewitz als Versandstation in die in den obengenannten Verkehren bestehenden Seehafenausnahmetarife E und E 2 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II einbezogen. Ueber die Höhe sowie die Anwendungsbedingungen der fraglichen Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 25. Septbr. 1901. (2551)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Holz- und Rindenausnahmetarife Theil IV, Heft Nr. 1 und 2 vom 1. Oktober 1898 bezw. 1. Februar 1900.)

Die Waarenbezeichnung der Abtheilung I im Abschnitt II des Tarifes Theil IV, Heft 1 (Seite 6 und 99) sowie der Abtheilung II im Abschnitt C des Tarifes Theil IV, Heft 2 (Seite 7) erhält folgenden Wortlaut:

„Borke, gemahlene (Gerberlohe) oder sonst zerkleinerte Rinde."

München, den 25. Septbr. 1901. (2552)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen, Heft B, Beförderung von lebenden Thieren, vom 1. Januar 1900.

Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Aenderungen im Hefte B des Lokaltarifs in Kraft:

1. Die bayerische Zusatzbestimmung Nr. 3 zu § 44 der Verkehrsordnung, Seite 9, letzter Absatz, erhält die nachstehende Fassung:

„Auf Antrag des Absenders werden, soweit verfügbar, die zur Trennung von Gross- und Kleinvieh, sowie von Thieren verschiedener Gattung erforderlichen Barrieren, ferner Bretterverschläge zur Verstellung der geöffneten Wagenthüren gegen Bezahlung der im Nebengebührentarif festgesetzten Gebühr von der Eisenbahn beigestellt."

2. Im Nebengebührentarif wird der Abschnitt

„Gebühr für die Beistellung von Barrieren",

Seite 23, wie folgt ergänzt:

„Gebühr für die Beistellung von Barrieren und Bretterverschlägen.

„(Zusatzbestimmung Nr. 3 zu § 44 der Verkehrsordnung.)"

„Wenn die Eisenbahn auf Antrag des Absenders die zur Trennung von Gross- und Kleinvieh, sowie von Thieren verschiedener Gattung erforderlichen Barrieren oder die zur Verstellung der offenen Wagenthüren zu verwendenden Bretterverschläge beistellt, wird für jedes Stück der Barrieren oder Verschläge erhoben:
1 ℳ (1,18 Kronen).

Die Beigabe der Bretterverschläge zur Verstellung der Wagenthüren erfolgt gebührenfrei, wenn die Eisenbahn zur Beförderung der Thiere bedeckte Wagen verwendet, die nicht mit den vorgeschriebenen (§ 2, Absatz 4 der Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf den bayerischen Eisenbahnen vom 2. September 1879, Seite 417 des Verordnungs- und Anzeigeblattes für die k. bayer. Verkehrsanstalten) Ventilationsöffnungen oder Vorrichtungen zum Offenstellen der Thüren versehen sind."

Diese Aenderungen sind nach Maassgabe des Abschnittes I (3) der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

München, den 25. Septbr. 1901. (2553)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. tritt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 10 in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die an der Nebenbahnstrecke Soltau-Buchholz gelegenen Stationen und für die Station Garssen des Direktionsbezirks Hannover, Aenderung des Rohstofftarifs und des Umkartirungstarifs, sowie sonstige, bereits veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen. (2554)

Hannover, den 25. September 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Oktober 1901 treten neue Tarife in Kraft, die Entfernungen und Frachtsätze enthalten für den Verkehr zwischen den Stationen der königl. sächsischen Staateisenbahnen und der Station Reichenberg der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und 1. den Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen der königl. preussischen Staatseisenbahnen, der Crefelder Eisenbahn, der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn, der Eisern - Siegener Eisenbahn, sowie den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der holländischen Eisenbahngesellschaft, der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen und der nordbrabant-deutschen Eisenbahn (Heft 1), 2. den Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. der kgl. preussischen Staatseisenbahnen, sowie der Cronberger und der Kerkerbachbahn (Heft 2), 3. den Stationen des Direktionsbezirks Mainz der kgl. preussischen und grossh. hessischen Staatseisenbahnen und der süddeutschen Eisenbahngesellschaft (Osthofen-Westhofener, Rheinheim-Reichelsheimer, Worms-Offsteiner und Sprendlingen-Fürfelder Eisenbahn (Heft 3) und 4. den Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken der preussischen Staatseisenbahnen (Heft 4) andererseits. Die Station Reichenberg der süd-norddeutschen Verbindungsbahn hat nur für den Verkehr mit den in die Tarifhefte 1, 2 und 4 aufgenommenen westlichen Verbandsstationen direkte Frachtsätze. Durch die Tarifhefte 1—4 und durch das gleichzeitig erscheinende „Gemeinschaftliche Heft", welches das Vorwort, die besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, die besonderen Tarifvorschriften, die besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif, die allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, die gleichförmigen für das ganze Verbandsbereich geltenden Ausnahmetarife nebst den dazu gehörigen Waarenverzeichnissen, Anwendungsbestimmungen und Tariftabellen, endlich ein alphabetisches Verzeichniss der westlichen Verbandsstationen enthält, werden aufgehoben: 1. die Tarifhefte 1 und 2 für den rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Güterverkehr vom

1. Oktober 1896 nebst Nachträgen, 2. das Tarifheft 1 (neu 1 a) für den sächsisch-südwestdeutschen Güterverkehr vom 1. März 1891 nebst Nachträgen. Soweit durch die neuen Tarife Verkehrsbeschränkungen und Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Dezember 1901 in Kraft. Die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Caan-Marienborn gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Hain-Caan-Marienborn. Eine Aufhebung der direkten Abfertigung tritt ein im Verkehre zwischen Reichenberg der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und den Stationen Argenthal, Bacharach, Bingerbrück, Boppard, Capellen am Rhein, Ellern, Heddesheim, Kirn, Kreuznach (Bad), Kreuznach (Stadt), Langenloesheim, Martinstein, Monzingen, Münster a. Stein, Niederhausen bei Münster a. Stein, Niederheimbach, Oberwesel, Rheinböllen, Rheinböller Hütte, Rhens, Salzig, Schweppenhausen, Simmern, Sobernheim, Staudernheim, St. Goar, Stromberg, Stromberger Neuhütte, Trechtingshausen, Waldböckelheim und Windesheim andererseits, da die seitherigen über S e i d e n b e r g gültigen direkten Frachtsätze für diese Verkehrsverbindungen ohne Ersatz aufgehoben werden. Für den Verkehr mit Bingerbrück, Boppard, Kirn, Kreuznach (Bad), Kreuznach (Stadt) und Stromberg bestehen direkte Frachtsätze im Verkehre mit Reichenberg (S. N. V. B.) im süddeutsch-österreichisch-ungarischen Verbande über österreichisch-bayerische Bahnwege, während für die übrigen Stationen künftig nur noch für Reichenberg sächs. Stb. direkte Frachtsätze bestehen. Abdrücke der neuen Tarife sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, am 27. September 1901. (2555)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden im vorbezeichneten Kohlentarif neue Frachtsätze für 10 000 kg-Sendungen nach Station Casekow Uebergang zur Weiterbeförderung nach den Stationen der Kleinbahn Casekow - Pencun - Oder, sowie neue Frachtsätze nach der Haltestelle Coschen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin eingeführt.

Kattowitz, den 26. Septbr. 1901. (2556)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

S c h l u s s t e r m i n e f ü r d i e G ü t e r a u f n a h m e (e x k l u s i v e S c h l e p p l a d u n g e n) p r o 1901.

Gleichwie in den Vorjahren wurde auch heuer eine Zusammenstellung der S c h l u s s t e r m i n e f ü r d i e G ü t e r a u f n a h m e aufgelegt, welches Verzeichniss bei der gefertigten Direktion kostenfrei erhältlich ist.

Wien, am 1. Oktober 1901. (2557)
Die Direktion.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
T h e i l II, H e f t 2.
(T h e i l w e i s e E r m ä s s i g u n g d e r S t r e c k e n t a x e n d e r S c h n i t t - T a f e l 1 a.)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1902, gelangen für die Beförderung von Getreidesendungen, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, nachstehende ermässigte Schnittfrachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

S c h n i t t - T a f e l I a.

V o n		n a c h	a) und b) Getreide etc. (exklusive Mais), Kleie etc., lt. Nomenklatur auf Seite 12 des obgenannten Tarifes	Mais (Kukurutz)
			in Pfennig für 100 kg	
Brody (Bhf.) transit	für in diesen Grenzstationen mittelst Eisenbahn anlangende Sendungen von sämmtlichen russischen Stationen exklusive Radziwilow, Woloczysk und Nowosielitza	Altona, Bentschen, Berlin (Görl. und Schlesischer Bahnhof), Braunschweig (Haupt- und Ostbahnhof), Bremen (Hptbhf. und Freibezirk), Bremerhafen (Freihafenbhf., Inlandshafen und Zollinlandsbhf.), Bromberg, Danzig lege Thor, Danzig Olivaer Thor, Danzig (Weichselbhf.), Dirschau, Frankfurt a/O., Fürstenwalde, Geestemünde (Fischereihafen, Freihafenbhf. und Zollinlandsbhf.), Gnesen, Grätz, Graudenz, Hamburg B., Harburg H., Harburg U. E., Inowrazlaw, Krotoschin, Lissa, Magdeburg, Marienburg i/Westpr., Miloslaw, Nakel, Neufahrwasser, Neustadt i/Westpr., Ostrowo, Pleschen, Pommerensdorf, Posen, Pudewitz, Schroda, Schwiebus, Stettin, Swinemünde, Thorn, Wollstein und Wreschen	74	74
Podwoloczyska (Bhf.) transit			91	91
Nowosielitza (Bhf.) transit			108	—
Nowosielitza (Bhf.) transit	für in dieser Grenzstation mittelst Eisenbahn anlangende Sendungen russischer Herkunft		—	134
Brody (Bhf.) transit	für in diesen Grenzstationen mittelst Strassenfuhrwerks anlangende Sendungen — russischer Herkunft	den in der Schnitt-Tafel I b des obgenannten Tarifes aufgeführten Stationen	134	134
Podwoloczyska (Bhf.) transit	russischer Herkunft		159	159
Nowosielitza (Bhf.) transit	russischer Herkunft		185	—
Nowosielitza (Bhf.) transit	rumänischer Herkunft		160	—
Nowosielitza (Bhf.) transit	russischer und rumänischer Herkunft		—	159

Zur Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die Streckentaxen der Schnitt-Tafel I b den Seiten 21—34 des obgenannten Tarifes zu entnehmen.

Für die Abfertigung der Transporte sind die einschlägigen Bestimmungen des vom 1. August 1898 gültigen Tarifes, Theil II, Heft 2 für den obbezeichneten Verkehr maassgebend.

Hierdurch tritt ab 15. November 1901 der auf Seite 21 des obgenannten Tarifes, in der Schnitt-Tafel I a, unter B*) angegebene Schnittsatz für Getreide etc., Kleie etc. von Nowosielitza (Bhf.) trans. per 108 ₰ pro 100 kg rücksichtlich des Artikels Mais ausser Kraft.

Wien, am 23. September 1901. (2558)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Klassentarif Theil II, Heft Nr. 6 vom 1. Januar 1899.)

Ab 15. Oktober 1901 wird die Station Dotzheim der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. in den Ausnahmetarif Nr. 7 für Federn aufgenommen. Die Frachtsätze sind zu bilden in Abtheilung I durch Anstoss von 0,24 *M.* und in Abtheilung II durch Anstoss von 0,22 *M.* für 100 kg an die Frachtsätze für Frankfurt a/M.

Ferner ist vom gleichen Tage an der Frachtsatz der Abtheilung I Köbanya alsò p. u.-Köbanya felsö p. u.-Wiesbaden von 7,18 auf 6,18 zu ermässigen.

München, den 25. Septbr. 1901. (2559)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.
Einführung des Nachtrages V zum Theil I, Abtheilung A.

Am 10. Oktober 1901 tritt der Nachtrag V zu dem ab 1. Januar 1893 gültigen Theil I, Abtheilung A in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes und der reglementarischen Bestimmungen.

Abdrücke dieses Nachtrages können demnächst von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Hellern pro Stück bezogen werden.

Wien, am 24. September 1901. (2560)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Einführung des Nachtrages III zum Theil I, Abtheilung A.

Am 10. Oktober 1901 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Theil I, Abtheilung A in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen.

Abdrücke dieses Nachtrages können demnächst von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Hellern = 20 Centimes per Stück bezogen werden. (2561)

Wien, am 24. September 1901.
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Dezember d. J. kommt die direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen Gerolstein und Paris über Herbesthal-Verviers zur Aufhebung.

Für den Verkehr von Paris nach Gerolstein sind am 1. September 1901 direkte einfache Fahrkarten und Gepäckfrachtsätze über Longwy-Petingen-Luxemburg-Wasserbillig-Trier eingeführt worden, dagegen findet für den Verkehr von Gerolstein nach Paris mangels eines Bedürfnisses eine direkte Personen- und Gepäckabfertigung nicht mehr statt. (2562)

St. Johann-Saarbrücken, 23. Septbr. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Generalversammlungen.

Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

In Gemässheit der §§ 26 bis 29 und 34 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu einer am

Montag, den 28. Oktober 1901,
Nachmittags 12½ Uhr,

zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden ausserordentlichen Generalversammlung zur wiederholten Beschlussfassung

über die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Lübeck, den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Schwartau, den Bau einer Nebeneisenbahn von Lübeck nach Schlutup und die Beschaffung des der Gesellschaft zur Last fallenden Antheils an den Geldmitteln für diese Bauausführungen, sowie für die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg und für sonstige Bauten und Anschaffungen und über die eventuelle Aufnahme eines Darlehens bei dem lübeckischen Staate

hierdurch eingeladen.

Den bereits der Generalversammlung am 20. Mai d. J. vorgelegten Bericht der Direktion vom 3. Mai d. J. über diese Angelegenheit, sowie einen Nachtragsbericht können die Aktionäre vom 13. Oktober d. J. ab von dem Verwaltungsbüreau der Lübeck-Büchener Eisenbahndirektion im Bahnhofsgebäude zu Lübeck und von den unten genannten Hinterlegungsstellen beziehen. Die zugehörigen Verträge und Pläne liegen im Verwaltungsbüreau vom 3. bis 12. Oktober während der Geschäftsstunden und am 28. Oktober d. J. von 9 Uhr ab im Kasinogebäude in Lübeck zur Einsichtnahme für die Aktionäre aus.

Die Ausgabe der Eintrittskarten zu der Generalversammlung wird am 28. Oktober d. J. von 9 bis 11 Uhr Vormittags in dem obengenannten Kasinogebäude durch einen Notar bewirkt werden. Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses der Ausgabestelle vorzulegen oder derselben die Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien vorzuzeigen.

Zulässige Hinterlegungsstellen sind:
in Lübeck: Hauptkasse der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, Lübecker Privatbank, Kommerzbank und Depositenkasse der Dresdner Bank; in Hamburg: Norddeutsche Bank, Filialen der Deutschen Bank und der Dresdner Bank; in Berlin: Berliner Handelsgesellschaft, Deutsche Bank, Dresdner Bank, Diskontogesellschaft, Mitteldeutsche Kreditbank, Rob. Warschauer & Comp., F. W. Krause & Comp., Bankgeschäft, Schaaffhausen'scher Bankverein; in Frankfurt a/M.: Deutsche Effekten- und Wechselbank, Filialen der Deutschen Bank und der Diskontogesellschaft, Mitteldeutsche Kreditbank; in Schwerin i/M.: Mecklenburgische Hypotheken- und Wechselbank; in Leipzig und München: Filialen der Deutschen Bank; in Hannover: Hannoversche Bank, Filiale der Dresdner Bank; in Breslau, Beuthen O/S., Görlitz, Liegnitz: Schlesischer Bankverein nebst Filialen; in Cöln: Schaaffhausen'scher Bankverein; in Elberfeld, Aachen, Bonn, Cöln, Düsseldorf, Duisburg, M.-Gladbach, Remscheid, Ruhrort: Bergisch-Märkische Bank nebst Zweiganstalten; in Mannheim, Basel, Freiburg i/B., Heidelberg, Karlsruhe, Ludwigshafen a/Rh., Mülhausen i/E.: Oberrheinische Bank nebst Filialen; in Meiningen und Wiesbaden: Zweigniederlassungen der Mitteldeutschen Kreditbank; in Dresden: Depositenkasse der Deutschen Bank, Dresdner Bank; in Bremen: Filialen der Deutschen und der Dresdner Bank; in Nürnberg, Fürth: Mitteldeutsche Kreditbank und Dresdner Bank.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 23. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, geschehen und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird. Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben. Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben. Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 29. Oktober d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Lübeck, den 26. September 1901. (2563)
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

7. Verdingungen.

Verdingung
der Lieferung von **Eichen-, Kiefern-, Tannen-, Buchen-, Eschen-, Erlen-, Linden-, Ahorn-, Mahagoni- und Nussbaum-Werkstatts-Nutzholz,** umfassend den Bedarf der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover** und **Münster** für das Rechnungsjahr 1902.

Die Lieferungen sind vom 1. April bis 1. Dezember 1902 auszuführen.

Eröffnung der Angebote am 15. Oktober 1901, Vormittags 10 Uhr. Zuschlagsfrist bis 12. November 1901.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 75 ₰ vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12 abgegeben. Die Kosten von auswärts sind mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr zu überweisen.

Hannover, den 21. Sept. 1901. (2564)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirke aus dem Werkstättenbetriebe angesammelten Altmaterialien ist auf den 16. k. Mts., Vormittags 11 Uhr — im Geschäftszimmer Nr. 51 des Direktionsgebäudes — Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau hierselbst, Empfangsgebäude, Zimmer Nr. 2 zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis zum 6. November d. J.

Kattowitz, den 25. Sept. 1901. (2565)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 78. 5. Oktober 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 28 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Förderung der staatlichen Eisenbahnbauthätigkeit.

Unter den Gründen für die Verstaatlichung der Eisenbahnen ist in allen Ländern von jeher einer der beweiskräftigsten der gewesen, dass der Staat als Leiter grosser, das gesammte Wirthschaftsleben beeinflussender Betriebe die Fähigkeit gewinne, auf die erfahrungsmässig von Zeit zu Zeit eintretenden Schwankungen dieses Lebens bald ermuthigend, bald niederhaltend, immer aber ausgleichend einzuwirken und seinen eigenen gewerblichen Bedarf, seine werbende Thätigkeit auf die Waagschale zu legen, wenn die Erhaltung des wirthschaftlichen Gleichgewichtes bedroht ist. Eine natürliche Folge reicher Ausstattung mit eigenen mächtigen Betrieben ist es, dass der Staat in Zeiten hohen wirthschaftlichen Aufschwunges, in denen das private Erwerbsleben sich glänzend entwickelt, daher auf dem Arbeitsmarkt die Nachfrage stark, die Löhne hoch, die Stoffe theuer und knapp, die Fabriken mit Aufträgen überhäuft sind, sich seinerseits in der eigenen Inanspruchnahme der allgemeinen Erwerbsthätigkeit eine gewisse Zurückhaltung auferlegen kann, dass er als ein weiser Verwalter diese günstigen Zeiten, die auch seinen eigenen werbenden Betrieben steigende Ueberschüsse bringen, benutzt, um diese nach einem bekannten Schlagworte des verstorbenen Finanzministers v. Miquel zu „thesauriren“. Tritt dann die auf solche Zeiten des Aufschwunges in der Regel folgende, oft schon mit Sicherheit vorauszusehende Flaue mit allen ihren unerfreulichen Erscheinungen ein, zu denen auch vor allem die Erlahmung des privaten Unternehmungsgeistes gehört, so ist die Zeit gekommen, wo der Staat seinem Schoosse die aufgespeicherten Schätze entströmen lassen kann, um ermuthigend und belebend zu wirken, um der Industrie Aufträge, der arbeitsuchenden Bevölkerung Beschäftigung, seinen eigenen Betrieben Thätigkeit zuzuführen.

Wer kann es leugnen, dass sich Deutschland, ja fast die ganze Welt nach dem Aufschwung der Jahre 1895—1900 jetzt in einer solchen Zeit der Flaue befindet, dass es den Industrien, namentlich den Eisenwerken, an genügender Beschäftigung, unserer Finanzwelt an Unternehmungslust zu fehlen beginnt, dass der im verflossenen Zeitabschnitt so reichliche Verdienst unserer Arbeiterschaft nachgelassen hat? Die Hoffnung, dass es sich hierbei um eine nur ganz vorübergehende Erscheinung handelt, erfüllt sich nicht. Vielmehr deuten einige Anzeichen darauf hin, dass die jetzige Zeit der Ruhe länger anhalten wird, und mit dieser Erkenntniss ist für den Staat der oben angedeutete Augenblick gekommen.

Es gibt eine grosse Anzahl von Wegen, die er zur Belebung der gesammten wirthschaftlichen Lage beschreiten kann. Einer der nächstliegenden ist die Förderung der Bauthätigkeit nach Maassgabe der bereits früher bewilligten Mittel. War in den letztverflossenen Jahren diese Thätigkeit aus den verschiedensten Gründen einigermaassen eingeschränkt, theils weil die erforderlichen Arbeitskräfte schwer zu erlangen waren, theils weil die Materialien theuer, die Beschaffungen schwierig, die Lieferfristen der Fabriken übermässig ausgedehnt waren, so sind jetzt diese Bedenken gehoben; im Gegentheil, die private Bauthätigkeit stockt, die Industrie bedarf der Aufträge, die Arbeiterschaft der Arbeit, das sich sammelnde Geld des Umlaufes. Es fehlt nicht an beachtenswerthen Stimmen aus den verschiedensten Kreisen, die es als höchst erwünscht bezeichnen, dass die deutsche Industrie, die ihren Absatz nach aussen kaum steigern könne, neue umfangreiche Thätigkeit im Inlande finde. Man mag es deshalb mit Recht beklagen, dass die preussische Kanalvorlage, die hierzu reichliche Gelegenheit geboten hätte, einstweilen gescheitert ist. Aber sie kann vielleicht nicht so rasch aus der Versenkung wieder emporgehoben und vor allem kann ihr den vorhandenen Widerständen gegenüber auch beim besten Willen nicht alsbald Verwirklichung gesichert werden.

Dagegen hat die Regierung ein anderes sofort bereites Mittel zur Belebung der Erwerbsthätigkeit in den bewilligten und noch nicht verwendeten Krediten der Eisenbahnbauverwaltung. Es ist daher mit Freuden zu begrüssen, dass der preussische

Minister der öffentlichen Arbeiten soeben eine an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen gerichtete Verfügung erlassen hat, in welcher er alle diejenigen Gesichtspunkte hervorhebt, die jetzt für eine Erhöhung der Bauthätigkeit sprechen. Indem der Minister zunächst bemerkt, dass der im laufenden Jahre eingetretene Verkehrsrückgang zu entsprechenden Betriebseinschränkungen genöthigt habe, da es sich von selbst verstehe, dass der Betriebsaufwand mit den verminderten Betriebsleistungen in Einklang gebracht werden müsse, fährt er fort:

„Die Nothwendigkeit dieser Wirthschaftlichkeitsmaassregel bildet indess kein Hinderniss, bei der gegenwärtigen Lage des Arbeitsmarktes die Bauausführungen der Eisenbahnverwaltung weiter zu fördern; im Gegentheil sprechen alle Umstände für eine Erhöhung der Bauthätigkeit. Nicht nur die niedrigeren Preise kommen der Verwaltung jetzt zu statten, sondern sie ist auch in der Lage, den Arbeitern, welche bei der eigenen oder bei anderen Betriebsverwaltungen frei werden, gute Arbeitsgelegenheit zu schaffen. Auch der augenblicklich mit Schwierigkeiten kämpfenden Industrie wird dieses Vorgehen eine erwünschte Stütze bieten, welche sie in den Stand setzt, ihre Betriebe möglichst aufrecht zu erhalten und ihre Arbeiter weiter zu beschäftigen.

Ich erachte es daher für zeitgemäss, dass alle zur kräftigen Förderung der Bauthätigkeit sich darbietenden Mittel und Wege ergriffen und in erster Linie die der Eisenbahnverwaltung zur Verfügung stehenden Fonds dazu verwendet werden.

Demgemäss ist alsbald zu prüfen, welchen Bauten durch Einstellung vermehrter Arbeitskräfte ein beschleunigter Fortgang gegeben werden kann. Nach dem Ergebniss dieser Prüfung ist unter Angabe der Bauten Bericht zu erstatten, insbesondere darüber: a) in welchem Umfange durch die erweiterte Bauthätigkeit ein Mehrbedarf an Materialien, namentlich Oberbaumaterialien, eintreten wird, b) welcher erhöhte Geldbedarf bei den extraordinären Fonds für das laufende und nächste Etatsjahr in Frage kommt und c) inwieweit etwa zur wirksamen Durchführung der zu treffenden Anordnungen eine Verstärkung des vorhandenen Baupersonals, die ich mir nach gehöriger Begründung des Bedürfnisses vorbehalte, erforderlich wird."

Der Minister verweist dann auf die Ausnutzung der jetzigen günstigen Witterung zur Förderung der Bauten und fährt fort: „Aber auch nach Unterbrechung der örtlichen Bauarbeiten durch den Eintritt des Winters haben die königlichen Eisenbahndirektionen alles daran zu setzen, um durch energische Förderung der Entwurfsarbeiten und sonstigen Bauvorbereitungen die unverzügliche Wiederaufnahme einer lebhaften Bauthätigkeit zu Beginn des Frühjahrs zu ermöglichen."

Will man sich vergegenwärtigen, um welche Werthe es sich bei der Ausführung dieses Erlasses handelt, so braucht man nur den letzten Baubericht der preussischen Eisenbahnverwaltung für den Zeitraum vom 1. Oktober 1899 bis dahin 1900 zur Hand zu nehmen (vergl. den in Nr. 24 S. 374 d. Ztg. gebrachten Auszug hieraus), nach welchem zum 30. September 1900 noch 447 000 000 ℳ aus bewilligten Krediten verfügbar blieben, von denen bei Erstattung des Berichts zu Anfang dieses Jahres 290 000 000 ℳ zur sofortigen Verwendung bereit gestellt waren, während 157 000 000 ℳ auf Bahnen und Bauten entfielen, für welche die gesetzlichen Vorbedingungen damals noch nicht beschafft waren. Für neue im Bau begriffene Bahnen und Anlagen blieben 195 000 000 ℳ verwendbar. Hierzu traten dann noch die durch den Etat 1901 bewilligten Summen des sogen. Extraordinariums im Betrage von rund 100 000 000 ℳ. Es entzieht sich zwar unserer Kenntniss, welche Summen hiervon inzwischen wirklich verwendet sind und welche Beträge jetzt nach Maassgabe des Fortschritts der Vorbereitungen verwendet werden können, immerhin wird man aber mit einiger Sicherheit zu der Annahme berechtigt sein, dass mehrere Hundert Millionen Mark zu Eisenbahnbauten und -Anlagen der Staatsregierung aus gesetzlichen Bewilligungen zur Verfügung stehen. Der jetzige Zeitpunkt scheint, wie wir darlegten, besonders geeignet, so bedeutende Summen der deutschen Arbeit im weitesten Sinne des Worts zuzuwenden. Eine Besorgniss, dass durch eine starke Bauthätigkeit der Eisenbahnen anderen in schwieriger Lage befindlichen Erwerbszweigen, also der Landwirthschaft insbesondere, Arbeitskräfte könnten entzogen werden, liegt nicht vor, weil die Arbeitskräfte zum nicht geringen Theil aus dem bei dem Eisenbahnbetrieb infolge des verringerten Verkehrs verfügbar gewordenen Personal, im übrigen aber aus den bei zahlreichen Industrien ungenügend beschäftigten Leuten werden entnommen werden können.

So darf man denn hoffen, dass in nächster Zeit eine erhöhte Bauthätigkeit im Eisenbahnwesen sich überall entfalten und für die Hebung der jetzt etwas flügellahmen Industrie, für die Beschäftigung jetzt brachliegender Kräfte, für die Belebung der Unternehmungslust und des Verkehrs sich als segensreich erweisen wird. Und nicht nur um die unmittelbare Wirkung der in Thätigkeit umgesetzten Mittel handelt es sich, sondern das, was an neuen Bahnen, neuen Anlagen und Betriebsmitteln geschaffen wird, das dient dann wieder zum Aufschluss neuer Gebiete, zur Verbesserung und Erleichterung des Verkehrs und macht dadurch das Werkzeug der Eisenbahnen, das in den Händen des Staates so mächtig wirkt, immer vollkommener.

v. M.

Die Abstempelung der Rückfahrkarten.

Wie schon die in Nr. 57 und 64 d. Ztg. veröffentlichten Zuschriften zeigen, beschäftigen die berufenen Kreise sich lebhaft mit der Frage einer etwaigen Aenderung der Fahrkartenabstempelung, und es kann daher nur dankbar begrüsst werden, wenn auch in den Spalten des Vereinsorgans dieser Frage Beachtung geschenkt wird, weil die dadurch verbürgte Oeffentlichkeit gleichzeitig zur Klärung der Ansichten auch ausserhalb der Eisenbahnverwaltung beiträgt.

Hält man zunächst an dem überall fast als unumstösslich betrachteten Satze fest, dass eine Aenderung der Abstempelung infolge der jetzt verlängerten Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten thatsächlich nothwendig sei, um dem Publikum wie dem Kontrolpersonal den letzten Geltungstag leicht kenntlich zu machen, so gibt es drei Möglichkeiten, wie man dem Rechnung tragen kann: 1. entweder man stempelt alle Fahrkarten mit dem Datum des Lösungstages und des für die Rückfahrkarten bedeutsamen letzten Gültigkeitstages ab oder 2. man stempelt nur mehr die Rückfahrkarten mit dem letzten Geltungstage oder 3. man versieht die einfachen Fahrkarten mit dem Datum des Lösungstages wie bisher und die Rückfahrkarten mit dem des 45. Tages oder mit beiden Daten.

Der erstgenannte Gedanke ist bereits in Nr. 57 d. Ztg. weiter ausgeführt. An sich ist seine Ausführung, wie wir gegenüber der Zuschrift in Nr. 64 betonen möchten, wohl möglich, selbst unter Benutzung der jetzt vorhandenen, häufig noch recht breiten Typen. Zehn Ziffern lassen sich freilich, da die beiden Daten durch einen Strich oder sonstwie getrennt werden müssen, in der Stempelhülse nebeneinander nicht unterbringen. Es würde aber vollständig ausreichen, wenn man einstweilen die Jahreszahl nur einstellig wiedergibt: bis zum Jahre 1910, wo wieder zwei Ziffern erscheinen müssen, kann sich vieles verändert haben. Und selbst dann könnte man sich in der Weise helfen, dass man die beiden Jahreszahlen, wie es bei Versuchen wohl schon jetzt geschieht, quer stellt, um so zugleich die

Trennung der beiden Daten ins Auge fallen zu lassen. Die Abdrücke wären also folgende:

| 10. 10. 1.—23. 11. | | 10. 10. ō 23. 11. |

und die Frage der doppelten Abstempelung von Rückfahrkarten wäre somit mühelos gelöst. Derselbe Stempel würde nun aber auch auf allen anderen, auch auf den einfachen Fahrkarten erscheinen. Zur Verhütung der sich daraus ergebenden Unzuträglichkeiten wurde bereits in Nr. 57 d. Ztg. angeregt, diesen besondere Vermerke über die Ungültigkeit des zweiten Datums aufzudrucken. Dagegen sprechen indess die von dem Herrn Verfasser der Zuschrift in Nr. 64 angeführten Gründe. Weniger umständlich wäre unseres Erachtens das Mittel, schon beim Druck der einfachen Karten den Raum, welchen das zweite Datum ausfüllte, mit Querstrichen, etwa in der Weise

| >⨯⨯⨯⨯< | oder | ═══ |

zu bedrucken, so dass letzteres dadurch in kaum misszuverstehender Weise als ungültig gekennzeichnet würde. Etwaige Kosten für Abänderungen der jetzigen Druckmaschinen an den Typenkästen usw., um jene Striche gleichzeitig mit dem Text drucken zu können, dürften kaum ins Gewicht fallen. Indess krankt u. E. auch dieser Ausweg daran, dass dann thatsächlich der Mehrzahl der Karten ein Datum aufgedruckt werden müsste, welches für deren Benutzung ohne Bedeutung ist und immerhin entziffert werden kann. Die ganze Methode bleibt also ein Nothbehelf, auf den man nur im Falle des dringendsten Bedürfnisses zurückgreifen könnte.

Der Vorschlag zu 2, nur noch die Rückfahrkarten mit dem letzten Geltungstage abzustempeln, nimmt zweifellos auf den ersten Blick gefangen. Denn thatsächlich hat die Kenntniss des Lösungstages, da das Publikum neuerdings auf den preussischen Strecken seine Reise an einem beliebigen Tage innerhalb der Geltungsdauer antreten kann, für den Kontrolbeamten nur noch insofern Bedeutung, als er sich danach deren Endtermin berechnen kann; das entfällt aber, wenn er dieses Datum von der Karte direkt ablesen kann.

Trotzdem werden jedoch unseres Erachtens die unverkennbaren Vorzüge einer solchen Neuerung bei weitem aufgewogen durch die Nachtheile, welche sich nunmehr bezüglich der e i n f a c h e n Fahrkarten ergeben müssten. Diese würden in Zukunft das Datum des Lösungs- oder das des ersten Geltungstages (wie die Zuschrift in Nr. 64 d. Ztg. will) lediglich durch die Zangen der Bahnsteigschaffner aufgedrückt erhalten. Dadurch würde aber zunächst die Kontrole an der Sperre — die man doch gerade erleichtern will — ganz ausserordentlich verlangsamt. Denn die Abdrücke der meisten jetzt in Gebrauch befindlichen Datumzangen sind in der Regel nicht so kräftig, auch nicht so übersichtlich, dass sie anders als aus nächster Nähe entzifferbar sind. Würde aber auch ein noch so vollkommenes System in Datumzangen erfunden und allgemein eingeführt, immer müsste der Datumabdruck auf der Rückseite der Karte angebracht werden, um seine Deutlichkeit durch die Schriftzeichen der Vorderseite nicht zu beeinträchtigen. Der Schaffner müsste also die ihm vorgezeigte Karte, nachdem er die Zielstation festgestellt, stets erst noch umwenden, um das Datum zu ermitteln. So geringfügig dieser Handgriff scheint, so hinderlich erweist er sich im Drange des Abfertigungsgeschäfts, zumal regelmässig ausserdem noch weitere Behandlungen der Karte erforderlich sein werden, um das Datum, das bald hier, bald da, bald gerade, bald schräg aufgedrückt wird, auch wirklich l e s e n zu können. Als nächste Folge dieser Schwierigkeit würde sich ganz von selbst ergeben, dass der Bahnsteigschaffner bei nur einigermaassen starkem Verkehr sich nach jener Stempelung überhaupt nicht mehr umsieht. Bei den Bahnsteig- und den Rückfahrkarten, wo dasselbe Verfahren bereits in Gebrauch ist, kann man das jedenfalls schon jetzt täglich bestätigt finden: es wird selten einen Bahnsteigschaffner geben, der bei Abnahme einer Rückfahrkarte auch nur den Versuch macht, das Datum der Rückreise festzustellen. Diese immer wieder mit Strafe bedrohte Unterlassung war bisher auch nicht von allzu schwerwiegender Bedeutung, denn bei Bahnsteigkarten ist die Gefahr von Unredlichkeiten wegen ihres geringen Werthes schon an sich nicht gross, bei den Rückfahrkarten war sie insofern eine sehr beschränkte, als sich innerhalb der kurzen Zeit ihrer Gültigkeit selten das Bedürfniss zu deren wiederholter Benutzung geltend gemacht haben wird. Nachdem aber durch die Verlängerung ihrer Geltungsdauer der Anreiz hierzu vergrössert worden ist, bietet gerade diese Art der Abstempelung die leichteste Handhabe für Betrügereien. Es dürfte hier kaum der Ort sein, um die verschiedenen Möglichkeiten zu deren Begehung genauer auseinanderzusetzen. Jeder mit den Verhältnissen einigermaassen Vertraute weiss, wie mühelos es trotz der sorgfältigsten Kontrole ist, die eine oder die andere abgefahrene Fahrkarte zurückzuhalten, der Fälle nicht zu gedenken, in denen Dritte hilfreiche Hand leisten. Ist dem Reisenden aber eine Rückfahrkarte erst in der Hand verblieben, so ist es ihm ein leichtes, die für die Rückfahrt in Betracht kommende Strecke auf jene Karte nochmals zurückzulegen. Das auf der Rückseite befindliche Datum der früheren Rückreise wird zu dem Zweck, soweit es nicht schon an sich undeutlich ist, unkenntlich gemacht; die Mittel sind nicht schwer. Dann löst sich der Reisende zum Passiren der Sperre eine Bahnsteigkarte — denn auf Grund der entwertheten Rückfahrkarte würde ihn der Kontrolbeamte zurückhalten — und steigt in den Zug. Bei der Eile, mit der die Zugschaffner regelmässig die Kartenprüfung vornehmen müssen und wenn die Fälschung zudem sorgfältig ausgeführt ist, wird sie kaum entdeckt werden. An der Zielstation gibt er die Karte ab. Wer erfahren genug ist, wird sie auch dann noch zurückhalten und wieder benutzen können. Ueberdies können Rückfahrkarten auch zur Hinreise noch mehrfach und zwar solange benutzt werden, als sie zur Rückreise nicht gelocht sind, da ja das Datum des Lösungstages für den Antritt der Reise nicht beweisend und die Sicherheit, die der Datumstempel der Bahnsteigschaffner gewährt, wie eben dargethan, eine gänzlich unzureichende ist. Immerhin ist hier in jedem Falle die Möglichkeit zu derartigen Unterschleifen wenigstens zeitlich begrenzt, da der Revisionsbeamte nach Ablauf der 45 Tage aus dem Stempel des Lösungstages die Ungültigkeit der Karte feststellen würde. Bei den e i n f a c h e n F a h r k a r t e n fiele auch diese Rücksicht weg: ist einmal das durch die Lochzange hervorgebrachte Datum an sich schon unleserlich oder erst unkenntlich gemacht und befinden sich die zum Vorzeigen an der Sperre benöthigen Karten in den Händen des Reisenden, dann hätte die betreffende Karte den Werth einer jederzeit benutzbaren Dauerkarte.

Bei dieser Sachlage wird man unter allen Umständen davon absehen müssen, ein Verfahren, das schon in seiner beschränkten Anwendung so erhebliche Mängel gezeigt hat, noch weiter auszudehnen. Verhütet könnten alle diese Nachtheile nur werden durch b u n t pressende Lochzangen. Diese werden jedoch, wenn sie erst konstruirt sind, mindestens ebenso theuer sein, als wenn neue S t e m p e l p r e s s e n lediglich zur Abstempelung der Rückfahrkarten angeschafft würden. Dass deren Beschaffung aber die ganze Frage der Abstempelung am einfachsten erledigen würde, ist wohl ohne weiteres klar.

Es würden dann — und damit kommen wir zum dritten s. Zt. schon praktisch erprobten Vorschlage — die einfachen Fahrkarten wie bisher mit dem Lösungstage, die Rückfahrkarten aber mit dem letzten Gültigkeitstage oder mit beiden Daten versehen werden können. Nach den Angeboten einiger Fabrikanten würde sich eine entsprechende Aenderung sogar an den vorhandenen Apparaten zum Preise von etwa 10 ℳ anbringen lassen. Die Kosten der Beschaffung neuer Stempelpressen, die mit 300 000 ℳ für die preussischen Verwaltungen nicht zu hoch gegriffen sein dürften, brauchten also nicht aufgewendet zu werden. Indess werden die mit der blossen Umänderung angestellten Versuche voraus-

sichtlich die Befürchtung bestätigen, dass die Handhabung dieses immerhin verwickelten Apparates infolge der Sorgfalt, die nunmehr auf den Akt des Abstempelns verwendet werden muss, die Abfertigung am Schalter erschwert und verlangsamt. Schon das müsste aber vor allgemeiner Einführung warnen. Ausserdem würde auch diese Neuerung nicht unbeträchtliche Kosten — etwa 50—60 000 ℳ. — verursachen und damit nur die ohnedies durch die Umgestaltung des Rückfahrkartensystems sich wohl schon ergebenden Ausfälle noch vergrössern helfen.

Nun darf freilich der fiskalische Standpunkt allein in solchen Fragen nicht ausschlaggebend sein, zumal wenn es sich darum handelt, Mängel zu beseitigen, die sich erst durch irgendwelche Maassnahmen der Verwaltung für das Publikum eingestellt oder doch verschärft haben. Hat denn aber wirklich die Verlängerung der Gültigkeitsdauer bei der Rückfahrt auf 45 Tage solche Nachtheile oder auch nur Unbequemlichkeiten für die Reisenden im Gefolge gehabt? Wir glauben das aus voller Ueberzeugung verneinen zu können.

Wenn auch Zahlen in dieser Beziehung noch nicht zu Gebote stehen, so kann doch nach den Erhebungen früherer Jahre wohl ohne weiteres gesagt werden, dass der weitaus grösste Theil der Rückfahrkarten nicht über einen Monat hinaus wird benutzt werden. Dementsprechend wird es auch dem überwiegenden Theil der Reisenden gleichgültig sein, an welchem Tage gerade die Gültigkeit seiner Karte abläuft. Wenn sich diese Reisenden überhaupt über die Geltungsdauer Gedanken machen, dann werden sie sich jedenfalls mit dem Bewusstsein zufrieden geben, dass die Rückfahrkarte sicher einen Monat gilt. Nichts dürfte leichter auszurechnen sein, als dass hiernach eine z. B. am 29. August gelöste Rückfahrkarte noch am 29. September Gültigkeit hat. Auch ergibt eine Berechnung nach Wochen ohne Schwierigkeit, dass eine an einem Dienstag gelöste Karte an dem Dienstag 6 Wochen später ebenfalls noch gilt usw. Muss nun aber in seltenen Ausnahmefällen auf die Kenntniss des letzten Geltungstages Werth gelegt werden, so wird sicherlich eine Rückfahrkarte nicht eher gelöst werden, als bis vorher anderweit dieser Schlusstag festgestellt ist. Selbst wenn dieser also den Rückfahrkarten aufgestempelt würde, so könnte das dem Publikum die Mühe des Ausrechnens bezw. des Nachlesens in den zu diesem Zweck aushängenden kalenderartigen Uebersichtstafeln doch nicht ersparen — alle Kosten für die neuen Stempelapparate wären insoweit also doch wieder nutzlos aufgewendet. Fürchtet aber der Reisende, welcher die ganze Geltungszeit ausnutzen will, den Schlusstag in der Zwischenzeit zu vergessen, so verrichtet offenbar eine einfache Bleistiftnotiz auf der Karte denselben Dienst wie jener Stempelaufdruck, der in 99 anderen Fällen gar nicht einmal beachtet würde. Auch den Fahrplan kann doch nicht jedermann im Kopfe haben, und doch wird niemand verlangen, dass jedem Reisenden eisenbahnseitig die Zugverbindungen vor Antritt der Reise aufgeschrieben und eingehändigt werden. Hier würde ausserdem eine weitere Erleichterung geschaffen werden können, wenn in den Fahrplanbüchern, sowohl dem Reichskursbuch wie den in den einzelnen Bezirken herausgegebenen, solche Kalender zur Feststellung der Geltungsdauer angebracht würden, wie sie jetzt schon dem Kontrolpersonal überwiesen sind. Die von privater Seite herausgegebenen, z. Th. allgemein verbreiteten Kursbücher würden diesem Beispiel bald folgen. Den berechtigten Ansprüchen des reisenden Publikums wäre alsdann auch ohne Aenderung des bestehenden Verfahrens vollkommen Rechnung getragen.

Auch die Verwaltungen haben u. E. an einer derartigen Aenderung des Abstempelungssystems kein solches Interesse, dass sich derartige kostspielige Neuerungen rechtfertigen liessen. Jedenfalls könnte man sie nicht wohl mit dem Hinweis auf die neuerliche Tarifreform begründen. Man kann im Gegentheil fast sagen, dass diese, da sie die Geltungsdauer für alle Rückfahrkarten gleichmässig festsetzte, weit eher eine Erleichterung als eine Erschwerniss in der Kontrole hervorgebracht hat. Früher musste der Kontrolbeamte wegen der verschieden bemessenen Geltungszeit zunächst erst im Text der Karte die Zahl der für die Rückfahrt offenstehenden Tage aufsuchen; dann bedurfte es aber erst noch eines besonderen Rechenexempels, um festzustellen, ob diese Geltungszeit auch innegehalten war. Dass das für die Beamten, zumal da sie im Drange der Geschäfte immer wieder andere Daten und andere Zahlen vor Augen bekamen, recht beschwerlich war, braucht nicht weiter ausgeführt zu werden. Seit dem 4. Juli ist das alles weggefallen; von da ab brauchten sie sich bis zum 17. August, wo die neuen Rückfahrkarten erstmalig abliefen, stets nur ein Datum, den 4. Juli 01, zu merken; alle vor diesem Tage gelösten Rückfahrkarten erkannten sie ohne weiteres als ungültig. In gleicher Weise war dann am 19. August der 6. Juli, am 1. September der 19. Juli usw. entscheidend. Es genügt also jetzt, wenn dem Schaffner nur bekannt ist, welche Karten an jedem Tage seines Dienstes ungültig werden. Diese Kenntniss verschafft er sich aber ganz naturgemäss von selbst bei Beginn desselben; sonst wäre ihm dessen ordnungsmässige Ausübung nicht möglich. Man kann ihn darin auch unterstützen, indem man eine der Uebersichtstabellen in seine Nähe hängt oder ihn täglich das entscheidende Datum (also nach obigem Beispiel am 19. August den 6. Juli) an einer Tafel oder einer sonst geeigneten Stelle anschreiben lässt.

Die oben geschilderten Betrügereien freilich wird dies alles nicht verhindern. Das würde aber auch durch die Abstempelung mit dem letzten Geltungstage nicht erreicht werden. Sicher wirken könnte nur die Wiedereinführung der Vorschrift, wonach Rückfahrkarten vor Antritt der Rückreise am Schalter abzustempeln sind. Offenbar würde eine solche Maassregel aber nicht mit Unrecht auf lautesten Widerspruch stossen. Sie müsste auch in der Anwendung auf alle Rückfahrkarten zweifellos zu Unzuträglichkeiten an den Schaltern, wahrscheinlich auch zu Personalvermehrungen führen. Wie aber, wenn man sie auf diejenigen Rückfahrkarten beschränkte, mit denen die Rückkehr erst nach Ablauf eines Monats angetreten wird. Die damit verbundene kleine Unbequemlichkeit würde nur einen verhältnissmässig geringen Theil der Reisenden treffen. Sie könnte jedenfalls angesichts der Verbilligung gegenüber den Sommerkarten und Fahrscheinheften getrost in Kauf genommen werden. Für die Verwaltungen aber würden sich Unzuträglichkeiten überhaupt nicht ergeben. Eine grössere Inanspruchnahme der Schalter würde sich höchstens in Erholungsorten und auch da nur an einzelnen bestimmten Sommertagen (bei Ferienschluss u. dergl.) zeigen. Für solche Fälle aber könnte mühelos, falls dies überhaupt nöthig ist, Verstärkung herangezogen werden. Dafür wäre der Vortheil dieser Maassnahme ein doppelter: einmal beschränkte sie die Möglichkeit von Betrügereien wenigstens auf die Grenze eines Monats, sie verringerte sie also um ein Drittel. Weiter würde dadurch die Kontrole ganz bedeutend an Zuverlässigkeit gewinnen. Die Abstempelung vor der Rückreise läge in den Händen von Beamten, die schon durch ihren Standplatz von etwaigem Gedränge, wie es sonst den Bahnsteigschaffner umfluthet, unbeeinflusst bleiben und demgemäss die Prüfung der Gültigkeit in Ruhe vornehmen können. Der Bahnsteigschaffner aber würde dann von der Nothwendigkeit befreit, sich täglich ein anderes, um 45 Tage zurückliegendes Datum merken zu müssen, so dass auch etwaige Nachlässigkeit in dieser Beziehung nicht weiter von Bedeutung wäre. Er brauchte jetzt nur eine Zahl und zwar zugleich die Zahl des Tages festzuhalten, an dem er gerade seinen Dienst thut; diese wird ihm durch das den einfachen Fahrkarten aufgestempelte Datum zum Bewusstsein gebracht. Anstatt dass er also z. B. am 20. 8. seiner Kontrole die Zahl: 8. 7. zu Grunde legt, würde er dann nur danach sehen, ob die vorgezeigte Karte das Datum des 20. 7. (oder eines späteren Tages) trägt usw. Ist dies einmal nicht der Fall — selten genug wird es nach dem früher gesagten vorkommen —, so gibt ihm der zur Rückfahrt aufgedruckte, nicht ohne weiteres zu verwischende Stempel die nöthige Aufklärung.

Ganz besonders werthvoll wäre eine derartige Regelung aber vor allem für die Zugschaffner. Diese haben nicht, wie die Beamten an der Sperre, eine Uebersichtstafel oder sonstige Anschriften vor Augen, die ihnen bei der Prüfungsthätigkeit das um 45 Tage zurückliegende Datum immer wieder ins Gedächtniss zurückrufen könnten. Sie werden unter Umständen also Karten passiren lassen, deren Gültigkeit abgelaufen ist, ohne dass dies auch an der Sperre festgestellt werden könnte, wo mit Hilfe des obigen Betrugsmanövers gültige Karten vorgezeigt werden. Bei dem vorgeschlagenen Verfahren würden sich auch hier solche und ähnliche Versehen vermindern.

Freilich fehlt noch viel, bis das Ideal erreicht ist. Dieses besteht aber sicher nicht in der Abstempelung mit dem letzten Gültigkeitstage, denn dadurch wird der Handel mit Rückfahrkarten, denen ihr zeitlicher Werth aufgedruckt ist, nur erleichtert und das Kontrolpersonal zu oberflächlicher Prüfung verleitet. Es wird erst dann erreicht sein, wenn jede Preisermässigung für die Rückfahrt in Wegfall kommt. Vielleicht ist die neuerliche Reform nur ein Schritt auf dem Wege dahin. Um so mehr wird man sich davor hüten dürfen, Kosten für Neuerungen aufzuwenden, die sich über kurz oder lang als werthlos erweisen müssen. —g—

Die bayerischen Gesetzentwürfe, betreffend Ausbau und Ergänzung des Staatseisenbahnnetzes.

Die bayerische Staatsregierung hat dem am 28. September d. J. zusammengetretenen Landtage mehrere diesbezügliche Gesetzentwürfe in Vorlage gebracht. Aus zweien derselben, nämlich
A. über 1. den zweigleisigen Ausbau der Staatseisenbahnen, 2. die Verlängerung der Vorortsdoppelbahn von Planegg nach Gauting und 3. die Beschaffung von Fahrmaterial, dann
B. über den Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den in Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen
entnehmen wir zunächst folgendes:

Zu A. 1. Der zweigleisige Ausbau soll ausgeführt werden auf den Strecken a) Buchloe-Kempten in einer Länge von 62,83 km mit einem Baukostenaufwande von 10 741 300 ℳ.; b) Landau a/I.-Plattling, Länge 17,65 km, Baukostenaufwand 1 978 000 ℳ.; c) Weigolshausen-Rottendorf, Länge 23,93 km, Baukostenaufwand 3 271 700 ℳ.; d) Hochstadt=Marktzeula-Rothenkirchen, Länge 30,09 km, Baukostenaufwand 3 762 800 ℳ, und e) Schnabelwaid-Kirchenlaibach, Länge 18,72 km, Baukostenaufwand 2 926 000 ℳ., zusammen 153,22 km Länge mit einem Gesammtkostenaufwande von 22 679 800 ℳ., welcher sich unter Hinzurechnung einer 5 prozentigen Reserve und von 10 % Verwaltungskosten auf 26 195 000 ℳ erhöht und auf das Kilometer durchschnittlich sich auf 170 960 ℳ. berechnet. Wie bei Ausführung früherer Doppelbahnen ist auch bei dieser Doppelbahngruppe für das durchgehende Gleis in der freien Strecke wie in den Stationen die Verwendung der starken Schienenquerschnittsform X mit 43,5 kg Gewicht auf das laufende Meter, hingegen in den Seitengleisen die Einlegung von Altschienen der älteren Querschnittsformen in Aussicht genommen.

In der Begründung zu den Einzelentwürfen wird in der Hauptsache folgendes ausgeführt: Zu a) Die Bahnstrecke Buchloe-Kempten bildet ein Mittelglied der dem internationalen Verkehre zwischen Vorarlberg, der Schweiz und Italien einerseits, dann dem Süden und Norden Bayerns, Thüringen, Sachsen und Hannover andererseits dienenden Strecken Lindau-Augsburg-Würzburg und Lindau-Augsburg-Nürnberg, dann Lindau-München. In dieser Linie muss die 818 m hoch über dem Meere liegende Wasserscheide zwischen Wertach und Iller bei Günzach, eine der höchstgelegenen bayerischen Eisenbahnstationen, überstiegen werden, wodurch lange und starke Steigungen der Linie von beiden Seiten her und damit lange Fahrzeiten von Station zu Station bedingt sind. Die Strecke ist überdies mit 36 Zügen belegt, die Anzahl der Zugkreuzungen beträgt 56 und es machen sich daher auf dieser Linie Verspätungen infolge von Kreuzungen und Kreuzungsverlegungen sehr misslich geltend, weshalb hier das Bedürfniss des zweigleisigen Ausbaues als ein besonders dringendes zu bezeichnen ist. — Zu b) Die Strecke Landau a/I.-Plattling hat den Verkehr einerseits der Linie Rosenheim-Mühldorf-Neumarkt a/R.-Pilsting, andererseits der Linien München-Landshut-Plattling-Eisenstein und Plattling-Passau aufzunehmen. Auf diesen Verkehrslinien hat in den letzten Jahren infolge Steigerung der Gütertransporte sowie der Einlegung neuer Personenzüge, darunter eines Schnellzuges zwischen München und Passau, die Zugbelegung eine sehr wesentliche Steigerung erfahren; die Zugfolge ist eine ausserordentlich dichte und es beträgt die Zahl der täglichen Zugkreuzungen 27. Diese dichte Zugbelegung mit rascher Zugfolge erschwert bei Unregelmässigkeiten den Fahrdienst in empfindlichster Weise. Unter diesen Verhältnissen erscheint die Erstellung des zweiten Gleises im Interesse einer glatten Durchführung des Fahrdienstes als ein dringendes Erforderniss. — Zu c) Die Strecke Weigolshausen-Rottendorf ist eine Theilstrecke einerseits der Bahnlinie Würzburg-Bamberg-Hof, andererseits der Linie Würzburg-Schweinfurt mit Fortsetzung nach Ritschenhausen-Erfurt und Ritschenhausen-Meiningen sowie Ebenhausen-Bad Kissingen und dient hiernach in hervorragendem Maasse dem internationalen Verkehr. Es verkehren auf dieser Strecke zur Zeit 4 Schnellzüge nach beiden Richtungen und im ganzen 38 Züge, wovon 10 auf die Zeit von 3½ bis 5½ Uhr Nachmittags sich zusammendrängen; die täglichen Zugkreuzungen betragen 23; durch diese und durch die oftmaligen Verlegungen werden sehr viele Verspätungen verursacht, so dass eine regelmässige Abwickelung des Zugverkehrs und eine erhöhte Sicherheit des Betriebes nur durch doppelgleisigen Ausbau der Strecke gewonnen werden kann. — Zu d) Die Strecke Hochstadt=Marktzeula-Rothenkirchen, welche an die Bahnstrecke Bamberg-Hof anschliesst, vermittelt den Durchgangsverkehr zwischen Nord- und Süddeutschland in der Richtung Berlin, Magdeburg, Halle und Leipzig einerseits, dann Nürnberg, Augsburg und München andererseits; die übrigen für diesen Verkehr in Betracht kommenden Linien sind, mit Ausnahme der Theilstrecke Hochstadt=Marktzeula-Rothenkirchen, bereits sämmtlich doppelgleisig ausgebaut. Obwohl die Dichtigkeit der Zugfolge auf ihr nicht sehr bedeutend ist, sind dennoch infolge der täglichen 44 Zugkreuzungen oder Kreuzungsverlegungen sehr häufige Verspätungen zu verzeichnen, durch welche die Regelmässigkeit des Zugverkehrs empfindliche Störungen erleidet, weshalb der doppelgleisige Ausbau dieser Strecke nicht länger mehr zu umgehen ist. — Zu e) Die Bahnlinie Nürnberg-Marktredwitz, deren Theilstück die Linie Schnabelwaid-Kirchenlaibach bildet, vermittelt den Durchgangsverkehr zwischen Westdeutschland und Oesterreich. In Ansehung des Güterverkehrs ist sie von besonderer Bedeutung wegen der Kohlenzufuhr aus dem böhmischen Kohlenbecken nach den Industriestädten Nürnberg und Fürth sowie nach Württemberg. Dem internationalen Reiseverkehr dient sie durch den zwischen den Rheinlanden, Frankreich, Belgien und Holland einerseits und den nordböhmischen Ländern andererseits hergestellten, insbesondere während des Sommers sehr lebhaften Schnellzugdienst. Zur Durchführung des doppelbahnmässigen Betriebes auf der ganzen Linie Nürnberg-Marktredwitz ist nur noch die Zwischenstrecke Schnabelwaid-Kirchenlaibach mit dem zweiten Gleis zu versehen. Zur Zeit verkehren auf ihr täglich 8 Schnell-, 8 Personen- und 21 Güterzüge mit 30 Zugkreuzungen, die sich insbesondere für den Schnellzugverkehr in sehr störender Weise geltend machen und weshalb die Legung des zweiten Gleises als sehr dringlich erscheint. — Mit der voraufgezählten Reihe von Doppelbahnen und der gleichfalls zur Ausführung kommenden Linie Donauwörth-Treuchtlingen werden die zweigleisigen Hauptbahnen in Bayern eine Gesammtlänge von 2 222,60 km erhalten; es werden alsdann 58,8 % aller Hauptbahnstrecken und 76,1 % der sämmtlichen Schnellzuglinien mit Doppelgleisen versehen sein.

Zu A. 2. Der mit Gesetz vom 9. Mai 1899 genehmigte viergleisige Ausbau der Bahnstrecke Pasing-Planegg für den Münchener Vorortverkehr ist bereits durchgeführt. Es macht sich nun immer mehr das Bedürfniss geltend, den Vorortverkehr bis nach Gauting zu erstrecken, da dieser Ort in regem geschäftlichen Verkehr mit München steht, namentlich an Sonntagen sehr stark besucht wird und auch schon als Villenvorort einige Bedeutung erlangt hat. Die Durchführung der zweigleisigen Vorortlinie von Planegg bis Gauting kann nun nicht weiter mehr umgangen werden. Die Gesammtkosten

hierfür sind auf 541 000 ℳ. berechnet, sohin bei einer Länge dieser Vorortdoppelbahn von 5,07 km für das Kilometer auf rund 106 680 ℳ.

Zu A. 3. Bei Bemessung des Fahrmaterialbedarfs im Gesetzentwurfe vom 18. Dezember 1899 wurde von dem Fahrplan des Sommers 1899 ausgegangen. Unterdessen mussten infolge der gesteigerten Verkehrsbedürfnisse verschiedene neue Zugverbindungen in den Fahrplan aufgenommen werden, wodurch die Neubeschaffung nachverzeichneten Fahrmaterials geboten ist und beantragt wird: a) 52 Lokomotiven, und zwar 10 Schnellzug-, 4 Personenzug-, 15 Güterzug- und 23 Rangirlokomotiven; b) 160 Personenwagen, und zwar 60 Personenwagen I., I./II. und II. Klasse, dann 100 Wagen III. Klasse; c) 29 Bahnpostwagen, wovon 17 vierachsig und 12 dreiachsig (zur Begründung dieses Bedürfnisses entnehmen wir aus der Vorlage, dass im Jahre 1900 gegenüber dem Vorjahre die Anzahl der auf den bayerischen Posten beförderten Briefpostsendungen von 311 000 000 auf 372 000 000 und jene der beförderten Packetpostsendungen von 22 000 000 auf über 25 000 000 gestiegen ist); d) 1 585 Güter-, Pack- und Requisitenwagen, und zwar 300 gedeckte und 1 250 offene Güterwagen, 30 Pack- und 5 Requisitenwagen.

Die Gesammtkosten dieses Fahrmaterials erfordern mit Hinzuzählung der Kosten für bereits beschaffte und hier mit eingerechnete 2 Lokomotiven und 750 Güterwagen einen Geldbedarf von 15 450 000 ℳ.

Zu B. Die Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den in Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen erstrecken sich: 1. auf die Beseitigung schienengleicher Wegübergänge; 2. auf Erweiterung, Umbau und Centralisirung von Stationen, elektrischen Bahnbetriebseinrichtungen, Signalvorrichtungen und Wärterhäusern; 3. auf Erweiterungen und Neueinrichtungen von Beleuchtungsanlagen; 4. auf Erweiterungsbauten zu maschinentechnischen Zwecken und 5. auf Verstärkung und Verbesserung des Oberbaues der mit Schnellzügen befahrenen Bahnlinien.

Ziffer 1 umfasst zur Beseitigung einer Gruppe schienengleicher Wegübergänge die Ausführung von 49 Weg-Unter- und -Ueberführungen im Kostenbetrage von 1 749 000 ℳ.

Ziffer 2 betrifft: a) die Erweiterung, den Umbau und die Centralisirung von 96 Gesammtstationsanlagen im Kostenbetrage von 9 685 630 ℳ.; b) desgleichen von 33 Gebäuden, und zwar von Hauptgebäuden, Dienstwohngebäuden, Uebernachtungsgebäuden, Güterhallen usw. im Kostenbetrage von 1 800 200 ℳ.; c) die Streckenblockanlagen, Streckentelephonlinien, Telephonfernleitungen, Telegraphenfernleitungen sowie sonstige Ergänzungen und Verbesserungen elektrischer Einrichtungen mit einem Kostenbetrage von 778 000 ℳ.; d) die Beschaffung von Vorsignalen zu den Blocksignalen, Abänderung des Rücklichtes der Ausfahrtssignale und Aufstellung von Rangirsignalen und Ausfahrtssignalen mit einem Kostenbetrage von 140 000 ℳ.; e) die Beschaffung von 172 Unterstandsbuden, Erweiterung von 160 Wärterhäusern zu je einer Wohnung und 10 Wärterhäusern zu je zwei Wohnungen sowie die Erbauung von 20 Wärterhäusern zu je einer Wohnung und 2 solchen zu je zwei Wohnungen im Betrage von 545 000 ℳ. Hierzu treten noch eine 5 prozentige Reserve und 10 % für Verwaltungszwecke mit rund 2 008 170 ℳ., so dass der Gesammtkostenaufwand für die unter Ziffer 2 aufgeführten Beschaffungen usw. 14 957 000 ℳ. beträgt.

Ziffer 3 umfasst: a) Erweiterungen und Neueinrichtungen von elektrischen Beleuchtungsanlagen in den Stationen Bamberg, Erlangen, München C. B., Plattling und Wiesau sowie in verschiedenen kleineren und mittleren Stationen und b) Erweiterung und Neueinrichtungen mit Acetylengasbeleuchtung im Gesammtkostenbetrage von 1 375 000 ℳ.

Ziffer 4. In einer grossen Anzahl von Lokomotivschuppen entsprechen die vorhandenen Stände sowohl der Zahl wie der Grösse nach nicht mehr dem Bedürfnisse; insbesondere reicht meistentheils die geringe Tiefe der Stände nicht mehr aus, die neueren Maschinenarten wegen ihrer Grösse unterzubringen. In einer Anzahl von Stationen müssen mit Rücksicht auf den dort sich abwickelnden bedeutenden Verkehr unaufschiebbare Erweiterungen von Gleisanlagen durchgeführt werden, was nur geschehen kann, wenn die vorhandenen Werkstätte- und Wagenremisenanlagen verlegt werden. In manchen Stationen ist der Bedarf an Wasser für den Bahnbetrieb so ausserordentlich gestiegen, dass die vorhandenen Pumpwerke trotz möglichster Einschränkung des Wasserverbrauches den Gesammtbedarf für die Lokomotiven nur mehr nothdürftig zu decken vermögen usw. Im Hinblicke auf diese Verhältnisse sind in 21 Stationen zur Beseitigung der bestehenden Unzulänglichkeiten und Missstände verschiedene Erweiterungsbauten zu maschinentechnischen Zwecken dringend nöthig geworden; ausserdem soll im Bahnhofe Würzburg zur Verminderung der Rauchbelästigung für die Umwohner die centrale Rauchabführung eingerichtet werden.

Für sämmtliche hier genannten Bauausführungen ist der Gesammtaufwand berechnet und zur Genehmigung beantragt mit 4 980 000 ℳ.

Ziffer 5. Infolge des gesteigerten Zugverkehres, der erhöhten Geschwindigkeit der Züge und des bis 7,58 t vergrösserten Raddruckes der Zugmaschinen sowie des vermehrten Gewichtes der neuen grösseren Güterwagen werden die Bahngleise, deren Tragfähigkeit nur für einen grössten Raddruck von 7 t berechnet ist, wesentlich stärker als früher in Anspruch genommen. Es ist daher eine Verstärkung und Verbesserung des Oberbaues in den durchgehenden Gleisen der mit den schweren Maschinen befahrenen Schnellzuglinien einschliesslich der Weichen nicht zu umgehen. Dabei müssen zunächst die noch in den Gleisen liegenden Schienen älteren Profils durch stärkere Schienen des Profils X ersetzt werden, mit welcher für einen Raddruck von 8 t berechneten Schienengattung zur Zeit auch die Gleisumbauten der württembergischen und badischen Staatseisenbahnen sowie der pfälzischen Bahnen hergestellt werden.

Die Kostensumme für die in den beiden Jahren der XXVI. Finanzperiode umzubauenden Gleisstrecken von 600 km Länge berechnet sich auf 3 400 000 ℳ., wovon die Hälfte aus Erübrigungen der früheren Finanzperiode gedeckt werden kann, so dass nur die andere Hälfte mit 1 700 000 ℳ. zur Genehmigung beantragt wird. Der Gesammtaufwand für den unter B aufgeführten Gesetzentwurf beziffert sich auf 24 761 000 ℳ.

Die englischen Militärbahnen im ägyptischen Sudan.*)

Es bestehen zur Zeit im ägyptischen Sudan zwei englische Militärbahnlinien, welche beide Wadi-Halfa als Ausgangspunkt haben. Die eine geht in einer Länge von 576 engl. Meilen nach Khartum, die andere in einer Länge von 203 engl. Meilen nach Kerma, in der Provinz Dongola.

Die erstere Bahn wurde vor allem im Hinblick auf militärische Interessen angelegt und geht, zum Theil als Folge davon, mit 50 % ihrer Länge durch die Wüste. Jeder Zug muss vor der Abfahrt von einer Endstation bis zur nächstfolgenden 9 500 Gallonen (1 Gallone = 4,5 l) Wasser aufnehmen, um die wasserlosen Bahnabschnitte in der Wüste durchlaufen zu können. Die Khartumlinie läuft zunächst von Wadi-Halfa aus in südöstlicher Richtung durch die nubische Wüste bis Abu-Hamed. Von der gänzlichen Flachheit dieser Gegend ist die Thatsache ein Beweis, dass die Bahn auf eine Länge von 45 engl. Meilen ohne eine einzige Krümmung, ohne dass nennenswerthe Abtragungen von Erdmassen und Dammarbeiten nöthig gewesen wären, gelegt werden konnte. Wasser wurde auf dieser Strecke nur an zwei Stellen durch das Bohren von Brunnen in einer Tiefe von 72 und 96 Fuss gefunden, Ströme gibt es dort nicht und der Regen ist auch ein seltener und spärlicher Gast. Die einzige Vegetation besteht in einer Art Akazie; das nach einem Regen aufspriessende Gras vertrocknet und verschwindet auch wieder äusserst schnell. Auf dieser Bahnstrecke befinden sich acht Stationen, in Abu-Hamed ist ein kleiner Schuppen für acht Lokomotiven mit einer kleinen Werkstatt, welche einige Drehbänke und Bohrmaschinen enthält, errichtet. Von Abu-Hamed nach Shereikh läuft die Bahn dicht am Nil entlang; die Gegend ist ziemlich gut angebaut, man findet Kalkstein und Glimmer, Dattelpalmen sind reichlich vorhanden. Die nächste grössere Station ist Abadia, 340 engl. Meilen von Halfa entfernt; darauf folgt Berber, der bei weitem grösste Ort zwischen Halfa und Khartum. Die Bahn übersetzt nach einiger Zeit auf einer 1 050 Fuss langen Brücke den Atbarafluss und läuft dann ziemlich parallel mit dem Nil durch eine Gegend, welche wieder fast ganz eben, mit Buschwerk und kleinen Bäumen bedeckt ist und von Wasserläufen durchzogen wird, durch welche das Land in der Regenzeit Ueberschwemmungen ausgesetzt ist. Da auf dieser Strecke bis jetzt wenig Brücken und Abzugskanäle sind, wird die Bahn oft theilweise weggewaschen. Doch wird diesem Mangel an Brücken und Kanälen, der durch die Eile entstand, mit welcher sie gebaut wurde, jetzt so schnell als möglich abgeholfen. Die Gegend

*) Aus einem vor dem Internationalen Ingeniörkongress in Glasgow gehaltenen, in „Engineering" wiedergegebenen Vortrage des Majors Macauley.

zwischen Atbara und Wad=Ben=Naga ist reich an Dörfern und sehr gut angebaut, die Bewohner besitzen viel Vieh, Schafe und Ziegen. Eine der wichtigsten Stationen dieser Linie ist nächst Wadi=Halfa Shendi, welches in der Regenperiode der Möglichkeit ausgesetzt ist, oft tagelang von Wadi=Halfa abgeschnitten zu werden und deshalb eigene Werkstätten, Kohlenvorräthe und Vorräthe aller Art erhalten hat. Auf der Strecke von der Station Wad=Ben=Naga bis Wad=Rancley verlässt die Bahn den Nil und geht durch die Wüste; dann läuft sie wieder eine Zeitlang parallel mit dem Flusse und erreicht schliesslich die Station Halfaya, ihren Endpunkt, welcher am blauen Nil kurz vor seiner Mündung in den weissen Nil gegenüber von Khartum liegt. Die Linie von Wadi=Halfa bis Khartum hat eine Spurweite von 3′ 6″ engl., die grösste Steigung beträgt 1 : 120. Von Wadi=Halfa bis zur Station V ist die grösste Steigung zu überwinden, da Wadi=Halfa 446 Fuss und Station V 2 010 Fuss über dem Meere liegt. Dann senkt sich die Linie wieder bis Abu=Hamed (1 200 Fuss über dem Meeresspiegel) und läuft darauf ohne nennenswerthe Steigungen weiter; zwischen Abadia und Shendi ist sie ganz gerade. Die meisten Stationen dieser Linie sind sehr einfach angelegt, erfüllen aber ihren Zweck; die Hauptwerkstätten befinden sich in Wadi=Halfa. Die auf dieser Strecke gebrauchten Lokomotiven bestehen aus sieben verschiedenen Klassen; da nämlich die Bahn, wie schon bemerkt, ausserordentlich schnell gebaut wurde, musste man die Lokomotiven nehmen, wo man sie bekam. An Personenwagen besitzt die Bahn sechs Salonwagen, ausserdem sind zwei Luxuszüge mit Schlaf- und Speisewagen gebaut worden; die sonst noch vorhandenen 14 sehr mangelhaft eingerichteten Personenwagen werden allmählich ausrangirt. Obgleich sowohl die Khartum- als auch die Kermalinie nach dem Blocksystem betrieben werden, ist doch noch kein eigentlicher Blockapparat angebracht, es werden vielmehr hierzu Fernsprecher benutzt. Sicherheitsvorrichtungen fehlen noch, doch wird ihre Einrichtung bereits erwogen. Auf der Khartumlinie verkehren wöchentlich in jeder Richtung zwei Schnellzüge, ausserdem täglich ein langsamer Zug, der, obwohl er auch Reisende befördert, doch mehr Güterzug ist und für die Regierung alle Vorräthe, Baumaterialien usw. nach dem Süden und in umgekehrter Richtung hauptsächlich Gummi, Elfenbein, Straussenfedern und Getreide befördert.

Die zweite von Wadi=Halfa ausgehende Linie läuft längs des Nils zunächst bis Sarras; das Land ist anfangs eine flache, sandige Ebene, dann folgt felsiges Hügelland, welches zahllose Einschnitte und Dämme nöthig machte. Dieser Theil der Bahn ist schon vor Jahren unter grösseren Schwierigkeiten als der übrige Theil der Bahn gebaut worden. Häufige Steigungen, sogar von 1 : 60, zahllose scharfe Krümmungen, 24 Brücken waren erforderlich. Von Sarras an verlässt die Bahn den Nil und windet sich, trockenen Wasserläufen folgend, zwischen felsigen Hügeln hindurch bis Akascheh. Zwischen Akascheh und Ferket ist die ganze Gegend eine Masse schwarzer Felsen, zwischen denen sich die Bahn zur möglichsten Vermeidung von Einschnitten und Dämmen in ganz eigenartiger Weise hindurch windet, so dass auf diesem Theil kaum eine gerade oder ebene Strecke zu finden ist. Da die Bahnlinie hier zum grossen Theil in Wasserläufen gebaut ist, so werden natürlich oft grosse Strecken für längere Zeit weggewaschen, doch würden die Kosten für einen sicheren Bahnbau so grosse sein, dass man diese Unannehmlichkeit lieber mit in den Kauf nimmt, um so mehr, da es in dieser Gegend selten regnet. Die weiteren Punkte der Kermalinie sind Koschah, wo während der Jahreszeit ein beträchtlicher Handel mit Datteln stattfindet, Dulgo, wohin die Bahn durch eine Strecke Wuste führt und das neben Koschah ebenfalls einen grossen Handel mit Datteln betreibt. Zwischen Koschah und Dulgo führt die Bahn über einen Wasserlauf, Abu Sunt genannt, auf einer 200 Fuss langen Brücke. Hinter Dulgo geht sie zehn englische Meilen lang längs des Nils, dann verlässt sie den Fluss und läuft durch die Wüste nach Kerma, 203 englische Meilen von Halfa entfernt. Kerma liegt in der Mitte einer grossen Ebene, die fruchtbar und gut angebaut ist. Kerma selbst ist ein grosses Dorf, etwas südlich vom Endpunkte der Bahn gelegen. Es ist der Ausgangspunkt der Dampfer nach Dongola. Bedeutende Mengen von Datteln und Getreide, letzteres für die Armee in Khartum, kommen auf dem Schienenwege von Kerma herunter, auch eine kleine Menge Straussenfedern. Die Kermalinie hat ebenfalls eine Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll, die Stationen sind auch hier sehr einfach gebaut, Kohlenvorräthe befinden sich in jeder Station. Infolge der leichten Schienen und Brücken auf dem älteren Theil der Kermalinie und auch infolge der scharfen Krümmungen wird nur eine Art von Lokomotiven gebraucht, eine vierrädrige, gekuppelte Maschine mit vorderem vierrädrigen Drehgestell. Es verkehren wöchentlich in jeder Richtung zwei Postzüge und ausserdem noch drei oder vier Züge nach jeder Richtung, je nach Bedarf.

Eine der grössten Schwierigkeiten dieser Bahnen besteht in der durch den Sand verursachten Abnutzung. Letzterer kann trotz aller Vorsichtsmaassregeln nicht ganz abgehalten werden; das in Amerika angewandte Verfahren, Petroleum auf die Strecke zu giessen, würde hier ohne Nutzen sein, da sie durch den ersten Sandsturm völlig verschüttet werden würde, abgesehen von den grossen Kosten, die der Transport von Petroleum nach dem Süden verursacht. Von den Eingeborenen sind 50 Lehrlinge in den Werkstätten von Halfa mit dem Erlernen der verschiedenen Handwerke gegenwärtig beschäftigt. Der Vortragende schloss mit der Ansicht, dass noch viel gethan werden müsse, um die Bahn als vollendet betrachten zu können, sprach aber die Hoffnung aus, dass im Laufe eines Jahres alles fertig sein werde.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Sonntagskarten im Harzverkehr.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Handelskammer zu Halberstadt auf deren gegen die Neuerungen im Fahrkartenwesen, insbesondere für den Harzverkehr, gerichtete Vorstellung folgendes erwidert: „Eine Beseitigung sämmtlicher Sonntagskarten und Sonderzüge für Reisen nach dem Harz ist nicht in Aussicht genommen. Sonntagskarten werden vielmehr auch in Zukunft, so weit nach den bisherigen Erfahrungen ein Bedürfniss des Verkehrs vorliegt, ausgegeben, ebenso werden überall, wo der Verkehr es bedingt, Sonderzüge gefahren werden. Die Preise dieser Fahrkarten und Sonderzüge werden allerdings gleich denen in dem ganzen Gebiete der preussisch-hessischen Staatsbahnen auf die Hälfte des Preises der Personenzugkarten festgestellt werden, was Erhöhungen einer Anzahl der jetzt im Gebiete des Harzes erhobenen Fahrpreise bedingt. Nach Lage der Sache und in erneuter Erwägung der in Ihrer Eingabe enthaltenen Darlegungen sehe ich mich ausser Stande, den Wünschen auf dauernde Beibehaltung der zur Zeit bestehenden Preise zu entsprechen. Die neuerlichen Bestimmungen über die Geltungsdauer der Rückfahrkarten konnten nur unter der Voraussetzung getroffen werden, dass gleichzeitig eine wesentliche Vereinfachung der Personentarife und eine Beseitigung aller der vielen, aus den Zeiten der Zersplitterung der preussischen Eisenbahnen noch fortbestehenden Ausnahmetarife erfolgte. Eine Beibehaltung dieser Tarife in einem einzelnen Gebiete würde zahlreiche Berufungen anderer in ähnlicher Lage befindlicher Gegenden, zum Beispiel des thüringer Waldes, des Riesengebirges, der westfälischen Gebirge usw., nach sich ziehen, die sich nicht würden abweisen lassen. Dass die zum erheblichen Theil, insbesondere bei kleinen Entfernungen, recht geringfügigen Tariferhöhungen auf den Verkehr des Harzes ungünstig einwirken werden, nehme ich nicht an, wie ich auch nicht befürchte, dass das Erholungsbedürfniss der Bevölkerung der Städte durch diese Erhöhung der Fahrpreise beeinträchtigt wird. Sollte der Nahverkehr im Harz sich etwas vermindern, so würde dies voraussichtlich durch eine Vermehrung des Fernverkehrs ausgeglichen werden, da infolge der Verlängerung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten der Harz für alle die Gebiete des Deutschen Reiches leichter und billiger erreichbar ist, die bisher nicht durch Ausgabe von Sommerkarten und Anschlusskarten bevorzugt waren, auch alle die Sommerkarten, die bisher eine kürzere Dauer hatten und deren Benutzung mit gewissen Beschränkungen verbunden war, nunmehr die längere Dauer erhalten und zur Benutzung auch der Schnellzüge und zu dem Genuss des Freigepäcks berechtigen. Ich vertraue, dass die neuen, nach reiflicher Erwägung getroffenen Bestimmungen über die Personenbeförderung einen gedeihlichen Einfluss auch auf die weitere gesunde Entwickelung des Harzverkehrs ausüben werden.“

— **Kontrole der Rückfahrkarten.** Aus Anlass der verlängerten Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten wird wegen der Gefahren wiederholter missbräuchlicher Benutzung der verschärften Kontrole der Rückfahrkarten (vergl. darüber den 2. Leitaufsatz dieser Nr.) von den Eisenbahnverwaltungen überall die grösste Aufmerksamkeit zugewendet. Die meisten Amtsblätter der preussischen Eisenbahndirektionen enthalten hierauf bezügliche Verfügungen, die sich insbesondere auch auf die Nothwendigkeit deutlicher Ausprägung von Datum und Nummer bei der Durchlochung beziehen. Ein eigenartiger Versuch zur

Verhütung einer mehrmaligen Benutzung von Rückfahrkarten wird bei der königl. Eisenbahndirektion Kattowitz angestellt. Es wird dort jede Rückfahrkarte auf der Zielstation für die zurückgelegte Hinreise durch ein Lochzeichen, welches an der linken Kopfseite der Fahrkarte angebracht wird, noch besonders entwerthet.

— **Der Bau der Fortsetzung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn als Unterpflasterbahn** vom Zoologischen Garten bis zum Wilhelmsplatz in Charlottenburg ist in Angriff genommen und mit einer der merkwürdigsten Arbeiten der Anlage begonnen worden. Zunächst wird die Strecke bis zur Fasanenstrasse ausgebaut, um als Rangirbahnhof für die Bahn bis zum Zoologischen Garten zu dienen. Um die Unterpflasterbahn unter der Stadtbahn im Zuge der Hardenbergstrasse durchzuführen, müssen die Fundamente der Stadtbahnbrücke tiefer gegründet werden. Zu diesem Zweck muss man den gesammten Ueberbau der Stadtbahn auf einer besonderen Konstruktion vorläufig abfangen. Die Vorarbeiten sind beendet, und vor einigen Tagen konnte man den ersten Holzbogen unter dem Stadtbahnviadukt durchziehen. Der Bau der Strecke ist der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen übertragen. Der Bau der Linie Zoologischer Garten-Fasanenstrasse soll so beschleunigt werden, dass sie schon zugleich mit der Eröffnung der Unterpflasterbahn Bülowstrasse-Zoologischer Garten in Benutzung genommen werden kann.

— **Die elektrische Hochbahn in Berlin und die Zeitungen.** Wir erhalten von sehr geschätzter Seite folgende Zuschrift: „Mehrfach ist in den Zeitungen darauf hingewiesen worden, dass die Strassen der Residenz durch die elektrische Hoch- und Untergrundbahn verunziert würden. Selbst auswärtige Zeitungen urtheilen in scharfer Weise; so schreibt z. B. die ‚Kölnische Volkszeitung‘: ‚Mehrere Berliner Strassen sind durch die Hochbahn so unglaublich verschandelt worden, dass in ganz Berlin ohne Unterschied der Partei nur eine Stimme der Entrüstung darüber herrscht. Wird die Hochbahn erst in Betrieb gesetzt, so kann man sich auf einen so wahnsinnigen Lärm in diesen Strassen gefasst machen, dass niemand dort ohne zwingende Veranlassung mehr wird wohnen wollen; auch sind mehrere schöne, mit grossen Kosten angelegte Promenaden und Anlagen durch die Hochbahn so gut wie werthlos geworden.‘ Gegenüber einer solchen Kritik möchte ich mir doch eine kleine berichtigende Bemerkung gestatten.

Von bekannten vornehmen Strassen, welche die genannte Bahn der Länge nach durchschneidet, dürfte der Strassenzug Bülowstrasse, Kleiststrasse, Tauenzienstrasse zuerst zu nennen sein, und hier gerade ist die ansprechende Ausbildung der Bahn die denkbar schwierigste, weil hier der Wechsel zwischen Hochbahn und Tiefbahn stattfindet. Wer nun ohne Voreingenommenheit beobachtet, mit welcher Sorgfalt, mit welchem Aufwand von Mitteln die Bauleitung bestrebt ist, für eine wirklich schöne Erscheinung der Bahn Sorge zu tragen, der wird gestehen müssen, dass von einer erheblichen Beeinträchtigung des Strassenbildes keine Rede sein kann. Es ist allerdings ein ungewohnter Anblick, an Stelle der Mittelpromenade die elektrische Bahn zu sehen, aber unschön ist das nicht. Die Ausbildung der Haltestelle ist vielmehr als wohlgelungen zu bezeichnen, und die zur Unterpflasterbahn hinabführende Rampe, der schwierigste Theil der dem Künstler und Techniker gestellten Aufgabe, wird, nach den Plänen und dem bis jetzt Fertigen zu urtheilen, sicher keineswegs verunzierend wirken.

Wodurch nun das grosse Geräusch entstehen soll, ist schwer zu sagen; denn gutgefederte Wagen auf bester Fahrbahn in Kiesbettung können kein nennenswerthes Geräusch selbst bei schneller Fahrt verursachen. Das einzige vernehmliche Geräuch könnte allenfalls ungeschicktes Bremsen hervorbringen. Aber die Betriebsleitung wird schon dafür sorgen, dass die Fahrer der Hochbahn das Bremsen geschickter bewirken als leider noch manche Fahrer der Strassenbahnen. Vielleicht bildet sich der Berichterstatter der ‚Kölnischen Volkszeitung‘ ein, dass auf der Hochbahn ebenso wie bei der Strassenbahn geklingelt werden würde. Das ist selbstredend, weil unnöthig, völlig ausgeschlossen.

Ueberdies werden die langen Hochbahnstrecken den Berlinern eine Annehmlichkeit bringen, wovon meines Wissens noch niemand gesprochen hat, nämlich eine geschützte und selbst bei stärkstem Regenwetter trockene Promenade. Ich denke hier an die Bülowstrasse und an den Spaziergang von der Warschauerstrasse am Görlitzer Bahnhof vorbei bis zum Halleschen Thor bezw. Ufer. P.“

— **Betriebseröffnung.** Ausser den bereits in Nr. 77 S. 1177 d. Ztg. mitgetheilten Strecken ist am 2. d. Mts. noch die 37,13 km lange vollspurige Nebeneisenbahn G r e u s s e n - E b e l e b e n - K e u l a, welche unter Privatverwaltung steht, mit den Zwischenstationen Westgreussen, Rohnstadt, Grossenehrich, Wenigenehrich, Abtsbessingen-Bellstedt, Rockstedt, Holzsussra, Peukendorf, Kleinbrüchter, Urbach und Holzthaleben für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

— **Mordanfall auf einen Eisenbahnreisenden.** In einem Wagenabtheil II. Klasse des am 3. d. Mts. früh $2^1/_2$ Uhr aus Westfalen in Cassel eingelaufenen Schnellzuges ist, wie das „Casseler Tageblatt“ meldet, kurz hinter der Station Mönchehof auf einen Reisenden ein Mordanfall verübt worden. Der Angreifer gab auf den Reisenden, welcher schlief, drei Revolverschüsse ab und verwundete ihn schwer am Kopfe. Der Ueberfallene hatte noch die Kraft, seinem Angreifer den Revolver zu entreissen und die Nothleine zu ziehen. Der Verbrecher wurde vom Zugpersonal festgenommen und bei der Ankunft in Cassel der Polizei übergeben; seine Persönlichkeit wurde als die des entlassenen Stationsdiätars Rathgeber aus Eschwege festgestellt. Der überfallene Reisende ist der Kaufmann Schade aus Leipzig. Er befindet sich ausser Gefahr.

— **Ronsdorf-Müngstener Bahn.** Wie die „Barmer Ztg.“ mittheilt, sind bezüglich des Ankaufs der Ronsdorf-Müngstener Bahn durch die Barmer Bergbahn die Verhandlungen zwischen der westdeutschen Eisenbahngesellschaft und der Bergbahn, vorbehaltlich der Zustimmung der Barmer Stadtverordnetenversammlung, abgeschlossen worden. Der Kaufpreis ist auf 500 000 Mark vereinbart. Die Barmer Bergbahn beabsichtigt, vorausgesetzt, dass die Vertretung der Stadt Barmen ihre Zustimmung gibt, sofort elektrischen Betrieb auf der Ronsdorf-Müngstener Bahn einzuführen und die Bahn von Clarenbach über Haddenbach und Schöne Aussicht nach Remscheid-Markt zu verlängern, so dass ein durchgehender elektrischer Betrieb nach Remscheid eingerichtet werden könnte. Die Kosten dieses Ausbaues einschliesslich der Erwerbskosten sind auf 1 250 000 ℳ veranschlagt.

— **Einschränkung der Freifahrten auf den bayerischen Staatseisenbahnen.** In einem jüngsten Erlasse der Generaldirektion an ihre sämmtlichen Eisenbahnbetriebsdirektionen hinsichtlich der taxfreien Benutzung der Staatseisenbahnen wendet sich diese gegen die seit einiger Zeit hervortretende a u f f a l l e n d e M e h r u n g d e r G e s u c h e u m F r e i f a h r t s g e w ä h r u n g namentlich von Seite der jüngeren Beamten und Aspiranten des mittleren Dienstes, der Amtsgehilfen usw. Hierbei wird insbesondere hervorgehoben, dass von einer nicht unerheblichen Zahl dieses jüngeren Personals während der besseren Jahreszeit nahezu regelmässig jeden dienstfreien Tag Freifahrt für Ausflüge und zwar nicht selten nach ganz entfernten Punkten in Anspruch genommen werde und dass es daher angezeigt erscheine, einer derartigen missbräuchlichen Ausnutzung der Freifahrtsbegünstigung, welche die bayerische Staatseisenbahnverwaltung ihrem Personale ohnehin in liberalster Weise zuwende, mit entschiedenem Nachdrucke zu begegnen. Dabei sei jedoch, fährt der Erlass fort, keineswegs beabsichtigt, die Freifahrtsbewilligungen für einzelne Erholungsreisen, für Reisen zum Zwecke des Familienbesuches u. dergl. überhaupt zu beseitigen, aber es müsse doch gefordert werden, dass diese Freifahrtsbewilligungen sich fortan durchweg in vernünftig mässigen Grenzen halten, und dass die zu Tage getretenen Missbräuche ohne weiteres abgestellt werden. Die Generaldirektion gibt sodann des weiteren der bestimmten Erwartung Ausdruck, dass fortan seitens aller Dienstvorstände solchen Freifahrtgesuchen, die nach vorstehendem das erforderliche Maasshalten vermissen lassen, die Vorlage und bezw. Befürwortung unbedingt versagt werde, und setzt voraus, dass die Eisenbahnbetriebsdirektionen dieser Angelegenheit ihr besonderes Augenmerk zuwenden und unter entsprechender Einwirkung dem Bestreben der Generaldirektion, den Bestimmungen über das Freifahrtwesen den entsprechenden Vollzug zu sichern, ihre verständnissvolle und nachdrückliche Unterstützung leihen werden.

Im e i n z e l n e n wird sodann in dem gedachten Erlasse u. a. noch nachstehendes angeordnet: 1. Es sei davon auszugehen, dass allen billigen Wünschen Rechnung getragen sein werde, wenn dem genannten, zu ausserdienstlichen Freifahrten berechtigten Personale der Staatseisenbahnverwaltung im allgemeinen höchstens einmal im Monate — den Urlaubsfall e i n g e r e c h n e t — Freifahrt zugestanden würde. Indessen könne diese Zahl der Freifahrten keine feststehende in dem Sinne sein, dass jedem Betheiligten eine förmliche Anwartschaft auf m o n a t l i c h e i n e ausserdienstliche Freifahrt eingeräumt werden solle. Vielmehr müsse dem Ermessen der Eisenbahnbetriebsdirektionen überlassen bleiben, innerhalb dieses Rahmens im einzelnen nähere Bestimmungen zu treffen, wobei sich insbesondere empfehlen werde, dienstjüngeres Personal des mittleren und niederen Dienstes von dem dienstälteren, welches an sich der Erholung mehr bedarf, entsprechend zu unterscheiden; andererseits könne jedoch auch Veranlassung bestehen, über die im allgemeinen zulässige Höchstzahl, selbst bei jüngerem Personal, hinauszugehen, wenn besondere Gründe hierfür sprechen, beispielsweise wenn lediges Personal des mittleren Dienstes an abgelegenen Stationen in Betracht kommt, an denen jede Ge-

legenheit zu passendem, ausserdienstlichen Verkehr fehlt. Bei dem pragmatischen Personale und den Anwärtern für höheren Dienst werde von einer allgemeinen Begrenzung der Freifahrten abgesehen werden können, da seitens dieser Kategorien eine übermässige Ausnutzung dieser Vergünstigung nach den seitherigen Beobachtungen nicht anzunehmen sei; sollte eine solche aber gleichwohl zu Tage treten, so würde nicht verabsäumt werden dürfen, auch hier eine angemessene Einschränkung zu verfügen. 2. Eine Versagung der Freifahrt zu nicht dringlichen Reisen an dienstfreien Zeitabschnitten werde besonders veranlasst sein: a) wenn das übrige Personal derselben Dienststelle — wenn auch nur vorübergehend und stundenweise — zur Aushilfeleistung über die regelmässige Dienstleistung hinaus herangezogen werden müsste; b) wenn der Erholungszweck infolge längerer Fahrtdauer offensichtlich nicht erreicht werden würde oder nach Rückkunft die Wiederaufnahme und ordnungsmässige Durchführung des Dienstes durch Ermüdung beeinträchtigt würde; c) wenn die dienstfreien Zeitabschnitte dem Studium und der Weiterbildung am Dienstorte gewidmet werden sollten, was namentlich für die Zeit vor der Ablegung von Dienstprüfungen zutrifft.

Dieser Erlass ist am 1. d. Mts. in Wirksamkeit getreten. Nach Verlauf von 2 Monaten haben die Eisenbahnbetriebsdirektionen über die gewonnenen Erfahrungen zu berichten, wobei gleichzeitig auch weitere Anregungen zur Sache gegeben werden können.

— **Vollendung der Bodenseegürtelbahn.** Aus Stuttgart kommt die Nachricht, dass die badisch-württembergische Reststrecke der Bodenseegürtelbahn von Ueberlingen nach Friedrichshafen in Anwesenheit des Königs von Württemberg, des Grossherzogs von Baden und der Minister Dr. v. Breitling, Freiherr v. Soden und v. Brauer am 1. d. Mts. feierlich eröffnet wurde. Wie bereits in Nr. 77 S. 1177 d. Ztg. gemeldet, ist die genannte Strecke am darauf folgenden Tage dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Baurath Goepel, Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, ist zum Oberbaurath mit dem Range der Oberregierungsräthe ernannt. — Versetzt sind: der Regierungsassessor Wilhelm, bisher in Posen, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken; der Regierungs- und Baurath Daunert, bisher in Berlin, als Vorstand der Maschineninspektion nach Fulda; die Eisenbahn-Bauinspektoren: Daus, bisher in Breslau, als Vorstand der Maschineninspektion 5 nach Berlin; Leske, bisher in Fulda, als Vorstand der Werkstätteninspektion 4 (Freiburg) nach Breslau; Elbel, bisher in Graudenz, als Vorstand der Maschineninspektion nach Insterburg; Fritz, bisher in Köln, als Vorstand (auftrw.) der Werkstätteninspektion nach Braunschweig und Fietze, bisher in Insterburg, als Vorstand der Maschineninspektion nach Graudenz sowie der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Lepère, bisher in Magdeburg, an die Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken; ferner die Eisenbahn-Verkehrsinspektoren Brandt, bisher in Essen, als Vorstand der Verkehrsinspektion 1 nach Breslau und Hagen, bisher in Posen, als Vorstand der Verkehrsinspektion 1 nach Essen a. R. — Die Stellen von Eisenbahndirektionsmitgliedern sind verliehen: den Regierungsassessoren Dr. Lüttcken in Köln und Vogel in Cassel.

Der Finanz- und Baurath Otto Alexander Schmidt bei der Betriebsdirektion Dresden-N. der sächsischen Staatseisenbahnen ist in den Ruhestand getreten.

Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen sind folgende Aenderungen eingetreten: Es wurden befördert auf die Stelle des Vorstandes der Eisenbahntelegrapheninspektion mit dem Titel „Eisenbahntelegrapheninspektor" und mit den Dienstrechten eines Maschineninspektors der Telegrapheningeniör Bose bei der Generaldirektion der Posten und Telegraphen; betraut mit den Verrichtungen des Vorstandes des Centralbüros der Generaldirektion der Staatseisenbahnen der Inspektor Braun bei dieser Generaldirektion; ihrem Ansuchen entsprechend versetzt die Bahnhofsinspektoren Hindennach in Cannstatt auf die erledigte Stelle des Bahnhofsinspektors in Stuttgart Hauptbahnhof und Sartor in Horb auf die erledigte Stelle des Bahnhofsinspektors in Plochingen; ernannt der Betriebsinspektionsassistent Fricker in Freudenstadt zum Oberbahnsekretär bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen; versetzt auf je eine Betriebsinspektionsassistentenstelle in Mühlacker der Eisenbahnsekretär Gann in Bietigheim, Ulm der Eisenbahnsekretär Greil in Stuttgart, Heilbronn der Eisenbahnsekretär Uzler in Tuttlingen, Stuttgart der Eisenbahnsekretär Haas daselbst, Ulm der Eisenbahnsekretär Weber in Waiblingen, Heilbronn der Eisenbahnsekretär Stark bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Aenderung des Eisenbahn-Betriebsreglements.** Mit der im „Reichsgesetzblatt" verlautbarten Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 24. September d. J. ist ein Nachtrag zum Eisenbahn-Betriebsreglement mit Wirsamkeit vom 10. Oktober d. J. herausgegeben worden. Die in dieser Verordnung zur Durchführung gelangten Abänderungen und Ergänzungen des Betriebsreglements bezwecken zunächst die Herstellung der Uebereinstimmung derselben mit den Bestimmungen des am 10. Oktober d. J. zur Einführung gelangenden Pariser Zusatzübereinkommens zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (kundgemacht in dem am 10. September d. J. ausgegebenen „Reichsgesetzblatt"), um auf diese Weise die mannigfachen Vortheile, welche dieses Zusatzübereinkommen im internationalen Verkehre dem verfrachtenden Publikum bietet, dem letzteren auch im inneren österreichischen sowie auch im Verkehre zwischen den österreichischen und ungarischen Bahnen zugänglich zu machen. Ausserdem verfolgt diese Verordnung den Zweck, die Bestimmungen des Betriebsreglements, insofern dies nicht ohnehin schon durch den früheren Nachtrag zu demselben vom 1. August 1900 geschehen ist, mit jenen der am 1. Januar 1900 auf den Eisenbahnen des Deutschen Reiches wirksam gewordenen neuen Verkehrsordnung soweit als thunlich in Uebereinstimmung zu bringen. Ueberdies werden mit dem in Rede stehenden Nachtrag einige andere Ergänzungen von geringerer Bedeutung durchgeführt.

Gleichzeitig mit dem Nachtrag zum Betriebsreglement tritt auch ein solcher zum gemeinsamen Tariftheil I (Abth. A) der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen und der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen in Kraft. Dieser Nachtrag bringt die durch das Betriebsreglement nothwendig werdenden Aenderungen im Tariftheil I zur Durchführung. Einzelne der in das Betriebsreglement neu aufgenommenen Bestimmungen waren früher als Zusatzbestimmungen im genannten Tarif enthalten; selbstverständlich fallen diese Zusatzbestimmungen nunmehr aus.

— **Viehkursbuch.** Das Eisenbahnministerium hat sich infolge mehrfach aus Interessentenkreisen geäusserten Wünschen veranlasst gefunden, die Herausgabe eines Kursbuches für den Viehverkehr in die Wege zu leiten. Dasselbe soll bereits demnächst zum ersten Male erscheinen und wird nicht nur die Fahrordnungen der vorzugsweise zur Beförderung von Vieh bei den einzelnen Verwaltungen dienenden Züge, sondern auch eine Zusammenstellung aller für den Viehverkehr wichtigen Vorschriften und Bestimmungen, das Verzeichniss der Ein- und Ausladestationen usw. enthalten. Das Viehkursbuch ist geeignet, einem dringenden Bedürfnisse Rechnung zu tragen, und ist nicht zu zweifeln, dass es in Interessentenkreisen ebenso wie das vor etwa Jahresfrist in Deutschland eingeführte grosse Verbreitung finden werde.

— **Jubiläum des österreichisch-ungarisch-russischen Eisenbahnverbandes.** Der österreichisch-ungarisch-russische Eisenbahnverband, welcher den gesammten direkten Eisenbahnverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Russland umfasst, feiert anlässlich der diesjährigen Generalkonferenz (Anfangs Oktober d. J.) seinen 25 jährigen Bestand.

Vor dem Jahre 1875 bestand ein direkter Eisenbahnverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Russland nur in sehr beschränktem Maasse. Erst in der in Wien im Mai 1875 abgehaltenen Konferenz des austro-russischen Verkehres über die Nordbahn-Warschau-Terespol wurde von der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahnverwaltung die Abhaltung einer Generalkonferenz für alle österreichisch-ungarisch-russischen direkten Verkehre zum Zwecke der Grundung eines österreichisch-ungarisch-russischen Eisenbahnverbandes angeregt. Bereits im Februar 1876 fand die erste Generalkonferenz des Verbandes statt. Der Verband hat sich seit seinem Bestehen die Pflege der gesammten Verkehrsbeziehungen zwischen Russland und Oesterreich-Ungarn zur Aufgabe gemacht, also die Vereinbarung und Ausgabe direkter Tarife für die Beförderung von Personen, Gütern, Thieren, Leichen und Fahrzeugen, die Regelung der Verkehrsleitung, Frachtvertheilung und Abrechnung des Güterdienstes der Verbandsstationen (letztere durch ein besonderes Abrechnungsbüro), die Behandlung der Fracht- und Entschädigungsreklamationen. In den ersten Jahren beschränkte sich der direkte Güterverkehr nur auf den Grenzübergangspunkt Granica (Sosnowice), welcher Umstand die Betheiligung einer verhältnissmässig nur geringen Anzahl der russischen Eisenbahnverwaltungen erklärlich macht. Erst durch die Verschmelzung der verschiedenen Tarife für die südwestrussischen Eisenbahnen wurde der Beitritt derjenigen Bahnen herbeigeführt, welche den Verkehr mit den Grenzübergangspunkten Brody, Podwołoczyska und Nowosielitza vermitteln.

Gleichzeitig mit der hierdurch bedingten Verschiebung der Verkehrsverhältnisse trat eine Neuordnung der Vereinbarungen über die Verkehrstheilung ein, indem das gesammte russische Verbandsgebiet in zwei Verkehrsgruppen getrennt wurde, von welchen die eine den Verkehr über Granica (Sosnowice), die andere den Verkehr über Brody, Podwoloczyska und Nowosielitza umfasste. Auf der hierdurch geschaffenen Grundlage beruhen der Hauptsache nach noch die heutigen Verhältnisse bezüglich des Güterverkehres.

Was den direkten Personenverkehr betrifft, so wurde schon im Jahre 1885 seitens der russischen Eisenbahnverwaltungen die Einführung direkter Fahrkarten zwischen Moskau, St. Petersburg und Warschau einerseits und Karlsbad, Marienbad, Franzensbad und Teplitz andererseits angeregt, ohne dass indessen dieser Anregung zunächst entsprochen worden wäre. In den folgenden Jahren wurden — gleichfalls vorläufig erfolglose — Verhandlungen wegen Einführung von Rundreisekarten zwischen Moskau einerseits und Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Italien, der Schweiz, Frankreich und England andererseits gepflogen. Erst im Jahre 1895 wurde die Einführung des direkten Tarifes für Personen und Reisegepäck beschlossen. Der erste Tarif erschien im Jahre 1896.

Die Gesammteinnahmen des Verbandes sind von rund 1 000 000 Kr. im Jahre 1877 auf 6 300 000 Kr. im Jahre 1900 gestiegen.

Der Entwickelungsgang des Verbandes, welcher von kleinen Anfängen bis zu seiner heutigen Bedeutung herangewachsen ist, bildet einen lehrreichen Abschnitt der Eisenbahn- und Wirthschaftsgeschichte. Wenn man die Schwierigkeiten erwägt, die der Schaffung und Ausbildung dieses Verbandes infolge der so verschiedenen wirthschaftlichen und Betriebsverhältnisse der Bahnen in den beiden Staaten entgegenstanden, so kann mit voller Befriedigung auf die erzielten Erfolge zurückgeblickt werden.

— **Lokalbahn Stammersdorf - Auersthal.** Die Verhandlungen, betreffend die Konzessionirung der niederösterreichischen Landesbahn Stammersdorf-Auersthal, sind, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, zum Abschlusse gediehen, und steht die Ertheilung der Konzession in naher Zeit bevor. Die 22 km lange Lokalbahn ist eine Fortsetzung der Linie Wien-Stammersdorf der Dampftramwaygesellschaft vormals Krauss & Co., welcher auf Grund eines seinem wesentlichen Inhalte nach bereits vereinbarten Betriebsvertrages der Betrieb der Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal von dem Konzessionär, dem niederösterreichischen Landesausschusse, auf die Dauer von 25 Jahren übertragen werden wird. Die Geldbeschaffung erfolgt in der Weise, dass das Land Niederösterreich die Garantie für das Vorzugskapital im Höchstbetrage von 1 200 000 Kr. übernimmt, während die Interessentenbeiträge durch Uebernahme von Stammaktien im Betrage von 540 000 Kr. geleistet werden.

— **Lokalbahn Janów-Jaworów.** Die Konzessionäre der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów streben bekanntlich seit längerer Zeit die Konzession für die Fortsetzungslinie von Janów nach Jaworów an. Nachdem der galizische Landtag für diese Bahn eine Beihilfe im Betrage von 300 000 Kr. durch Uebernahme von Stammaktien bewilligt hat und die seitens der Staatseisenbahnverwaltung gepflogenen Erhebungen ergaben, dass eine finanzielle Sicherstellung des Vorzugskapitals durch Stundung der Betriebskosten zulässig ist, wurden die Konzessionsverhandlungen eingeleitet, welche, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, in den jüngsten Tagen zu einer Einigung geführt haben. Das Anlagekapital der 31,1 km langen Lokalbahn ist mit 2 000 000 Kr. festgestellt, von denen 300 000 Kr. auf die vom Lande zu übernehmenden Stammaktien und 1 700 000 Kr. auf die auszugebenden Prioritätsaktien entfallen. Die Bauzeit ist auf $1\frac{1}{2}$ Jahre festgesetzt.

— **Herabsetzung der Ladefristen.** Mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums hat die Buschtêhrader Bahn mit Rücksicht auf den beginnenden stärkeren Wagenbedarf vom 1. d. Mts. angefangen bis auf weiteres, längstens jedoch bis 24. Dezember d. J. die bei Wagenladungsgütern mit 24 fortlaufenden Stunden festgesetzte Auflade- bezw. Abladefrist für mineralische Kohle, Kalksteine, Ziegel, Bruchsteine, Rüben, Rübenschnitte und Kalkschlamm auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

— **Verschiebung einer Eisenbahnbrücke bei Prag.** Am 30. September fand in Anwesenheit des Eisenbahnministers die Verschiebung des eisernen Ueberbaues und bald darauf das Einschieben des neuen Ueberbaues der Eisenbahnverbindungsbrücke unterhalb des Vysehrad statt. Der Minister verfolgte mit grossem Interesse die neue Art des Verschiebens. Es wurden alle drei Brückenfelder gleichzeitig in Bewegung gesetzt, und in anderthalb Stunden ruhte der neue Ueberbau bereits auf den Pfeilern.

An demselben Tage fand sich der Eisenbahnminister im Verwaltungsgebäude der Staatsbahndirektion Prag ein und machte einen Rundgang durch sämmtliche Abtheilungen dieser Direktion.

— **Bau eines neuen Bahnhofes in Lemberg.** Der Eisenbahnminister trifft am 7. d. Mts. in Begleitung mehrerer höherer Beamten des Eisenbahnministeriums in Lemberg ein, um der Grundsteinlegung des neuen Bahnhofes der Staatsbahnen beizuwohnen. Der neue Bahnhof dürfte seiner Anlage nach zu den allergrössten Baulichkeiten dieser Art zählen. Von hier begibt sich der Eisenbahnminister zur Besichtigung der Linie der durch das Investitionsgesetz sichergestellten Eisenbahn Lemberg-Sambor-ungarische Grenze.

— **Herstellung eines neuen Anschlusses an die bayerischen Bahnen.** In Budweis tagte vor kurzem das Komitee für den Ausbau der südböhmischen Lokalbahnen nach Bayern. Es wurde hierbei mitgetheilt, dass sowohl von bayerischer wie von österreichischer Seite der Ausbau und Anschluss der Bahnen Budweis-Salnau und Prachatitz-Winterberg-Wallern nach Waldkirchen bald in Angriff genommen werden dürfte.

— **Vereinfachung der Güterabfertigung.** Eine dem Markensystem für Frankirung von Stückgütern ähnliche Begünstigung, welche sich bewährt hat, ist von der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft schon vor mehreren Jahren eingeführt worden. Es wird nämlich bei bestimmten Zügen mit Personenbeförderung die Aufgabe ermässigter Eilgüter als „Gepäck“ gegen Bezahlung der Gebühren für ermässigtes Eilgut zugelassen. Auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen ist die Beförderung von Gütern als Expressgut allgemein eingeführt. Bisher wird von dieser Beförderungsart ausser bei Sendungen an die Budapester Markthalle nur noch bei Milchsendungen in grösserem Umfange Gebrauch gemacht. In Bosnien und der Hercegovina besteht ebenfalls die Beförderung von Gütern als Expressgut mit der Erweiterung, dass auch ganze Wagenladungen auf diese Art befördert werden können.

— **Rückgang der Preise für Kohle und andere Bedarfsgegenstände der Eisenbahnen.** Im vergangenen Jahre hatten die österreichischen Eisenbahnen infolge der Preissteigerung der Kohle bedeutende Mehrausgaben. Diese betrugen nach den Angaben des „Tarifanzeigers“ bei der Südbahn 1 124 000 Kr., Staatsbahn 600 000 Kr., Ferdinands-Nordbahn 546 000 Kr., Nordwestbahn Lit. A 275 000 Kr. und Lit. B. 198 000 Kr., Buschtêhrader Bahn Lit. A 169 000 Kr. und Lit. B 250 000 Kr. Für das laufende Jahr ist allerdings bei der Mehrzahl der Bahnen noch keine Entlastung zu erwarten, da die Abschlüsse für dieses Jahr zumeist noch in einer Zeit gemacht wurden, in welcher die Kohlenpreise noch sehr hoch waren. Dagegen werden die Bahnen im Jahre 1902 sehr bedeutende Ersparnisse bei den Kosten der Kohlenbeschaffung erzielen.

Neben der Kohle sind in der letzten Zeit auch die Preise anderer Bedarfsgegenstände wesentlich zurückgegangen, so die Preise der Schienen, Achsen usw. Der Preis der Schienen ist von etwa 20 Kr. für den Doppelcentner auf 16 Kr. zurückgegangen. Aehnlich sind die Rückgänge auch bei den anderen Eisenbahnmaterialien, und es müssen sich jedenfalls hieraus nicht zu unterschätzende Ersparnisse für die Bahnen ergeben.

Rumänien.

— **Zum Eisenbahnunfall bei Palota** wird dem „Hamb. Korresp.“ unterm 24. September aus Bukarest folgendes geschrieben: „Die nach dem Auslande gelangten Nachrichten über das auf der Strecke zwischen Palota und Turn-Severin stattgehabte grosse Eisenbahnunglück sind theils unzutreffend, theils übertrieben. Der Thatbestand ist folgender: Der Bukarest-Wiener Eilzug, der am Donnerstag Abend, den 19. September, fahrplanmässig von hier abfuhr, wurde auf der 19 km langen Strecke von Palota nach Turn-Severin bei Km. 352 um 2 Uhr 10 Minuten Morgens von einem Petroleumlastzuge eingeholt, der von der Station Palota 10 Minuten nach Abfahrt des Eilzuges abgelassen worden war. Durch den überaus heftigen Zusammenstoss, der durch die grosse Geschwindigkeit des Lastzuges bedingt war, entgleisten nicht nur beide Züge, sondern einige der vorderen Petroleumwagen wurden auch derartig beschädigt, dass ein Theil des Rohöls ausströmte. Dieses entzündete sich an dem Feuer der auf dem Bahnkörper liegenden Lokomotive des eigenen Zuges, infolge dessen dann die Cisternenwagen Feuer fingen und explodirten. Das in dem engen Einschnitte thalwärts fliessende brennende Petroleum hüllte die beiden Züge in ein Flammenmeer, durch das ein grosser Theil des Betriebsmaterials sowie eine ziemlich lange Strecke des Unterbaues zerstört wurden. Laut gestern Abend von der Bahndirektion gegebenen Mittheilungen wurden zwei Fahrgäste und sieben

Bahnbedienstete, also zusammen neun Personen getödtet, während sieben Reisende und neun Bedienstete oder zusammen 16 Personen verwundet worden sind. Den letzteren konnte durch die Aerzte, die mit dem von der 12 km von der Unglücksstelle entfernten Station Turn-Severin abgesandten Hilfszug anlangten, schnell die nöthige Hilfe geleistet werden. Sie wurden dann nach Turn-Severin übergeführt. Glücklicherweise sind die Verwundungen fast durchweg sehr leicht, und mit Ausnahme eines Reisenden, Herrn H. Weiss aus Puciosa, der wegen eines Rippenbruchs noch das Bett hütet, haben alle anderen ihre Beschäftigungen wieder aufnehmen können. Die von der Bahndirektion sowie von den zuständigen Gerichten eingeleiteten Untersuchungen dürften in kurzer Zeit Aufklärung über die wirklichen Ursachen des Unglücks schaffen und dabei auch feststellen, ob irgend jemand für dasselbe verantwortlich gemacht werden kann. Bis jetzt kann nur gesagt werden, dass es sich auch in diesem Falle um einen jener Bahnunfälle handelt, die auch bei der grössten Vorsicht und der strengsten Ueberwachung stets vorkommen und nie ganz zu vermeiden sein werden. Laut bestehender Fahrordnung hat die Station einen langsamer fahrenden Zug (in diesem Falle den Lastzug) fünf Minuten nach Abgang des schneller fahrendes Zuges (in diesem Falle des Eilzuges) abzulassen. Da die Zwischenzeit bei dieser Gelegenheit zehn Minuten betragen hat, so trifft niemand ein Verschulden. Die Bremsen waren auch in gutem Zustande. Die Postbeamten und Bediensteten haben sich retten können, und ungeachtet ihrer Verwundungen ist es ihnen gelungen, fünf Postsäcke zu retten, während die übrigen verbrannten. Nach anderweiter Meldung wird der Gesammtschaden auf mehr als 2 000 000 Fr. geschätzt."

Ist die oben wiedergegebene Darstellung richtig, so beweist sie nur aufs neue, wie unendlich gefährlich das Fahren der Züge in Zeitabstand ist, zumal wenn die Vorschriften eine so rasche zeitliche Aufeinanderfolge der Züge zulassen, wie sie oben mitgetheilt wird.

Uebrige europäische Länder.

— **Französische Zufahrtslinien zum Simplon.** In der société d'économie politique in Paris hielt kürzlich Herr M. Sayous über die auch von uns mehrfach erwähnten Projekte der Zufahrtslinien zum Simplon und der Durchbohrung des Col de la Faucille einen Vortrag, in welchem er, dem „Economiste français" zufolge, auf die ausserordentlich grosse Bedeutung des Simplontunnels als Verbindungsweg zwischen dem nordwestlichen Europa einerseits und Italien und dem Orient andererseits hinwies und zeigte, dass Frankreich von der Natur dazu auserlesen sei, auf sein Gebiet einen grossen Theil des neuen internationalen Weges durch die Anlage einer möglichst ebenen Bahn zu leiten. Die dabei in Frage kommenden drei Projekte behandelte Sayous in umfassendster Weise und fasste nach Schluss der Erörterungen, die sich an seinen Vortrag knüpften, seine Ansichten dahin zusammen, dass er zwar die Durchbohrung des Col de la Faucille für das richtigste Projekt halte, weil es die natürlichste und bequemste Verbindung zwischen Paris und Mailand herstelle, dass aber die grossen Kosten dieses Projekts, die sich auf etwa 100 000 000 Fr. belaufen würden, nur geringe Aussicht auf Verwirklichung böten. Am wahrscheinlichsten sei die Ausführung desjenigen Projektes, welches durch eine Verbesserung der Strecke zwischen Frasnes und Vallorbes die Möglichkeit der direkten Zufahrtslinie Paris-Lausanne eröffnen würde. Hier wären für Tunnelarbeiten etwa 28 000 000 Fr., von denen die Schweiz 8 000 000 Fr. beizusteuern hätte, erforderlich.

— **Albulatunnel.** Die Arbeiten, die früher unter verschiedenen Schwierigkeiten litten, gehen jetzt schneller vorwärts. Festes Gestein ist erreicht. Die Gesammtlänge des Tunnels beträgt 5 866 m. Der Sohlstollen hat bisher eine Länge von 2 795 m, der fertige Tunnel eine solche von 1 838 m erreicht.

— **Rückkauf der schweizerischen Nordostbahn.** In der am 2. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung zur Beschlussfassung über den Rückkauf waren der „B. B.-Ztg." zufolge von 550 eingetragenen Aktionären mit 74 163 stimmberechtigten Aktien nur 97 Aktionäre mit 34 946 Aktien anwesend. Da für eine gültige Beschlussfassung zwei Drittel der Aktien, also 49 442, vertreten sein müssen, war die Versammlung nicht beschlussfähig. Entsprechend dem Antrage der Direktion wurde die Einberufung einer neuen Generalversammlung mit 28 010 gegen 140 Stimmen für den 2. November d. J. beschlossen.

— **Italienische Zufahrtslinien zum Simplontunnel.** Zwischen der Direktion der italienischen Mittelmeerbahn und dem Generalinspektor der italienischen Eisenbahnen fanden, wie eine Depesche der „B. B.-Ztg." meldet, in der letzten Zeit in Mailand mehrfache Besprechungen bezüglich des Baues von Zufahrtslinien zum Simplontunnel statt, die ein befriedigendes Ergebniss zeitigten und demnächst zum Abschluss führen dürften. Es wäre dies um so erfreulicher, als bei einer längeren Verzögerung der Angelegenheit zu befürchten wäre, dass der Simplontunnel früher fertiggestellt wird, als die italienischen Zuführungslinien.

— **Verkehrsstockungen auf der italienischen Mittelmeerbahn.** Da die unzureichenden Kais und Lagerräume im Hafen von Genua mit den zur Verschiffung gelangenden Waaren gegenwärtig überfüllt sind, stellt einer Meldung der „B. B.-Ztg." zufolge die Mittelmeerbahn die Frachtgutannahme dorthin in ihrem ersten Bezirk, umfassend die sämmtlichen Linien nördlich Pisa, für 4 Tage ein.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahn Damaskus-Mekka.** Ueber den gegenwärtigen Stand des Baues der Hedschasbahn werden der „B. B.-Ztg." folgende zuverlässige Mittheilungen gemacht: Von dem ersten Bauabschnitt Damaskus-M'zrib (Parallelbahn der bereits bestehenden Linie), deren Länge ungefähr 103 km beträgt, ist der Linienzug der Bahn bis 80 km festgelegt. An den Erdarbeiten zwischen dem Anfangspunkte (Kademi-scherif) und Kilometer 50 wird fleissig gearbeitet. Für die Kunstbauten auf dieser Strecke werden zur Zeit Kalk und Steine vorbereitet. Gebaut wird diese Strecke nicht in eigener Regie der türkischen Regierung, sondern die drei Loose bis Kilometer 50 sind an Unternehmer vergeben und zwar an einen Oesterreicher, an einen Italiener und an einen eingeborenen Syrier. Von M'zrib weiter sind die Erdarbeiten bis Kilometer 24 beendigt, gehen aber nur langsam vorwärts. Das Gleis ist, auf einfacher Schotterlage, bis Kilometer 13 gelegt. An Schienen und Schienenbefestigungsmaterial sind 20 000 t bestellt worden, wovon bisher ungefähr 75 % in Beyrut eingeliefert wurden. Im allgemeinen kann man sagen, dass der Bau nur langsam vor sich geht und die Vollendung des Baues viele Jahre brauchen wird, da sich die Schwierigkeiten und Hindernisse im Fortschreiten nur noch vermehren werden.

— **Eisenbahnprojekte in Kamerun.** In der „D. Kol.-Ztg." theilt Dr. A. Schulte im Hofe mit, dass sich eine Vereinigung gebildet hat, welche die Bahn Viktoria-Mundame zu bauen beabsichtigt und schon in allernächster Zeit mit den Vorarbeiten beginnen wird. An der Spitze dieser Vereinigung steht der Schlosshauptmann von Stettin, Exzellenz Graf v. Borcke auf Stargardt. Da durch diese Bahn der Grundstein zu der so unbedingt nothwendigen Erschliessung Kameruns gelegt wird, so erörtert Herr Dr. Schulte a. a. O. weiter, welche Bahnen überhaupt im Laufe der nächsten Jahre voraussichtlich für Kamerun in Frage kommen. Es sind drei Linien, die, abgesehen von ihrem strategischen Werthe, für die einzelnen Interessenten Kameruns, seien es Pflanzer oder Kaufleute, besonders erwünscht sind. Die wichtigste von diesen ist diejenige, welche, von Viktoria ausgehend, an den Abhängen des Kamerunberges entlang über Mundame in der Richtung nach Tinto und Bali weiter gehen würde. Durch die Strecke Viktoria-Mundame werden die fruchtbaren Gelände am Kamerunberg, die zum weitaus grössten Theil schon in Händen von Pflanzungsgesellschaften sind, erschlossen. Diese Gesellschaften haben demnach ein grosses Interesse an dem Bau dieser Bahn, zumal durch eine derartige Verkehrserleichterung die Anwerbung von Arbeitern in dem bevölkerten Hinterland erleichtert wird. Ein fast gleich grosses Interesse haben die in Viktoria und Mundame ansässigen Handelsfirmen. Wenn diese auch mittelst Boot ihre Waaren den Mungo hinauf und hinunter bringen können, so ist doch zu berücksichtigen, dass dies nur während einer Dauer von vier Monaten im Jahre, und zwar während der Regenzeit, möglich ist. Ein weiteres Interesse hat die Nordwest-Kamerun-Gesellschaft. Ihr Konzessionsgebiet wird durch die Bahn Viktoria-Mundame der Küste näher gerückt und durch die Verlängerung dieser Bahn geradezu erschlossen. Schliesslich ist nach Fertigstellung dieser ersten Theilstrecke eine Ausnutzung des fruchtbaren Bakossygebirges möglich.

Eine zweite Bahn kommt zur Erschliessung des Wutelandes in Betracht. Da der Sanaga bis Edea schiffbar ist, würde diese Bahn von hier aus den Sanaga hinauf gehen, um die fruchtbaren und bevölkerten Distrikte von Wute zu erschliessen.

Eine dritte Bahn müsste den Njongfluss oberhalb der Tappenbeckschnellen mit der Küste verbinden. Da der Njongfluss oberhalb dieser Schnellen bis weit ins Innere hinein schiffbar zu sein scheint, würde hierdurch das südliche Hinterland bis nahe zur Ostgrenze erschlossen und zugleich das Gebiet der Süd-Kamerun-Gesellschaft mit der Küste verbunden.

Nicht lange mehr wird es dauern, und wir werden auch in Kamerun im bequemen Eisenbahnwagen den Urwald, an Stelle dessen allerdings dann bald üppige Pflanzungen sich ausdehnen werden, durcheilen, und neben der Höhenstation Buea wird man auf bequeme Weise die gesunderen, fruchtbaren und bevölkerten Bezirke des Hinterlandes erreichen können.

— **Usambarabahn (Deutsch-Ostafrika).** Ueber die Fortschritte des Bahnbaues im Vierteljahr April/Juni d. J. berichtet das „D. Kol.-Bl." folgendes: Auf der Neubaustrecke Muhesa-Korogwe wurden durch das anhaltende Regenwetter, welches bereits im März eingesetzt hatte und bis in den Juni hinein dauerte, sämmtliche Arbeiten stark zurückgehalten. Das Gleisverlegen ruhte wochenlang vollkommen. Nach Angabe von Ortsangesessenen, welche bereits zwölf Jahre im Lande sich befinden, soll die diesjährige Regenperiode die stärkste sein, welche bisher vorgekommen ist. Im Lugerathal erwiesen sich die geschütteten Dämme hinsichtlich der Höhe als ungenügend. Das Wasser stand stellenweise 10 bis 20 cm über der Dammkrone, die Erhöhung der letzteren um 50 cm wurde daher in Angriff genommen. Der Dammkörper selbst hat wenig gelitten, da nirgends starker Strom vorhanden war. Wegen des hohen Wasserstandes konnten im Lugerathal auch keine Maurerarbeiten ausgeführt werden, die Brückenbauten sind daher noch nicht vollendet. Im Juni liess der Regen nach. Die Oberbauarbeiten wurden im vollen Umfange wieder aufgenommen, die Oberbauspitze erreichte am 1. Juli die Kinhuistation, und die Strecke bis Bombuera (Kilometer 50+500) konnte dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Der Personen- und Güterverkehr über Muhesa hinaus erfolgt aber vorläufig nur mit den täglich verkehrenden Materialzügen. Besondere Züge sind für diesen Zweck noch nicht eingestellt worden.

Ein Mangel an Arbeitern ist nicht mehr vorgekommen, da nur noch geringfügige Arbeiten am Bahnkörper auszuführen waren und infolge dessen farbige Arbeiter entbehrt werden konnten. Von den europäischen Unternehmern verliess ein Theil die Strecke, um sich neue Beschäftigung bei einem Bahnbau auf Madagaskar zu suchen. Der Gesundheitszustand war bei dem Beamtenpersonal im verflossenen Vierteljahr ein besonders guter (durchnittlich 0,15 % Erkrankungen des Personals). Todesfälle von europäischen Angestellten kamen nicht vor.

Allgemeines.

— **Selbstthätige Signale auf den Lokomotiven** sollen nach den „Engineering News" auf der Chicago & Eastern Illinois R. R. eingeführt werden, und zwar auf der 53 km langen Strecke zwischen Dolton und Momence. 51 Lokomotiven werden mit einer von Miller angegebenen Signaleinrichtung ausgerüstet, die einige Monate auf einem 10 km langen Abschnitt der Bahn an einer Lokomotive erprobt worden ist. Die Linie wird in Blockabschnitte von passender Länge getheilt, und aneinanderstossende Blockabschnitte sind durch ein Gleisstück von einer Schienenlänge von einander isolirt. An diesen Punkten stehen Gleisbatterien, deren positiver Pol an die isolirte Schiene gelegt ist, während der negative zur rückwärtigen Blockstrecke geführt ist, wobei zu bemerken ist, dass in den Blockstrecken selbst die Schienen an den Stössen in bekannter Weise durch Kupferstreifen miteinander verbunden sind. Im Führerstand der Lokomotive befinden sich zwei elektrische Signallampen, die eine weiss oder grün, die andere roth. Eine von beiden zeigt stets Licht. Sie erhalten von einer auf der Lokomotive oder dem Tender befindlichen Batterie ihren Strom, der durch ein vom Streckenstrom in Thätigkeit gesetztes Instrument, das sich auf der Lokomotive befindet, von der einen Lampe auf die andere geschaltet wird. Jede Achse hat mit diesem Instrument elektrisch leitende Verbindung. Sobald die Räder das isolirte Gleisstück berühren, tritt die Signalvorrichtung in Thätigkeit und zeigt die Stellung der Signale der anschliessenden Blockstrecke an. Leider ist der Quelle das nähere über den Vorgang beim Signalisiren der Züge nicht zu entnehmen.

— **Die alte Brooklynbrücke.** In einem soeben auf behördliche Veranlassung erstatteten Bericht über diese Brücke, der theilweise veröffentlicht worden ist, ist gesagt, dass der jetzige Sicherheitsgrad zu gering, die Nothwendigkeit für Ausbesserungen sehr dringlich sei und dass die Sicherheit ohne wesentliche Beeinträchtigung des Verkehres mit verhältnissmässig sehr geringen Kosten erhöht werden könne. Die Berichterstatter, E. Duryea und Joseph Meyer, haben auch Mittel für die Verbesserung vorgeschlagen; ehe jedoch das weitere veranlasst wird, soll der Bericht erst anderen namhaften Ingeniören zur Aeusserung vorgelegt werden. Die „Engineering News", denen wir das vorstehende entnehmen, fügen hinzu, dass die Hängestangen, welche zu dem Unfall, über den in Nr. 73 S. 1125 d. Ztg. berichtet ist, Anlass gaben, leicht und mit wenig Kosten ausgewechselt werden können, so dass fernere Brüche vermieden werden. Ueber die Kabel und den Hauptaufbau der Brücke finden sich keinerlei Mittheilungen im Bericht, die zu Bedenken Anlass geben könnten, aber in dem Vierteljahrhundert seit Errichtung der Brücke hat man bessere Mittel gefunden, die Trägerkonstruktion an den Kabeln aufzuhängen, und von diesen wird man jetzt Gebrauch machen.

— **Erträge des Manchester-Schifffahrtskanals.** Aus den neuesten Berichten entnehmen die Berl. „Neuesten Nachr." eine Zusammenstellung über die Einnahmen aus dem Betriebe des genannten und des Bridgewater Kanals. Diese sind, wenn man vom ersten Betriebsjahre 1894 absieht, in den Jahren 1895—1900 von 2 798 894 ℳ auf 5 952 239 ℳ gestiegen, indem sich gleichzeitig die Zahl der passirenden Tonnen von 1 358 875 auf 3 060 516 gehoben hat. Die Betriebsausgaben sind nach anderweitigen Berichten im Jahre 1900 auf 167 % der Betriebsausgaben vom Jahre 1895 gewachsen, der Ueberschuss aber der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben auf 546 % der Ueberschüsse von 1895. Es entspricht diese letztere Summe freilich erst einer Verzinsung des gesammten Kapitalaufwandes von wenig über 0,62 %. Indessen ist zu berücksichtigen, dass die Möglichkeit, die Seeschiffe in Manchester statt in Liverpool löschen und laden zu lassen, für die Hauptinteressenten des Kanals, die im wesentlichen doch Rhederei- und kaufmännischen Kreisen angehören, sowie mittelbar auch für die Stadt Manchester, welche 5 000 000 £ zur Herstellung des Kanals beigetragen hat, sehr erheblichen Gewinn durch die entsprechende Frachtersparniss im Gefolge hat, so dass wenigstens ein grosser Theil der erforderlichen Zinsen den Interessenten in Form dieser Frachtersparnisse zu Gute kommt. Zusätzlich mag noch bemerkt werden, dass in der Summe des aufgewendeten Kapitals, 15 412 000 £, enthalten sind ausser den für den Manchester-Schifffahrtskanal aufgewendeten Grunderwerbs- und Baukosten von reichlich 10 000 000 £ auch die Kosten des Bridgewater Kanals mit 1 782 172 £.

Rechtsprechung.

— **Frachtrechtliche Entscheidung.** Eine Braunkohlentheergrube gab im Juli 1897 ein hölzernes Fass im Bruttogewicht von 186 kg, enthaltend ein aus Braunkohlentheer hergestelltes Schmieröl, unter der Frachtbriefinhaltangabe „Motoröl" in M. zur Beförderung nach G. auf.

Auf Grund des § 53 (8) V.-O. wurde im Mai 1899 von der Absenderin ein Frachtzuschlag von 2232 ℳ gefordert, nachdem im Verlaufe eines anderen Rechtsstreites bekannt geworden war, dass dieses Oel zu den unter Ziffer XX (2) der Anl. B zu § 50 der V.-O. aufgeführten Oelen gehörte. Da die Zahlung des Frachtzuschlages abgelehnt wurde, erfolgte Klage.

Das Gericht erster Instanz (Landgericht zu D.) wies die Klage mit der Begründung ab, dass der Frachtzuschlag nicht von der Absenderin, sondern von dem in den Frachtvertrag eingetretenen Empfänger des Oels zu verlangen war. Nur im Prozesswege konnte sich die Eisenbahn an die Absenderin halten.

Die Berufung der klägerischen Eisenbahnverwaltung wurde durch das Oberlandesgericht zu D. — aus einem anderen Grunde — zurückgewiesen. Der Rechtsauffassung des Vorderrichters, dass die Absenderin nur im Regresswege zur Zahlung herangezogen werden konnte, trat das Berufungsgericht nicht bei. Dagegen wurde der von der Beklagten erhobene Einwand der Verjährung gemäss § 61 (4) der Verkehrsordnung als begründet anerkannt und aus diesem Grunde die Klageabweisung der Vorinstanz gebilligt.

Auf die von der Klägerin eingelegte Revision hob das Reichsgericht in Leipzig am 10. Oktober 1900 das Berufungsurtheil auf. Gleichzeitig wurde das erstinstanzliche Urtheil dahin abgeändert, dass Beklagte den Frachtzuschlag von 2232 ℳ nebst Zinsen sowie die Kosten des Rechtsstreites zu zahlen habe.

Aus den Entscheidungsgründen wird folgendes entnommen:

Die Annahme des Berufungsgerichtes, dass die Nacheinforderung eines verwirkten Frachtzuschlages unter die Fälle unrichtiger Anwendung des Tarifes im Sinne des § 61 (4) der Verkehrsordnung zu rechnen sei und deshalb der einjährigen Verjährung unterliege, wurde verworfen. Dem Frachtzuschlag aus § 53 (7 und 8) der Verkehrsordnung kommt die rechtliche Natur einer Konventionalstrafe zu. Mit der tarifmässigen Fracht hat er nichts zu thun, da er ohne Rücksicht auf die Art des Gutes zu einem festen Satz von 12 ℳ für das Kilogramm nach dem Bruttogewicht berechnet wird.

Es bestand für die Eisenbahn ferner keine Verpflichtung, den Frachtzuschlag von dem Empfänger des Oelfasses einzuziehen. Die verwirkte Konventionalstrafe (Frachtzuschlag) ist eine Schuld des Absenders, welche nicht zu den Frachtgeldern gehört. Die Vorschrift des § 61 Abs. 1 der Verkehrsordnung, dass die Frachtgelder, wenn sie nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt werden, als auf den Empfänger angewiesen gelten, ist auf den Frachtzuschlag nicht anwendbar. Schon im § 48 des Betriebs-Reglements vom 11. Mai 1874 war es ausdrücklich in das Belieben der Eisenbahnverwaltung gestellt, eine solche Konventionalstrafe von dem Absender oder dem Empfänger einzuziehen. Eine ähnliche Vorschrift befand sich im § 50 Ziffer 4 des Betriebsreglements vom 3. Juni 1880, und dasselbe muss in Ermangelung einer entgegengesetzten Vorschrift auch jetzt gelten.

Der Absenderin stand es frei, im Frachtbrief das spezifische Gewicht des Oels anzugeben oder diese Angabe zu unterlassen. Diese Angabe wurde nicht gemacht. Sie hätte sich dann aber den Beförderungsvorschriften der Ziffer XXII der Anl. B zu § 50 der Verkehrsordnung unterwerfen müssen, wonach das Oel nur in dichten, widerstandsfähigen Metallgefässen oder in Glas- oder Steinzeuggefässen zu befördern war Schon durch die Aufgabe in einem hölzernen Fasse vernachlässigte die Beklagte diese Sicherheitsvorschriften und verwirkte den Frachtzuschlag.

Der Umstand, dass die Versandstation das Frachtstück in dem Zustande, wie es aufgegeben worden war, angenommen hat, obgleich der Frachtbrief das spezifische Gewicht nicht angab, kann die Beklagte von der Verpflichtung zur Zahlung des Frachtzuschlages nicht befreien Durch die Vorschriften des § 53 Abs. 7 und 8 der Verkehrsordnung soll ein Zwang nach der Richtung ausgeübt werden, dass seitens der Absender dasjenige geschieht, was ihnen behufs Gefahrverhütung vorgeschrieben ist. Deshalb ist auch der Frachtzuschlag mit der Thatsache der Aufgabe eines derartigen Frachtstückes unter Nichtbeobachtung der für die Absender gegebenen Vorschriften verwirkt, ohne Rücksicht darauf, dass auch seitens der Eisenbahn die bezüglichen Beförderungsvorschriften vernachlässigt worden sind. Welche Folgen eine derartige Pflichtverletzung der Eisenbahnangestellten haben kann, ist hier nicht zu untersuchen.

Dass endlich die Beklagte sich nicht damit entschuldigen kann, dass die Eisenbahn-Angestellten in M. angeblich lange Zeit hindurch ihre Oelsendungen in dem jetzt gerügten Zustande unbeanstandet angenommen haben, folgt schon aus der vorstehenden Ausführung.

Bücherschau.

— **Moeller's Kursbuch**, dessen 4. Heft für 1901 soeben bei Schmorl & v. Seefeld Nachf. in Hannover erschienen ist, kennt der Reisende als einen treuen und zuverlässigen Rathgeber. Bringt es doch neben dem reichhaltigen und durch die alphabetische Anordnung übersichtlichen Eisenbahnfahrplan auch genaue Angaben über Postverbindungen und Dampfschifffahrten. In einem Anhange sind jetzt auch die Kleinbahnen beigefügt, ebenso allgemeine praktische und wissenswerthe Mittheilungen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. die am 1. Oktober d. J. für den Güterverkehr eröffnete Verbindungsbahn zwischen dem Rangirbahnhof Weddau und der Strecke Duisburg-Oberhausen (West) (6,38 km) nebst der Abzweigung nach Duisburg-Hochfeld (Süd) (1,74 km) der königl. Eisenbahndirektion Essen;
2. die am 1. Oktober d. J. vorläufig für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnete Strecke Berent-Gollubien (11,454 km) der königl. Eisenbahndirektion Danzig;
3. die am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Soltau-Buchholz (45,2 km) der königl. Eisenbahndirektion Hannover.

Eröffnung von Strecken.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 24. Oktober d. J. wird die schmalspurige Linie Colmar-Ensisheim-Bollweiler (34,611 km) dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. Dezember d. J. wird die bisher für den Personenverkehr auf der Berliner Ringbahn eingerichtete Station Papestrasse für den Personen- und Gepäckverkehr der Vorortstrecken Berlin-Gross-Lichterfelde Ost und Berlin-Zossen eröffnet und mit dem gleichen Zeitpunkte die Umleitung des Vorortverkehres Berlin-Gross-Lichterfelde Ost und Zossen von dem Anhalter nach dem Potsdamer Bahnhof durchgeführt werden. Die neue Vorortstation ist belegen zwischen der Station Potsdamer Bahnhof (Vorortbahn) und den Stationen Südende bezw. Mariendorf. Die Entfernungen betragen zwischen Papestrasse und Berlin Potsd. Bhf. (Vorortbahn) 3,49 km, zwischen Papestrasse und Südende 3,02 km und zwischen Papestrasse und Mariendorf 3,20 km. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 77 — Inser.-Nr. 2532 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Mainz. Am 1. Oktober d. J. ist der an der Strecke Frankfurt-Mannheim zwischen den Stationen Goldstein und Walldorf gelegene Haltepunkt Mitteldick für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen bis Goldstein 4,09, bis Walldorf 4,37 km. Sonstige Abfertigungen von und nach Mitteldick finden nicht statt. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 77 – Inser.-Nr. 2531 — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen der Haltestelle Paak und der Station Wöllan in Kilometer 1225/6 der Linie Unterdrauburg-Wöllan gelegene Haltestelle Selle ist am 1. Oktober d. J. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die Haltestelle Redingen i. L., welche bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Eil- und Frachtstückgutverkehr diente, ist am 1. Oktober d. J. auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Grossherzogl. badische Staatseisenbahnen. Die Station Dogern an der Strecke Basel-Konstanz ist am 1. Oktober d. J. für den unbeschränkten Güterdienst eröffnet worden.

Eröffnung einer Verkehrsausweiche und Eröffnung der Personenhaltestelle „Kis-Szabadka" für den Gesammtverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Am 1. Oktober d. J. ist an der Linie Budapest-Czáktornya Landesgrenze, zwischen den Stationen Kotor A. Domborn und Murakirály im Kilometer 84,293, eine Verkehrsausweiche mit der Benennung Alsó-Mihályfalva und die bisherige Personenhaltestelle Kis-Szabadka an derselben Linie — zwischen den Stationen Murakirály und Csáktornya im Kilometer 69,666 — als eine für den Gesammtverkehr eingerichtete Station eröffnet worden. Von und nach der Verkehrsausweiche Alsó-Mihályfalva werden weder Personen noch Güter befördert. In Kis-Szabadka können Güter, deren Manipulation eine Stirnverladerampe erfordert, weder auf- noch abgegeben werden, und ist diese Station zur Viehverladung nicht ermächtigt.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Vom 1. September d. J. ab ist die Benennung der an der Felek-Fogaraser Lokalbahn gelegenen Haltestelle Alsó-Szombatfalva megállóhely in Kincstári ménes 27 sz. őrház abgeändert worden.

Gemeinsame Abfertigungsvorschriften.

Die vom 10. Oktober d. J. ab gültigen neuen „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften" des Vereins sind erschienen und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I/218 vom 18. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen des Vereins (abgesandt am 25. September d. J.).

Nr. I/219 vom 28. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung der Festsetzungen unter B 3 der zusätzlichen Bestimmungen zu § 10 des Vereins - Betriebsreglements (abgesandt am 30. September d. J.).

Nr. I/240 vom 28. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Uebertragung des Verkaufs von zusammenstellbaren Fahrscheinheften an Reiseunternehmer (abgesandt am 1. Oktober d. J.).

Nr. II/228 vom 26. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Herstellung von Beklebetafeln an den Wagen zur Aufnahme von Uebergangszetteln (abgesandt am 30. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr.
Tariftheil II, Heft 2.
(Berichtigung der verlautbarten Schnittsätze für Getreide etc. für die Station Schottwitz.)

Die in diesem Blatte Nr. 75 vom 25. September 1901 auf Seite 1160 verlautbarten Frachtsätze für Getreide etc. und Kleie etc. für die Station Schottwitz der königl. Eisenbahndirektion Breslau sind in nachstehender Weise zu berichtigen:

Schnitttafel Ib
für a) Getreide etc. . . . . 115 ₰
„ b) Kleie etc. . . . . . 69 „
für 100 kg.

Wien, am 30. September 1901. (2566)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Oktober d. J. wird der 4,2 km von Stelle und 2,4 km von Meckelfeld an der Strecke Lehrte - Harburg neu hergestellte Personenhaltepunkt Maschen eröffnet.

Tarifsätze zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck werden eingeführt zwischen Maschen einerseits und den Stationen Ashausen, Bardowiek, Celle, Hamburg, Hannover, Harburg H., Lüneburg, Meckelfeld, Radbruch, Stelle, Uelzen, Wilhelmsburg und Winsen (Luhe) andererseits.

Die Personen- und gemischten Züge halten in Maschen nach Maassgabe der veröffentlichten und auf den Stationen aushängenden Fahrpläne.

Nähere Auskunft wird auf den genannten Stationen ertheilt.

Hannover, im September 1901. (2567)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Strecke Elmshorn-Hvidding zwischen den Stationen Hattstedt und Bredstedt gelegene Haltepunkt Wallsbüll, der bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, wird vom 11. Oktober d. J. ab als Haltestelle für den unbeschränkten Güter- und Thierverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen, ebenso die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann.

Die Haltestelle Wallsbüll wird zunächst in den Gütertarif der Gruppe IV, in die Gütertarife für den Wechselverkehr mit der Gruppe IV, den oldenburg - mitteldeutschen und Altonaer Gütertarif, den Nord-Ostsee-Verbandsgütertarif und den Staatsbahnthiertarif aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 29. September 1901. (2568)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 8. Oktober d. J. wird der zwischen den Stationen Militsch und Zduny an der Bahnstrecke Oels - Krotoschin gelegene Haltepunkt Freyhan, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, in eine Haltestelle umgewandelt und für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet werden.

Die Abfertigung von Grossvieh in einzelnen Stücken, lebenden Thieren in Wagenladungen, sowie Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle in den Gruppentarif II (Breslau, Kattowitz und Posen), die Wechseltarife der preussisch - hessischen Staatseisenbahnen mit dieser Gruppe, den Wechseltarif mit der oldenburgischen Staatsbahn, den Tarif für den Verkehr mit der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn, den ostdeutschen und mitteldeutschen Privatbahntarif, den Militärbahn-Staatsbahntarif, den südostpreussisch - schlesisch - sächsischen und hanseatisch- ostdeutschen Gütertarif, die schlesischen Kohlentarife, sowie den Staatsbahn- und Privat-Staatsbahnthiertarif aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 28. September 1901. (2569)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. November 1. J. werden die Artikel „Steinkohlenasche, Steinkohlenkoksasche und Koks aus Gasanstalten" von der Beförderung zu den Taxen des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland-Gotthardbahn vom 10. September 1898 ausgeschlossen. Etwa später vorkommende Sendungen werden auf den geeigneten deutsch-schweizerischen Grenzstationen umkartirt, wodurch gegenüber den jetzigen direkten Taxen Frachterhöhungen eintreten.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 28. Sept. 1901. (2570)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau Donaulände trans. usw.

Am 15. Oktober d. J. wird die Station Neukirchen i. Erzgebirge in den oben bezeichneten Tarif, Abtheilung a und b, einbezogen. Ferner wird vom gleichen Zeitpunkt ab der Ausnahmetarif Nr. 16 für die Beförderung von Rohbenzin rumänischen Ursprungs auf Bremen Hauptbahnhof und Freibezirk, Cöln-Ehrenfeld und Hamburg H. als Empfangsstationen ausgedehnt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 21. September 1901. (2571)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 27. September alten/10. Oktober neuen Stils 1901 wird zum Theil I des deutsch - russischen Gütertarifs der zweite Nachtrag herausgegeben.

Derselbe enthält Aenderungen des Betriebsreglements nebst Ausführungs- und Zusatzbestimmungen.

Druckstücke dieses Nachtrages sind zum Preise von 15 ₰ durch Vermittelung der Verbandsstationen zu beziehen.

Bromberg, den 1. Oktober 1901. (2572)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. des seitherigen Main-Neckarbahn-bayerischen

Gütertarifs vom 1. Januar 1891 gelten, soweit sie niedriger sind als die bezüglichen Entfernungen und Sätze des neuen Tarifs, noch bis zum 10. November 1901.
München, den 28. September 1901. (2573)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinen, Kies, Sand, Mergel, Lehm usw. im gegenseitigen Verkehr der westschweizerischen Eisenbahnen vom 1. Mai 1898, der auch für den Verkehr der Station Basel badischer Bahnhof gültig ist, ist auf den 1. Oktober d. J. der II. Nachtrag ausgegeben worden.
Derselbe enthält Aenderungen der Beförderungsbedingungen des Haupttarifes und wird unentgeltlich abgegeben.
Karlsruhe, den 30. Sept. 1901. (2574)
Grossh. Generaldirektion.

Norddeutsch-hessisch - südwestdeutscher Gütertarif.
Vom 15. Oktober 1901 ab findet direkte Abfertigung von Eilgut zwischen Cassel und Käferthal (Nebenbahn) — Station der Mannheim - Weinheim - Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn — zu den Sätzen für 275 km statt.
Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.
Hannover, den 30. Septbr. 1901. (2575)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.
Im Binnengütertarif der Main-Neckarbahn, sowie im Gütertarif Main-Neckarbahn-Pfalzbahn und Main - Neckarbahn-Mannheim - Weinheim - Heidelberg - Mannheimer Nebenbahn erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 und 2 mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. eine neue Fassung.
Näheres hierüber ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren.
Darmstadt, den 28. Septbr. 1901. (2576)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.
Am 1. Oktober d. J. wird die Station Duisburg-Hochfeld Nord des Direktionsbezirks Essen als Versandstation in die Abtheilung A und C des Tarifs für den vorgenannten Verkehr aufgenommen.
Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 28. September 1901. (2577)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab wird die Station Ruhrort - Rhein in den Ausnahmetarif 8 a (Giesserei - Roheisen) aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 25. September 1901. (2578)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr.
(Gruppen VII/VIII: Elberfeld, Essen und Cöln, St. Johann-Saarbrücken.)
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Dortmund Hafen als Versandstation **in den Ausnahmetarif** 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen nach binnenländischen Stationen aufgenommen.
Cöln, den 30. September 1901. (2579)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn.
Am 1. Oktober l. J. tritt zum Tarif für den Main-Neckarbahn-pfälzischen Güterverkehr der Nachtrag IV in Kraft. Neben der Aufhebung von Frachtsätzen enthält derselbe Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
Darmstadt, den 28. Septbr. 1901. (2580)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Güterverkehr zwischen Stationen der k. b. Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.
Die an den Lokalbahnen Moosach bei München - Schwabing gelegenen Güterdienststellen Milbertshofen und München-Schwabing, dann die an der Lokalbahn Röthenbach b/Lindau-Scheidegg gelegenen Haltestellen Gossholz, Lindenberg und Scheidegg werden vom Tage der Betriebseröffnung auf den genannten Lokalbahnen — 1. Oktober 1901 — in den Tarif für den obenbezeichneten Güterverkehr einbezogen. Nähere Auskunft über die Frachtsätze wird von den betheiligten Dienstesstellen ertheilt.
München, den 30. Septbr. 1901. (2581)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. treten im nordostdeutsch-sächsischen Thiertarif zwischen der Station Morroschin des Direktionsbezirks Danzig und den sächsischen Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt (Leipz. und Schl. Bhf.) direkte Frachtsätze in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Bromberg, den 30. Sept. 1901. (2582)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Oktober 1901 tritt zum sächsischen Binnen - Gütertarife für vollspurige Linien der Nachtrag II in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung usw., der Besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw., sowie der Tariftabellen. Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden.
Dresden, am 30. September 1901. (2583)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.
Ausnahmetarif vom 1. September 1898.
Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag VIII in Kraft, enthaltend neue, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Emden und Emden Aussenhafen, Ermässigungen verschiedener Frachtsätze der Stationen Leer und Papenburg, Frachtsätze der Tarifklassen 1—8 für die demnächst zu eröffnende Station Caan-Marienborn und der Tarifklassen 1—9 der Station Remscheid-Güldenwerth, sowie Frachtsätze der neuen Tarifklasse 3 a für frische, geräucherte und marinirte Fische. Preis 0,50 M.
Essen, den 28. September 1901. (2584)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. württ. Staatseisenbahnen.
Lokalgüterverkehr.
Der in der Nummer 63 dieser Zeitung angekündigte neue Lokalgütertarif gelangt mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1901 zur Ausgabe und ist durch die Güterstellen zum Preis von 1 M. zu beziehen.
Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.
Stuttgart, den 30. September 1901. (2585)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Gütertarif der Gruppe V, ostdeutsch-mitteldeutscher und Berlin-Stettin-mitteldeutscher Gütertarif.
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. erhält der Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen folgende Ueberschrift:
„Ausnahmetarif 8 a bezw. 8
für
Giesserei-Roheisen
von den an die hierunter genannten Stationen angeschlossenen Hochofenwerken."
Magdeburg, den 30. Sept. 1901. (2586)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.
Vom 1. Oktober 1901 ab kommt der in anderen Verkehren bereits eingeführte Ausnahmetarif (14) für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die deutsche Landesgrenze bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief ab den bayerischen Stationen Regensburg und Schweinfurt C. B. auch im Elsass - lothringisch - luxemburgisch-bayerischen Verkehr zur Anwendung.
München, den 28. September 1901. (2587)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. August 1900.
Die nach unserer Bekanntmachung vom 27. August d. J. in dem Waarenverzeichniss unter I A eingetretenen Aenderungen bezw. Erweiterungen, durch welche die Artikel „Einstreupulver für Stalldünger, aus Superphosphat, rohem Kalisalz und Gyps oder nur aus zweien dieser Stoffe zusammengesetzt", und „Kartoffeldünger (Gemisch von Superphosphat, schwefelsaurem Ammoniak, Chilesalpeter und Horn- oder Blutmehl)" dem Ausnahmetarif eingereiht sind, haben vom 15. Oktober d. J. ab für den ganzen Bereich des Ausnahmetarifs Geltung.
Berlin, den 28. September 1901. (2588)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Ungarn.
(Ausgabe der Nachträge II zu dem vom 1. August 1900 gültigen

Tarif Theil II, Heft 3 und zu dem vom 1. November 1899 gültigen Tarif Theil II, Heft 4.)

Mit Gültigkeit vom 1. November 1901, für Frachterhöhungen vom 1. Dezember 1901 treten die Nachträge II zu den Verbandsgütertarifen Theil II, Heft 3 und 4 in Kraft.

Der Nachtrag II zum Heft 3 enthält die Einbeziehung der Station Maramaros-Sziget in den Ausnahmetarif Nr. 10 (Möbel aus gebogenem Holze etc.) sowie anderweitige geänderte Ausnahmetarife Nr. 13 (Eier, todtes Geflügel etc.) und Nr. 14 (Eisen und Stahl etc.) an Stelle der bisherigen Ausnahmetarife Nr. 13 und 14. Der geänderte Ausnahmetarif 14 weist theilweise Frachterhöhungen auf.

Der Nachtrag II zum Tarifheft 4 enthält die mangels eines Bedürfnisses erfolgende Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr mit der Station O-Buda, die Einbeziehung der Station Ruma in den Ausnahmetarif Nr. 11 (Obst, getrocknetes etc.), sowie eine Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 16 durch Aufnahme von ermässigten, nur im Rückvergütungswege zur Anwendung kommenden Frachtsätzen für Petroleumnaphta (Rohbenzin) bezw. Petroleum raffinirt.

Exemplare dieser Nachträge werden bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 2. Oktober 1901. (2589)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-italienischer Güterverkehr.

Vertagung der Einführung des Nachtrages I zum Tarif Theil I, Abth. A vom 1. Januar 1900.

Die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 72 vom 14. September 1901 unter Nr. 2374 verlautbarte Einführung des Nachtrages I zum Tarif Theil I, Abth. A vom 1. Januar 1900 wird bis auf weiteres vertagt.

Wien, am 28. September 1901. (2590)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnentarif der Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. gelangen im Verkehr zwischen den Stationen Ibbenbüren T. W. E. und Saerbeck die Ausnahmetarife 5 a für Steine des Spezialtarifs III und 10 für Getreide des Spezialtarifs I, ferner im Verkehr zwischen sämmtlichen Stationen der Teutoburger Wald-Eisenbahn der Ausnahmetarif 5 b für Bruchsteine und Steinschrotten, wie im Spezialtarif III genannt, zur Einführung.

Näheren Aufschluss geben die Betriebsverwaltung in Gütersloh i/W. und die betheiligten Stationen.

Tecklenburg, den 30. Sept. 1901. (2591)
Direktion
der Teutoburger Wald-Eisenbahn.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Oktober d. J. kommt der Nachtrag I zum Personen- und Gepäcktarif, Theil II zwischen Stationen der preussischen Staatsbahnen und Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung und Aenderungen und Ergänzungen der Preistafeln hinsichtlich der Einführung der IV. Wagenklasse und der bereits früher im Verfügungswege eingeführten Fahrpreise. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Fahrkarten-Ausgabestellen.

Stettin, den 28. September 1901. (2592)
Direktion
der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn-gesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Tarif für den preussisch-thüringischen Personen- und Gepäckverkehr tritt mit dem 2. Oktober der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält neue Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für den Binnenverkehr der am 2. Oktober zur Eröffnung kommenden, der Centralverwaltung für Sekundärbahnen, Herrmann Bachstein, gehörigen Strecke Greussen-Keula, sowie für den direkten Verkehr dieser mit Stationen der Strecken Hohenebra-Ebeleben, Mühlhausen-Ebeleben und den Stationen Erfurt und Straussfurt des Direktionsbezirks Erfurt.

Die Anwendung der besonderen Bestimmungen des preussisch-thüringischen Tarifs auf den neuen Verkehr ist gemäss den Vorschriften unter 1 (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Erfurt, den 30. September 1901. (2593)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt.

Am 15. Oktober d. J. tritt zum Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II vom 1. Juni 1900 der Nachtrag II in Kraft. Ueber die darin enthaltenen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft.

Die neuen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 30. September 1901. (2594)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Weichentheilen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott sollen öffentlich verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin
auf den 10. Oktober d. J.,
Nachmittags 3 Uhr
bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der Altmaterialien können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 8 Tage.

Erfurt, den 21. September 1901. (2595)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kgl. württemb. Staatseisenbahnen.

Verkauf von alten Oberbau- etc. Materialien.

Auf dem Bahnhof Heilbronn lagernde:

ca.	108 t	alte Eisenschienen Profil B (Niederprofil),
„	1 538 „	alte Eisenschienen Profil C,
„	8,17 „	alte Hartwichschienen von Eisen,
„	600 „	Stahlschienen und Stahlabfälle, ungetrennt, (worunter ca. 85 t Haarmann'sche Schwellenschienen),
„	120 „	Stahllaschen (7200 Stück Winkellaschen B und 21 000 Stück Flachlaschen C),
„	24 „	Eisenlaschen,
„	292 „	altes Schmiedeeisen, ungetrennt,
„	260 „	alte Schwellen aus Schweisseisen (4 800 Stück),
„	29 „	altes Gusseisen,
„	30 „	verbranntes Eisen,
„	2,4 „	altes Eisenblech,
„	2,3 „	altes Weissblech,
„	3 „	alter Eisendraht, ferner

1 Aufzugkette von 10,6 m Länge und 1 Fasskette von 2,2 m Länge } zus. 107 kg
werden dem Verkauf ausgesetzt.

Die Verkaufsbedingungen werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Oberbaumaterialien“ spätestens bis
18. Oktober d. J., Vormittags
11 Uhr,
hierher einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt. (2596RM)

Heilbronn, den 27. September 1901.
K. Oberbau-Materialienverwaltung.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Verkauf von alten Werkstättematerialien.

Die beim Hauptmagazin Esslingen und bei den Werkstätten Aalen, Cannstatt, Esslingen, Friedrichshafen, Heilbronn, Rottweil, Stuttgart, Tübingen und Ulm lagernden Altmaterialien, und zwar:

altes Feuerbüchsenkupfer, Kupferabfälle und Kupferspähne, Messing- und Rothgussabfälle, Messing- und Rothgussspähne, alte Radreifen und Radsterne, altes Schmiedeeisen und Eisenblech, alte Roststäbe und Sieder-röhren, altes Gusseisen, Eisen- und Stahldrehspähne, Federstahl und sonstige Stahlabfälle, Gummiabfälle sowie eine noch brauchbare Dampfmaschine und 60 Stück Schwellenwagenrädchen

werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen nebst Materialverzeichniss werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Kaufgebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Werkstättematerialien“ spätestens
bis zum 14. Oktober d. J.,
Mittags 12 Uhr,
hierher einzureichen; die Eröffnung derselben findet am gleichen Tage, Nachmittags 2 Uhr, statt. Die Bieter bleiben bis zum 4. November d. J. an ihre Angebote gebunden. (2597RM)

Esslingen, den 26. September 1901.
K. Hauptmagazinsverwaltung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. Oktober Vorm. gemeldet.

Nr. 28. Berlin, am 5. Oktober 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	7	1	Bund	5 Stahlschaare —	11,5	1	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
2	A	5491	1	Pack	Saalwachs —	30	2	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
3	A C	1617	1	Ballen	Kleiderstoffe —	26	3	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
4	A G	—	1	—	Wagenachse —	11	4	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
5	A H	6706	1	Spahnkorb	Korbwaaren —	20	5	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
6	A J	—	1	Packet	Pflugschaare —	11	6	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
7	A K	—	1	Korb	Damenwäsche, Pelzsachen	15	7	Sonderburg	K. E.-D. Altona	
8	A K	—	1	Pack	7 leere Körbe —	12	8	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
9	A L N	—	1	Sack	Kaffee —	63	9	Danzig lege Th.	K. E.-D. Danzig	
10	A R	—	2	—	Ketten —	9	10	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
11	A S M	8009	1	Kiste	leer —	41	11	Aachen	K. E.-D. Cöln	
12	B C	1549	1	„	Kleiderstoffe —	29	12	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
13	B F C	22	1	„	5 gelbe Pappkartons mit Ansichtskarten	25	13	Spandau	K. E.-D. Berlin	
14	C	—	1	—	Eisengussw. —	1	14	Emden	K. E.-D. Münster	
15	C B	23036	1	Kiste	Weissblechgefässe —	34	15	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
16	C F	4118	1	„	Imkergeräthe —	11	16	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
17	C G H	1396	1	„	Spielwaaren —	10	17	Konitz	K. E.-D. Danzig	
18	C H & C R A	—	1	Sack	Kaffee —	60	18	Appenweier	Badische Stsb.	
19	C J P	5678/80	3	Ballen	Leinenwaaren, Handtücher etc.	135	19	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
20	C K	180	1	Pck.	Pfannen —	26	20	Dorsten	K. E.-D. Essen	
21	C K	24920	1	Ballen	? —	9	21	Hagenau	Reichsbahn	
22	C L B / B	2247 / 27700	1	Kiste	? —	150	22	Wilhelmshaven	Oldenbürgische Stsb.	
23	C S	5468	1	Sack	gebr. Kaffee —	49,5	23	Penzlin	Meckl. Friedr. Franzb.	
24	C St	—	1	„	Kartoffeln —	48	24	Posen	K. E.-D. Posen	beschr.: Quartiermeister Arnold, Rottweil.
25	C W	100	1	Fass	ansch. Wein —	26	25	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
26	D	8983	1	Kiste	? —	14	26	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
27	D A R	4	1	—	Tisch (ansch. zu einer Dreschmaschine)	12	27	Oschatz	Sächsische Stsb.	
28	E	—	1	—	Maschinentheil —	15	28	Aachen	K. E.-D. Cöln	grün gestr.
29	E	3731/2	2	K.	Eisen —	16	29	Wanne	K. E.-D. Essen	
30	E B N	2490	1	Ballen	dicker, filzartiger Wollstoff von blauer Farbe	39	30	Altona	K. E.-D. Altona	
31	E G	341	1	„	Leder —	27	31	Stavenhagen	Meckl. Friedr. Franzb.	
32	E H	—	1	Sack	anscheinend Soda —	90	32	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
33	E W	1	1	Ballen	? —	12	33	Prostken	Ostpreuss. Südb.	
34	F C & C	10275	1	Fass	Soda —	?	34	Opladen	K. E. D. Elberfeld	
35	F D	—	1	Stange	Eisen —	10	35	Mühlbach	Reichsbahn	
36	F K oder E K	—	1	Stb.	Rundeisen —	18	36	Wittlich	St. Johann-Saarbr.	
37	F K C	1	1	Kiste	Ofen (Alfenide) —	96	37	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
38	F O	260	1	Fass	schwarze Seife —	61	38	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
39	F S	314	1	Pack	Papier —	71	39	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
40	F v. B	34	1	Korb	Früchte in Gläsern —	17,5	40	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
41	G C	5461	1	—	Maschinentheil —	100	41	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
42	G C Z	—	4	Säcke	Dünger (Superphosphat)	200	42	Worms	Direktion Mainz	
43	G E S	1630	1	Kiste	gefüllt —	62	43	Oberwiesenthal	Sächsische Stsb.	Schwenau b. Wiesenthal bez.
44	G G	422/3	2	—	eis. Mörtelträger —	21	44	Mannheim C.	Direktion Mainz	
45	G H	—	1	—	Kniegüssstück —	10	45	Würzburg	Bayerische Stsb.	
46	G H	14119	1	Kiste	Spielwaaren —	20	46	Konitz	K. E.-D. Königsberg	
47	G H H	2	60	—	eis. Schienen für Feldbahnen	420	47	Hattingen	K. E.-D. Essen	
48	G H S	1	1	Kiste	? —	37	48	Speldorf	„	
49	G N	881	1	—	Kinderpuppenwagen	—	49	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
50	G S	1	1	Schliesskorb	gefüllt —	42	50	Altenessen	K. E-D Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	G S & Co.	53179	1	Fass	Weinessig —	214	51	Reckling-hausen=Bruch	K. E.-D. Essen	
52	H	—	2	—	gusseis. Ausgüsse —	16	52	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
53	H	—	2	—	vordere Ofenplatten (gebogen, neu)	13	53	Kahl	K. E.-D. Frankf. a/M.	
54	H	8814	1	Kiste	25 eis. Brattiegel, 4 Leimtiegel	53	54	Dresden=A. G.-V.	Sächsische Stsb.	Dresden beschr.
55	H & Co.	—	1	Sack	leere Säcke —	13	55	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
56	H C St	11595	1	Kiste	? —	8	56	Hermsdorf=Klosterlausnitz	K. E.-D. Erfurt	
57	H J W	3280	1	Ballen in Leinen	Steuergut v. Herbesthal	98	57	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
58	H R	1	1	Schliess-korb	anscheinend Kleider	49	58	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
59	H S	543	1	Kiste	? —	3	59	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
60	H W	604	1	„	Schreibpapier —	43	60	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
61	H W	972 639 660 638	4	Kisten	leer —	53	61	Mehlis	K. E.-D. Erfurt	
62	J A R	15	1	Sack	1 Rolle Scheuerleinen und 2 Packete in braunem Papier mit je 6 Knäueln Bindfaden	9	62	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
63	J B	578	1	Kiste	eis. Bolzen —	—	63	Dobrilugk=Kirchhain	„	
64	J G B	462	1	Ballon im Korbe	Säure —	39	64	Duisburg	K. E.-D. Essen	
65	J M	12—895	1	Fass	leer —	22	65	Augsburg	Bayerische Stsb.	
66	J S	1440	1	Kiste	Därme? —	26	66	Regensburg	„	
67	J W	12	1	„	Kaffee-Essenz —	20	67	Bonn	K. E.-D. Cöln	
68	K	110	1	Käfig	Hühner, 8 lebende, 3 todte	13	68	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
69	K	1145	2	—	eiserne Träger —	24	69	Bettemburg	Wilhelm-Luxemburg	
70	K	1615	8	Schur	Holzschuhe —	—	70	Sulingen	K. E.-D. Münster	
71	K F	892	1	Fass	Wein —	30	71	Neuss	K. E.-D. Cöln	
72	K H	20/21	2	Ballons in Körben	essigs. Thonerde —	125	72	Posen	K. E.-D. Posen	
73	K K	6	1	—	Holzwanne —	37	73	Wreschen	„	alte Sachen und Werkzeuge enthaltend.
74	K S & Co.	13 15	2	Ballen in Schilf-geflecht	Strohgeflecht —	140	74	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
75	L	1960	1	Ballen	Lederstücke —	78	75	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
76	L B	34334	1	„	Wollwaaren —	29	76	Herne	K. E.-D. Essen	
77	L D	—	1	—	Hutschachtel —	—	77	Basel	Reichsbahn	
78	L D	4512	2	Fässer	Oel —	?	78	Sandersleben	K. E.-D. Magdeburg	
79	L S	15	1	Kiste	leer —	41	79	Mannheim C.	Direktion Mainz	
80	L S	9137	1	„	Eisenwaaren —	35	80	Dt.=Eylau	K. E.-D. Königsberg	
81	L Z	—	1	Tafel	Zinkblech —	6	81	Worms	Direktion Mainz	
82	M	—	1	—	Gussrad —	251	82	Beningen	Reichsbahn	
83	M	—	1	—	eis. Ofen —	73,5	83	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
84	M E A	9	1	Bund	Rohr (0,5 m lang) —	2,5	84	Lüneburg	„	
85	MF	2	1	—	eis. Welle —	?	85	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
86	M H	203	1	Sack	Kartoffelmehl —	57	86	Biedenkopf	K. E.-D. Cassel	
87	M K	427	1	Kiste	1 Laib Schweizerkäse	44	87	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
88	M M	2	1	„	? —	22	88	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
89	M S	—	1	Pack	Schrauben —	19	89	Achern	Badische Stsb.	
90	M V	4	1	Reisekorb	gefüllt —	41	90	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
91	N	15	1	Bund	Eisen —	15	91	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
92	O B	—	1	„	2 Stühle —	9,5	92	Wusterhausen a/Dosse	K. E.-D. Altona	
93	O R G M	54882/3	1	—	Jauchpumpe —	45,5	93	Dahlenburg	„	
94	P	15	1	Reisekorb	Kleider —	24	94	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
95	P	2116	1	Fass	ansch. Wein —	18	95	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
96	P & C	16	1	Bd.	□-Eisen —	25	96	Rheda	K. E.-D. Hannover	
97	P C	8453	1	Fass	ansch. Oel —	64	97	Münden	K. E.-D. Cassel	
98	P D	34816	1	Kiste	messing. Wasserhähne	8	98	Warburg	„	
99	P M	751	1	Sack	Kartoffeln —	50	99	Röthenbach b. Lind.	Bayerische Stsb.	
100	R	205	1	—	Wagenlaterne (in Papier)	1,5	100	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
101	R & C	642	1	—	zusammenlegbarer Tisch	8	101	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
102	R J	8241	1	Ballen	Papier —	20	102	Mainz	Direktion Mainz	
103	R K	260/61	2	Ballons in Körben	anscheinend Säure —	123	103	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
104	R S	11 16 17	3	Säcke	Samen —	250	104	Prust	K. E.-D. Danzig	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
105	R S	1725	1	Fass*)	gefüllt —	40	105	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	*) neues mit eis. Reifen.
106	S	—	1	Pck.	2 zusammengesteckte Blechrohre	4	106	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
107	S	—	1	—	gusseis. Wagenbuchse	3	107	„	„	
108	S A E M	18587	1	Ballen	Bettfedern —	15	108	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
109	S L L	172	1	„	Futterzeug für Kleider	23,5	109	Driesen=Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
110	S N	1	1	Gestell	mar. Fische —	39	110	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	verkauft.
111	S P	745	1	Packet	Schuhwaaren —	9	111	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
112	S S	1921	1	Ballot	Bettzeug —	27	112	Schönberg	Sächsische Stsb.	
113	S S C	6231	1	Kiste	? —	204	113	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
114	T	—	1	Bund	Eisenstangen —	34	114	Speldorf	K. E.-D. Essen	
115	T (weiss)	—	1	—	eis. Ofentheil —	5,5	115	Lage	K. E.-D. Hannover	
116	T J	988 a	1	Kiste	Kokosnüsse —	21	116	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
117	T J E	4	1	—	eis. Kette —	47	117	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
118	T M B	3540	1	Kiste	? —	26	118	Mannheim C.	Direktion Mainz	
119	T S	24	1	Pack in Leinen	messingener Kohlensäureflaschenverschluss	0,75	119	Horneburg	K. E.-D. Altona	
120	U I II	2	1	Bll.	eis. Stangen mit Messingringen	35	120	Sandberg	K. E.-D. Posen	ca. 10–15 Stg., jede mit Stroh umwickelt.
121	U	7117	1	—	eis. Kohlensäurecylinderverschluss	1	121	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
122	V R	—	2	—	Eisenrohre —	70	122	Karlsruhe	Badische Stsb.	
123	V R	10	1	Kiste	Werkzeug —	93	123	Kaufbeuren	Bayerische Stsb.	
124	W	12	1	„	Schleifstein —	58	124	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
125	W B	15	1	rother Koffer	Herrenkleider, Wäsche usw.	22	125	Stürlack	Ostpreussische Südb.	
126	W L	8331	1	Kiste	leer —	35	126	Landshut	Bayerische Stsb.	
127	W & N	1	1	Bund	9 Gasrohre —	65	127	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
128	W S	101	1	Kiste	Räucherwaaren —	37	128	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	alter Zettel: Wilhelm Sporleder, Magdeburg.
129	W S	341	1	„	Stroh —	63	129	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
130	W S	1355	1	Fass	Sauerkraut —	138	130	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
131	W St	—	1	Kollo	Eisen —	17,5	131	Colmar	Reichsbahn	
132	W T & S	2100	1	Kiste	Flüssigkeiten —	71	132	Lehe	K. E.-D. Hannover	
133	W W N	28	1	Pack	Bratpfannen —	17,5	133	Lünen	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	
134	X H X	1197	1	Ballot	Baumwollwaaren —	46	134	Amberg	Bayerische Stsb.	
135	Z	46383	1	—	eiserne Bettstelle —	21	135	Frankfurt a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
136	Z B	3128	1	Ballen	anscheinend Maschinentheil	8,5	136	Glatz	K. E.-D. Breslau	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
137	Baumland Berleburg	—	2	Tafeln	Zinkblech —	20,5	137	Heiligenberg	Reichsbahn	
138	Becker	—	1	Bund	3 Körbe l. Blechflaschen	9	138	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
139	Brasch & Rothenstein	—	2	Kisten	? —	26	139	„	„	
140	Brieg	—	1	Kiste	anscheinend 1 Flasche Säure	29	140	Scherfede	K. E.-D. Cassel	
141	Colo	9234	1	Kübel	Margarine —	18	141	Spremberg	K. E.-D. Halle a/S.	
142	Dans Garten Hinterhof Wurtberg Kieler Thor	—	4	—	▢-Zinkplatten —	13	142	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
143	Frankfurter Oelfabr.	—	1	Kanne	gefüllt —	26	143	Frankfurt a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
144	F R Siebenlehr	2002	1	Ballen	Leder —	120	144	Uckro	K. E.-D. Halle a/S.	
145	Georg Sperling Berlin	—	1	Pack	leere Säcke —	43	145	Schönfliess	Stargard-Cüstriner E.	
146	Gütabf. Stb.	—	1	Bund	8 Messingrohre —	44	146	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
147	H B & Co. Czerwinsk	9826	1	Ballen	Webwaaren —	26	147	Czerwinsk	K. E.-D. Danzig	
148	H W Hannover	—	1	—	Decke —	28	148	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut, beklebt von Spandau 10./9.
149	Hedwig Müller	—	1	Kiste	Effekten —	73,5	149	Mochbern	K. E.-D. Breslau	[1])
150	Hermann und Karl Fischer Magdeburg	—	10	Säcke	Düngemittel —	—	150	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
151	Heyer ▢	9952/4	3	Kisten	? —	135	151	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

[1]) Bekl. Côte d'or, Frankreich, Convent des Ursulines, Dijon.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
152	Kaiser's Kaffee-geschäft	—	1	Sack	Kaffee —	22,5	152	Friedrichshagen	K. E.-D. Berlin	
153	Manhatten Feed Peura 11. 1 U S A Efor Drawback	—	1	„	33 leere Säcke —	23	153	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
154	M G W Steinheim	4	1	Fass	Butter —	29	154	Steinheim	K. E.-D. Hannover	
155	O B M Mr. Beer Manchester	—	1	braune leinene Plaid-tasche	Herren- u. Damenkleider	13	155	Gep.-A. Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
156	Paul Schulze	—	1	Ballen	Filz —	20	156	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
157	Schwarzen-berg	—	1	—	Reisbrett —	2	157	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
158	Suhl	2	1	—	Fahrrad —	27	158	Lindau	„	
159	Tiedemann	—	1	Kiste	Farbe in Oblatenform	0,25	159	Altona	K. E.-D. Altona	
160	Tröstl	—	1	—	schwarzer Holzkoffer	52	160	Breslau B. Eilg.	K. E.-D. Breslau	
161	Wustermark	—	1	Kiste	Leitungsrollen mit Batterie	72	161	Triangel	K. E.-D. Magdeburg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
162	—	8	1	Fass	Petroleum —	150	162	Gleidorf	K. E.-D. Elberfeld	
		717	1	„	Oel —	200				
163	X	—	145	—	Siederohre —	?	163	Gr.-Räschen	K. E.-D. Halle a/S.	
164	—	16–107	1	Bund	□-Eisen —	54	164	Waldmünchen	Bayerische Stsb.	
165	—	62	1	Sack	2 Pferdedecken und 2 Sättel	28	165	Eil.-A. Berlin Stettiner Bhf.	K. E.-D. Berlin	
166	—	117/123	2	Kisten	leere Büchsen —	89	166	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
167	—	530	1	Pack	Waschbecken —	19	167	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
168	—	764	4	Stück	Ofentheile —	10	168	Olbernhau	Sächsische Stsb.	
		766	1	„						
		773	3	„						
169	—	994	1	—	eis. T-Träger —	35	169	Neustadt M/W.	K. E.-D. Cassel	2,25 m lg., Fabrikmarke: H. F. N. P. 15.
170	—	2175 (eingegossen)	1	—	Eisentheil (roth angestrichen)	11	170	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
171	—	2957	1	Harras	leer —	46	171	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
172	—	4807 u. 527	1	—	alter Plan —	—	172	Thorn	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut.
173	—	9755	4	—	Gussplättchen —	1	173	Untertürkheim	Württemberg. Stsb.	
174	—	1542/3	2	—	Winkeleisen —	41	174	Salzburg	Bayerische Stsb.	
175	—	3391	1	Fass	leer —	11	175	Staffelbach	„	
176	—	10168	1	Sack	Fleisch —	80	176	München Centr.	„	
177	—	17097	1	„	leer —	14	177	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
178	rother Strich	—	1	—	doppelte Feuerungsthür	364	178	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	
179	rother Strich	—	1	—	Eisenrohr —	29	179	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
180	rother Strich	—	1	Bund	eis. Maschinentheil —	18	180	Schönau a/K.	K. E.-D. Breslau	
181	rother Strich	—	1	—	eis. Rohr —	23	181	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
182	weisser Strich	—	1	Bund	33 Stg. Rundeisen —	47	182	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	
183	weisser Strich	—	1	„	32 Verschlussdeckel zu Herdringen	5	183	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
184	weiss	—	5	—	eis. Platten —	235	184	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
			5	—	eis. Rahmen —					
185	××× weiss	—	32	Stück	Laschen —	457	185	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut.
186	0 0	—	1	—	eis. Flansch —	5,5	186	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
187		550	1	Kiste	Ultramarinblau —	35	187	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
188	C A	—	1	Fass	(Union-)Petroleum —	201	188	Brilon St.	K. E.-D. Cassel	
189	R A	2	1	„	ansch. Südwein —	22	189	Frankfurt a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
190		1642	1	Kiste	leer —	16	190	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
191	—	—	1	runder Korb	Aepfel —	22	191	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	alte Gepäckbeklebung: von Asslar nach Ehringhausen.
192	—	—	1	Sack	Aepfel —	35	192	Attendorn	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
193	—	—	1	Korb	Aepfel —	57	193	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
194	—	—	1	Blecheimer	Aepfelmarmelade —	12	194	Eutin	K. E.-D. Altona	
195	—	—	2	—	Ansatzschaare —	4	195	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
196	—	—	1	Bund	Bandeisen —	44	196	Strassburg	Reichsbahn	
197	—	—	1	"	Bandeisen —	5	197	Rangsdorf	K. E.-D. Berlin	
198	—	—	1	"	13 Stck. Bandeisen —	48	198	Lorch	K. E.-D. Frankf. a/M.	
199	—	—	1	Sack	fr. Baumnüsse —	60	199	Cöln	K. E.-D. Cöln	
200	—	—	1	Ballen	Betten, in alten Teppich oder Tischdecke genäht	22	200	Dortmund	K. E.-D. Essen	
201	—	—	1	Bund	4 hölzerne Bettstellpfosten	8	201	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
202	—	—	1	Kollo	Bettzeug, mit einer Matraze umschnürt	25	202	Vamdrup	"	
203	—	—	1	Bund	3 Tfl. Blech —	25	203	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
204	—	—	73	neue Blechkannen	— —	?	204	Neubrandenburg	K. E.-D. Stettin	
205	—	—	1	—	Bremsschuh —	9	205	Belzig	K. E.-D. Magdeburg	
206	—	—	1	—	kiefernes Brett (8—10 m lang)	41	206	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
207	—	—	42	Stück	Bretter (5 m lang) —	390	207	Berlin Ostbhf.	"	
208	—	—	1	Bund	3 Bretter —	29	208	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
209	—	—	360	Stück	Briketts —	122	209	Paculent	K. E.-D. Stettin	Streckenfund.
210	—	—	1	—	Brunnenbohrer —	6	210	Eilgut Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
211	—	—	41	Stück	Chamottesteine —	102	211	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
212	—	—	1	—	Decke —	—	212	Offenburg	Badische Stsb.	Dienstgut.
213	—	—	1	—	Deichsel zur landwirthschaftlichen Maschine	—	213	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
214	—	—	2	Rollen	Draht —	71	214	Ebersweiler	Reichsbahn	
215	—	—	4	Bund	Eimer —	22	215	Greifenberg i/P.	Altdamm-Kolberger	
216	—	—	1	—	vierk. Eisen —	45	216	Cattenes	St. Johann-Saarbr.	Streckenfund.
217	—	—	1	—	U-Eisen —	28	217	Luisenthal	"	
218	—	—	1	—	Eisenblechrohr —	31,5	218	Posthausen	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
219	—	—	14 1	— —	Eisenrohre — Gasrohr —	11	219	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
220	—	—	2	Bund	Eisenröhren —	115	220	Mannheim C.	Direktion Mainz	
221	—	—	1	—	Eisenstange —	45	221	Karlsruhe	Badische Stsb.	5 m lg.
222	—	—	1	Bund	4 Eisenstangen —	10	222	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
223	—	—	3	—	Eisenstangen —	10	223	"	"	
224	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	64	224	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
225	—	—	1	"	Eisenwaaren, Kohlenlöffel etc.	61,5	225	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
226	—	—	4	—	Eisenwinkel —	4	226	Starnberg	Bayerische Stsb.	
227	—	—	1	Korbflasche	Essig —	13	227	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
228	—	—	1	Bund	Façoneisen —	38	228	Bruchsal	Badische Stsb.	
229	—	—	1	"	5 Stg. Façoneisen —	53	229	Cöln	K. E.-D. Cöln	
230	—	—	1	—	Fahrrad —	—	230	Gep.-A. Cöln H. B.	"	A. Göricke, Westfalenrad, Bielefeld.
231	—	—	1	—	Fahrrad —	15	231	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
232	—	—	1	—	Fahrrad —	14	232	Gep.-A. Breslau	K. E.-D. Breslau	Linnwood. Rahmen rothbraun gestrichen.
233	—	—	1	—	Fahrrad —	—	233	Gep.-A. Herbesthal	K. E.-D. Cöln	[1])
234	—	—	1	—	Damenfahrrad —	13	234	Gep.-A. Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	Badenia-Gaggenau. Reihe 409 Coblenz.
235	—	—	1	Sack	Farin —	100	235	Strasburg i/Westpr.	K. E.-D. Danzig	
236	—	—	1	—	Feldstuhl —	1	236	Gep.-A. Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
237	—	—	1 1	Stab Bund	Flacheisen — Eisen —	60 55	237	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
237	—	—	1	Ballot	Flanell —	30,5	237	Immendingen	Badische Stsb.	
238	—	—	2	—	Formstücke aus Rohguss	1,5	238	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
239	—	—	1	Ballen	Futterkleiderstoffe (für Damenkonfektion)	16	239	Posen	K. E.-D. Posen	
240	—	—	1	Paar	Galoschen —	2	240	St. Avold	Reichsbahn	
241	—	—	1	Bund	2 Gasrohre —	6	241	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
242	—	—	1	"	5 Gasrohre —	36	242	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	4,2 m lg.
243	—	—	1	—	Gasrohrzange —	?	243	Biessellen	K. E.-D. Königsberg	

[1]) Fabrique Nationale des armes de guerre, Herstal.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
244	—	—	1	Beutel	anscheinend Gewürz	12	244	Stendal	K. E.-D. Hannover	
245	—	—	1	Pack	eis. Gitter —	26,5	245	Grohn=Vegesack	„	
246	—	—	1	Sack	Graupen —	25	246	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
247	—	—	2	Säcke	Guano —	101	247	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
248	—	—	1	Ballot	Gummi —	46	248	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
249	—	—	1	Bund	Hohlglas (kleine Flaschen)	4	249	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
250	—	—	1	langes Packet	4 Holzstäbe mit eisernen Lanzenspitzen	2	250	Gep.-A. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
251	—	—	1	Sack	Hundekuchen —	52	251	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
252	—	—	1	Korb	Käse —	61	252	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
253	—	—	1	Sack	Kaffee —	16	253	Cöln=Deutz	„	
254	—	—	1	Kiste	Kaffee-Essenz —	18	254	Viersen	„	
255	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	66	255	Dahlhausen (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
256	—	—	1	„	Kartoffeln —	74	256	Hattingen (Ruhr)	„	
257	—	—	1	—	Kette —	10	257	Hamburg	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
258	—	—	1	—	Kette, 8,7 m —	—	258	Magdeburg=Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
259	—	—	1	Sack	Klebestoff (Gummi?)	50	259	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
260	—	—	2	Säcke	alte Kleider und Wäsche (theilweise Lumpen)	35	260	Melsungen	K. E.-D. Cassel	
261	—	—	1	Korb	Kleider —	25	261	Diedenhofen	Reichsbahn	
262	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	56	262	Sensburg	K. E.-D. Königsberg	
263	—	—	1	Koffer	Kleider —	93	263	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	alte Bekleb. F B 2.
264	—	—	1	Kiste	zerfetzte alte Kleider, anscheinend einem polnischen Arbeiter gehörend	18	264	Gep.-A. Calbe a/S.	K. E.-D. Magdeburg	zu Gep.-Schein 697 v. 13. 9. Bernburg-Calbe a. S.
265	—	—	1	Handkoffer, mit braunem Segeltuch überzogen	Arbeiterkleider —	8	265	Gep.-A. Broistedt	K. E.-D. Hannover	Packmstr.-K. 104 Hameln-Broistedt.
266	—	—	1	Sack	Kleie —	75	266	Sterbfritz	K. E.-D. Frankf. a/M.	
267	—	—	26	—	neue Klemmplatten mit Bolzen	50	267	Caub	„	Streckenfund.
268	—	—	1	Koffer	leer —	—	268	Basel	Reichsbahn	
269	—	—	2	Wagen	Kohlen —	20 000	269	Unna	K. E.-D. Elberfeld	Els L 17531, Esn 59142.
270	—	—	1	Korb	gefüllt —	38	270	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
271	—	—	1	Bund	leere Körbe —	22	271	Würzburg	Bayerische Stsb.	
272	—	—	1	Pack in Papier	Lampendochte —	12	272	Danzig lege Thor	K. E.-D. Danzig	
273	—	—	1	Bund	Latten —	43	273	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
274	—	—	1	Pack in Packleinen	Leder —	56,5	274	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
275	—	—	1	Sack	Lederwaaren —	15	275	Würzburg	Bayerische Stsb.	
276	—	—	1	Karton	drei neue Damen-Mäntel, zwei davon mit Pelzkragen besetzt	7	276	Gep.-A. Berlin Friedrichstrasse	K. E.-D. Berlin	zu Packmeisterkarte 59 v. 5. 9. Hannover-Berlin Fri.
277	—	—	1	Verschlag	2 Marmorplatten —	55	277	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
278	—	—	1	Kollo in Leinen	2 gusseiserne Maschinentheile	9	278	Thorn	„	
279	—	—	1	Kiste	Maschinenth. —	32	279	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
280	—	—	1	Strohsack	Matratze, Betten —	44	280	Schrimm	K. E.-D. Posen	
281	—	—	1	Pack	Medizinflaschen —	5,5	281	Minden	K. E.-D. Hannover	
282	—	—	1	Sack	Meerrettig —	50	282	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
283	—	—	1	Bund	Messingstangen —	43	283	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
284	—	—	41	blecherne Milchkannen	leer —	?	284	Friesack	K. E.-D. Altona	
285	—	—	1	—	Mundstück zu Gebläse	195	285	Wilwerwiltz	Wilhelm-Luxemburg	
286	—	—	1	—	eis. Ofen —	121	286	Stolp	K. E.-D. Danzig	
287	—	—	1	—	Ofenthür —	2	287	Kulmbach	Bayerische Stsb.	
288	—	—	1	alter Reisekorb	2 Stücke altes Packdrell	10	288	Gep.-A. Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	Gep.-Schein 49 Wernigerode-Bernburg.
289	—	—	1	Ballen	graue Packleinewand (neu)	30	289	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
290	—	—	1	Korb	Pflaumen —	56	290	Hof	Sächsische Stsb.	
291	—	—	1	Bällchen	Pferdedecke —	14	291	Braunfels	K. E.-D. Frankf. a/M.	
292	—	—	1	—	Pflugschaar —	2	292	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
293	—	—	6	K.	Pflugtheile —	10	293	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
294	—	—	1	Korb	25 Flaschen Portwein	42	294	Cöln	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
295	—	—	1	—	Privatkette, 10 m —	10	295	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
296	—	—	1	—	eis. Pumpe —	?	296	Meckenheim	K. E.-D. Cöln	
297	—	—	1	—	gebrauchte, eiserne Radkarre	20	297	Schleusingen	K. E.-D. Erfurt	
298	—	—	1	Sack	Roggen —	108	298	Driczmin	K. E.-D. Danzig	
299	—	—	1	—	eis. Rohr —	40	299	Lautenburg	„	
300	—	—	1	—	eis. Rohr —	30	300	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	5 m lg., 6 cm Durchm.
301	—	—	1	—	eis. Rohr —	35	301	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
302	—	—	1	—	eis. Rohr (Maschinenth.)	27	302	Neumünster	K. E.-D. Altona	
303	—	—	1	Bund	Rohrschellen —	16	303	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
304	—	—	1	—	brauner Rohrstuhl —	3	304	Bredstedt	K. E.-D. Altona	
305	—	—	1	—	gusseis. Rohrstück —	8	305	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
306	—	—	1	Bund	8 Stg. Rundeisen —	13	306	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	4 m lg.
307	—	—	1	Bd.	14 Stg. Rundeisen —	55	307	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	5 bis 6 m lg.
308	—	—	1	—	Sackkarre —	—	308	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
309	—	—	3	Säcke	leere, gebrauchte Säcke von Kleie	90	309	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	
310	—	—	1	Korb	anscheinend Säure —	32	310	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
311	—	—	1	„	anscheinend feuergefährliche Säure	17	311	Leipzig Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
312	—	—	6	Stück	Schaufeln mit Stiel —	—	312	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
313	—	—	1	Pack	eiserne und hölzerne Scheiben	2,5	313	Posen	K. E.-D. Posen	
314	—	—	80	Stück	Schienenlaschen —	1 016	314	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
315	—	—	1	—	Schloss mit Schlüssel	0,5	315	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
316	—	—	3	Bunde	35 eis. Thürschlösser	12	316	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
317	—	—	104	—	Unterlagsplatten —	?	317	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
318	—	—	1	—	Wagenachse —	20	318	Eilg.-Abf. Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
319	—	—	1	Kiste	Waschblau —	30	319	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
320	—	—	1	Ballon	ansch. Wasser —	72	320	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
321	—	—	1	Bund	geschälte Weiden —	11	321	Frankenfeld	K. E.-D. Danzig	
322	—	—	1	—	Winde —	19	322	Hagen	K. E.-D. Hannover	
323	—	—	1	Bund	2 Stg. Winkeleisen —	6	323	Hannover N.	„	
324	—	—	1	Wagen	Zinkstaub —	—	324	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Mgd. 22006.
325	—	—	1	Pack	Zucker —	7	325	Zülpich	K. E.-D. Cöln	
326	—	—	1	—	Seilerholz —	26	326	Mainz Hafen	Direktion Mainz	
327	—	—	1	—	runde gebogene eis. Stange	25	327	Bingen	„	
328	—	—	1	Pack	Stangendraht —	44	328	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
329	—	—	1	—	Steinkarren —	80	329	Schirnding	Bayerische Stsb.	
330	—	—	1	Wagen	Steinkohlen —	10 000	330	Duisburg	K. E.-D. Essen	Efd. 24587.
331	—	—	1	Pack	Stränge —	23	331	Ermsleben	K. E-D. Magdeburg	Dienstgut, anscheinend Zollstricke.
332	—	—	1	„	Stricke —	17	332	Hannover S.	K. E.-D. Hannover	
333	—	—	1	Ballen	gefärbtes Strohgeflecht zu Hüten	20	333	Cüstrin Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
334	—	—	1	Packet	2 Stühle m. Rohrsitz	10	334	Altenburg	Sächsische Stsb.	Schweikershain 4/9. bez.
335	—	—	1	Ballen	Tapeten —	39	335	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
336	—	—	1	—	Tau, neu, 10 m —	1,5	336	Wittenberge	K. E.-D. Altona	Dienstgut.

II. Oesterreichische, ungarische und andere Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B N S	50	3	Pack	Barchent —	22	1	Budapest nyugoti p. u.	Ungarische Stsb.	von Schluckenau.
2	E Z	1387	1	Kiste	? —	34	2	Bród	„	von Triest.
3	G K	1751	1	Ballen	Leder —	9	3	Orsova	„	von Mülheim-Eppingh.
4	G W D	1915	1	Kiste	Zollgut —	98	4	Zágráb	„	von Dessau.
5	H H	10035	1	„	Thee —	27	5	Budapest nyugoti p. u.	„	von Triest.
6	V D	18219	1	Ballen	Kaffee —	82	6	Kassa	„	von Triest.
7	—	34, 1950, 4894	3	Fässer	Oel —	594	7	Zágráb	„	
8	—	1554	1	Stück	Kette —	30	8	Bród	„	von Königsfeld.
9	—	—	1	Sack	Mohn —	50	9	Budapest dunapart	„	von Podwoloczyska.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 79. | 9. Oktober 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Vorortbahn Berlin-Gross-Lichterfelde Ost.

Vom Regierungsbaumeister **Roudolf.**

Die starke Ueberlastung des Anhalter Bahnhofes durch die Vorortzüge von Lichterfelde und Zossen drängte schon seit Jahren zur Anlage besonderer Gleise für den Vorortverkehr. Um ein Bild von der Stärke der Gleisbelastung zu bekommen, sei erwähnt, dass im Jahre 1899 täglich 52 Schnell- und Personenzüge und 70 Vorortzüge auf dem Anhalter Gleisepaar verkehrten, auf dem Dresdner Gleise 12 Fern- und 20 Vorortzüge, im ganzen 154 Züge.

Anfangs ging man mit der Absicht um, dem Anhalter Bahnhofe an der nordwestlichen Seite einen besonderen Vorortbahnhof etwa nach dem Vorbilde des Potsdamer Bahnhofes anzugliedern. Die neuen Gleise sollten neben den jetzigen Ferngleisen der Anhalter Bahn den Landwehrkanal überschreiten und um den Betriebsbahnhof herum auf dem Gelände des Dresdner Güterbahnhofes unter der Kolonnenstrassenbrücke in das jetzige Dresdner Gleis münden. Von hier aus sollte die neue Linie zwischen dem Militärbahnhof und dem Verschubbahnhof Tempelhof der Militärbahn folgen und kurz vor Südende unter der Militär- und Dresdner Bahn hinweg mit den Anhalter Gleisen bis Lichterfelde gleich laufen. Die Kosten stellten sich auf 5 300 000 ℳ. Von diesem Projekt wurde jedoch Abstand genommen, einmal, um sich die Erweiterungsfähigkeit des Anhalter Bahnhofes, die nur nach der nordwestlichen Seite möglich ist, zu sichern, sodann um das werthvolle Lagerplatzgelände auf dem Dresdner Güterbahnhofe nicht zu verlieren, ferner um den Eilgut- und Postverkehr, der sich an dieser Seite des Bahnhofes abwickelt, nicht verlegen zu müssen. Aus diesen Gründen wurde der Entwurf ausgeführt, welcher die Einführung der Lichterfelder und Zossener Vorortgleise in den Ringbahnhof des Potsdamer Bahnhofes vorsieht.

Die Empfangshalle des Ringbahnhofes und der Bahnsteig mit seinen zwei Gleisen mussten vollständig beseitigt werden. An die Stelle der alten Halle trat eine Querhalle aus Eisenfachwerk von 31 m Länge, 17 m Breite und 10 m Höhe, welche zwei Abgangstreppen zu beiden Seiten und eine in der Mitte liegende Aufgangstreppe enthält. Die untere Vorhalle, welche in gleicher Höhe mit der Strasse liegt, hat nur einige unwesentliche Veränderungen in der Benutzung der bereits vorhandenen Betriebsräume erfahren. Die Aborte sind nach oben verlegt worden. Ein Fahrkartenverkaufsraum und ein Gepäckraum mit einem elektrisch betriebenen Aufzug sind hinzugekommen. An die Querhalle schliessen sich zwei Längshallen zur Ueberdachung der erhöhten Bahnsteige an, von denen der eine 194 m lange dem Verkehr der Vorortbahn, der andere 134 m lange dem Verkehr der Ringbahn dient. Die Bahnsteige mit ihren Gleisen liegen theils auf Bögen, theils auf einer Anschüttung zwischen Futtermauern. Ihre Ausrüstung besteht aus einem Dienst- und einem Warteraum. Die Beleuchtung ist elektrisch. Die Bahnsteiggleise haben an den Enden Prellböcke mit vorliegenden 15 m langen Sandgleisen. An Betriebsgleisen zur Versorgung der Maschinen mit Wasser und Kohle bezw. Koks erhält die Vorortbahn drei, die Ringbahn ihrem dichteren Verkehr entsprechend fünf Stumpfgleise. Die Weichen werden von zwei getrennten Stellwerken aus bedient, von denen das eine am Ende des Bahnsteiges der Vorortbahn für die Züge dieser Strecke, das andere kurz vor den Brücken über den Landwehrkanal für die Züge der Ringbahn bestimmt ist.

Die eisernen Ueberbauten der verbreiterten Brücken über die Königin Augustastrasse, den Landwehrkanal und das Schöneberger Ufer sind ebenso ausgeführt wie die der Ringbahn. Das Gesammtgewicht der drei zweigleisigen eisernen Ueberbauten beträgt 526 t. Die Mittelpfeiler und die beiden Widerlager sind die Verlängerungen der vorhandenen und sind auf Beton zwischen Spundwänden gegründet. An diese Brücken schliessen

sich die verbreiterten Viaduktbögen auf dem Potsdamer Güterbahnhof an. Dieselben haben eine durchschnittliche lichte Weite von 10 m und eine Gewölbestärke in der Mitte von 0,51 m, an den Enden von 0,64 m. Die Pfeilerfundamente bestehen aus Kiesbeton.

Hinter den Lokomotivschuppen auf dem Potsdamer Güterbahnhof trennt sich die Vorortbahn von der Ringbahn und geht zwischen den Güterschuppen der Dresdner Bahn in südlicher Richtung bis zur Monumentenstrasse, um sich dann nach Südwesten zu wenden. Zwischen York- und Kolonnenstrasse liegt der Betriebsbahnhof der Vorortbahn mit der vorläufig nur im Unterbau fertigen Station Yorkstrasse. Hier werden die Züge gebildet und nach beendetem Dienst aufgestellt und gereinigt. Ein 12 ständiger Lokomotivschuppen mit Wasserstation nimmt die Maschinen auf. An den Holzbrücken, welche die Monumenten- und Kolonnenstrasse überführen, brauchte zur Durchführung der Vorortgleise nichts geändert zu werden.

Kurz vor dem Tempelhofer Weg, am Kreuzungspunkt der Ring- und Anhalter Bahn, ziehen sich die Vorortgleise aus einander, um neben den Anhalter Ferngleisen den einen Bahnsteig dienen dem Zossener und Lichterfelder Vorortverkehr bis zu dem Schöneberg-Mariendorfer Weg. Kurz vor diesem Wege trennen sich die Vorortgleise und zwar so, dass die Lichterfelder in der Mitte liegen und die Zossener rechts und links abbiegen.

Um Kreuzungen in Schienenhöhe zu vermeiden, sind in der Nähe des Mariendorfer Weges die Dresdner Gleise, welche von Papestrasse aus 1 : 136 steigen, über das Ferngleis nach Halle, den Schöneberg-Mariendorfer Weg, das Vorortgleis von Zossen, die beiden Lichterfelder Vorortgleise und die Anhalter Ferngleise hinweg geführt worden. Die Dresdner Gleise benutzen hinter diesen Ueberführungsbauwerken den verbreiterten Damm des alten Dresdner Gleises und nehmen kurz vor dem Bahnhof Mariendorf die Zossener Vorortgleise wieder auf. Von den Zossener Gleisen liegt das eine dicht neben der Militärbahn, das andere geht von der oben erwähnten Gabelung der Lichterfelder und Zossener Gleise ab unter den Dresdner Gleisen hindurch, dann über die Halleschen Ferngleise und das Dresdner Gütergleis hinweg und zieht sich bei Mariendorf an die Dresdner Ferngleise heran. Von Mariendorf ab benutzen die Dresdner Personen- und Güterzüge und die Zossener Züge ein Gleispaar

ÜBERSICHTS-PLAN.

MASSSTAB 1:60 000.

bis Zossen. Die Halleschen Gleise bleiben von Papestrasse ab, wo sie aus den Dresdner Gleisen abzweigen, in Geländehöhe, gehen zu beiden Seiten des Dammes der Dresdner Gleise weiter und vereinigen sich hinter dem Schöneberg-Mariendorfer Weg wieder. Von da ab laufen sie unter dem Vorortgleis nach Zossen und den Dresdner Ferngleisen durchgehend mit den Vorortgleisen nach Lichterfelde gleich. Letztere fallen von der Stelle ab, wo die Zossener Gleise abzweigen, 1 : 150 bis in Geländehöhe, nachdem sie zweimal unter den Dresdner Gleisen unterführt worden sind, und gehen, wie bereits erwähnt, neben den Anhalter Ferngleisen bis Lichterfelde her. Das Dresdner Gütergleis verlässt am Mariendorfer Weg den Verschubbahnhof Tempelhof und läuft zwischen dem Gleis von Zossen und den Dresdner Ferngleisen selbständig bis Mariendorf, die Halleschen Güterzüge gehen am Mariendorfer Weg unmittelbar in die Halleschen Ferngleise.

der Station Papestrasse zwischen sich aufzunehmen, von dem aus man durch eine mit eisernen Trägern überdeckte Fussweg-unterführung unter den Anhalter Personen- und Gütergleisen nach dem Hauptgebäude gelangen kann. Ein zweiter Bahnsteig, welcher von dem in dem Zwickel der Ring- und Anhalter Bahn befindlichen Hauptgebäude aus durch eine überwölbte Unterführung erreicht wird, liegt zwischen den Personengleisen der Ringbahn. Beide Bahnsteige sind erhöht und mit je einer Halle, einer Dienstbude und einem Warteraum ausgerüstet. Die Beleuchtung wird durch Gas bewirkt. Der Ringbahnbahnsteig ist 150 m, der der Vorortbahn 200 m lang. Das Stationsgebäude enthält einen Raum für den Fahrkartenverkauf, einen für die Gepäckabfertigung, einen für den Stationsverwalter, einen für Arbeiter und zwei Aborte. Die Verbindung der beiden schienenfreien Zugänge wird durch einen Vorraum im Gebäude selbst bewirkt.

Die Anhalter Ferngleise, welche ihren Weg aus dem Anhalter Bahnhof beibehalten und die Züge nach Dresden und Halle aufnehmen, kommen bei Papestrasse an die vom Potsdamer Ringbahnhof auslaufenden Vorortgleise heran, um sich hinter dem schienenfreien Bahnsteigzugang der Station so zu trennen, dass die Dresdner Gleise in der Mitte liegen und die Halleschen rechts und links abschwenken. Die zwei Gütergleise, welche den Anhalter Güterbahnhof mit dem Verschubbahnhof Tempelhof verbinden, rücken infolge der Auseinanderziehung der Anhalter Gleise etwas nach Südosten. Das frei werdende, alte Dresdner Personengleis neben der Militärbahn wird zweites Vorortgleis. Von den zwei Gütergleisen abgesehen liegen bei der Station Papestrasse die Gleise der Fernbahnen in folgender Reihenfolge neben einander: Gleis von Halle, Gleis von Dresden, Gleis nach Dresden, Gleis nach Halle. Dann folgen die zwei Gleise der Vorortbahn. Letztere laufen mit den Ferngleisen gleich und

Um auf die Bauwerke an den Ueberschneidungsstellen näher einzugehen, sei erwähnt, dass der eiserne Ueberbau desjenigen Bauwerkes, welches die Kreuzung der beiden Dresdner Ferngleise und des Ferngleises nach Halle in Schienenhöhe beseitigt, aus 2 Blechträgern von je 16 m Stützweite mit oben liegender Fahrbahn besteht. Der Mariendorf-Schöneberger Weg musste verlegt werden und schienenfrei unter den Lichterfelder und Zossener Vorortgleisen, welche an dieser Stelle sich bereits getrennt haben, hindurchgeführt werden. Die Stützweite der Ueberbauten dieses Bauwerkes, welche aus Blechträgern mit zwischenliegender Fahrbahn bestehen, beträgt 11,0 m. Das grösste von diesen eng zusammen liegenden Bauwerken ist die schiefe Brücke, welche die beiden Dresdner Ferngleise über den genannten Verbindungsweg, das Vorortgleis von Zossen und die Vorortgleise von und nach Lichterfelde hinwegführt. Dieses Bauwerk liegt in einer Krümmung und hat 3 Oeffnungen. Der

eiserne Ueberbau ist aus 2 Trapezträgern von 24 und 37 m Stützweite und einem in der Mitte liegenden Blechträger von 19,50 m Stützweite gebildet. Zur Ueberführung des Vorortgleises von Zossen über die Halleschen Ferngleise und das Dresdner Gütergleis dient eine Brücke mit 2 Oeffnungen, welche aus einem Trapezträger von 23,20 m und einem Blechträger von 16,50 m Stützweite besteht. Ueber die Halleschen Fern- und Lichterfelder Vorortgleise gehen die Dresdner Ferngleise auf einer Brücke mit 2 Oeffnungen hinweg, deren Widerlager die Verlängerung einer bestehenden Brücke des Dresdner Gleises, welches nunmehr als Vorortgleis nach Zossen benutzt wird, bilden. Die Ueberbauten sind Blechträger von 19 und 20 m Stützweite.

Vom Kreuzungspunkte der Dresdner und Anhalter Bahn ab bis Lichterfelde kam es hauptsächlich darauf an, die Ueberschneidungen von Wegen mit der Bahn in Schienenhöhe zu vermeiden. Die Höhenlage der Bahn wurde daher so gewählt, dass bis kurz vor dem Bahnhof Lichterfelde keine Wegkreuzung in Schienenhöhe vorkommt. Um die Steglitzer Strasse bei Südende überführen zu können, musste die Station Südende tiefer gelegt werden. Das Bauwerk, welches die genannte Strasse überführt, hat 2 Oeffnungen und ist mit Blechträgern, die auf zwischengenieteten Querträgern und Buckelplatten die Fahrbahn tragen, überdeckt. Das alte Stationsgebäude blieb stehen und wurde zu Dienstwohnungen für 2 Beamte umgebaut. Das neue Stationsgebäude Südende liegt nach Steglitz zu in gleicher Höhe mit der gehobenen Steglitzer Strasse. Es enthält einen Raum für den Stationsverwalter, einen Raum für den Fahrkartenverkauf und einen Gepäckraum. Vermittelst einer überdeckten Treppe gelangt man zu dem tiefliegenden Bahnsteig, dessen Ausrüstung und Länge ebenso wie in Papestrasse ist, nur dass in Südende am Ende des Bahnsteiges noch ein Abortgebäude hinzukommt. Die Beleuchtung der Station wird durch Gas bewirkt.

Hinter Südende überschreitet die Bahn die Albrecht- und die Viktoriastrasse. Beide Strassen mussten gesenkt werden, um die erforderliche Durchfahrtshöhe von 4,30 m zu erhalten. Die eisernen Ueberbauten sind Gerber'sche Gelenkträger auf zwei Stützen von 3,0 m Seiten- und 9,0 m Mittelöffnung. An der Viktoriastrasse liegt die Station Lankwitz. Das Stationsgebäude enthält dieselben Betriebsräume wie dasjenige in Südende und ist durch einen schienenfreien Zugang mit dem hochliegenden Bahnsteige verbunden. Dieser ist ausgerüstet mit einer Halle, einem Dienstraum, einem Warteraum und einem Abortgebäude.

Von Lankwitz aus fällt die Bahn 1 : 230 nach dem Bahnhof Lichterfelde-Ost und schneidet kurz vor ihm die Seydlitzstrasse in Schienenhöhe. Von einer Unterführung dieser Strasse ebenso wie der Wilhelmstrasse am Ende des Bahnhofes hat man der Kosten wegen abgesehen, da der ganze Bahnhof Lichterfelde hätte gehoben werden müssen. Um den Fussgängerverkehr von der Wilhelmstrasse abzuziehen, wurde ein schienenfreier Durchgang, welcher die Bahnsteige von dem Stationsgebäude aus zugänglich macht, unter sämmtlichen 7 Gleisen in 6 m Breite hindurch geführt. Hierdurch wurde eine weitere bequeme Verbindung mit dem jenseits der Bahn gelegenen Theil von Lichterfelde geschaffen. Der Bahnhof hat 2 Bahnsteige, einen hohen für die Vorortgleise von 200 m Länge und einen niedrigen von 270 m Länge für die Fernbahn. Die Ausrüstung beider ist gleich, sie besteht aus einer Halle, einem Dienst- und einem Warteraum. Das Stationsgebäude hat einige Umänderungen erfahren durch die Vergrösserung der Fahrkarten- und Gepäckausgabe und durch den Anbau, welcher die Treppe zur Fussgängerunterführung aufnimmt. Der Bahnhof hat 2 Ferngleise, 1 Ueberholungsgleis, 2 Gütergleise, 2 Ladestrassengleise, 1 Güterschuppengleis und 1 Anschlussgleis der Teltower Dampfstrassenbahn.

Die Gesammtkosten der Neuanlage besonderer Vorortgleise auf der Strecke Berlin-Gr.-Lichterfelde Ost belaufen sich auf etwa 5 500 000 *M*.

David Hansemann und die Eisenbahnen.

David Hansemann, der bekannte rheinische Grossindustrielle, 1848 preussischer Finanzminister, sodann Chef der Preussischen Bank und Begründer eines der grössten deutschen Bankhäuser, der Diskontogesellschaft in Berlin, hat auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eine bedeutende Thätigkeit entfaltet. Neues, sehr interessantes Material hierzu bringt Alexander Beegengrün in seinem soeben erschienenen Buche „David Hansemann“ (Verlag von J. Guttentag in Berlin).

Der Gedanke, Eisenbahnen zu bauen, wurde mit besonderer Energie in Belgien aufgegriffen. Im Sommer 1833 wurde der belgischen Kammer eine umfassende Eisenbahnvorlage unterbreitet. Daraufhin bildete sich in Köln eine Vereinigung von Kaufleuten, welche die Weiterführung der Bahn von der belgischen Grenze bis Köln in die Hand nahm. Das Kölner Komitee erhielt noch in demselben Jahre von der Regierung eine Konzession, aber die erbetene Zinsgarantie wurde abgelehnt. Ueber die Richtung dieser Bahn brach aber ein erbitterter, jahrelang fortgesetzter Kampf zwischen den beiden wichtigsten rheinischen Städten, zwischen Aachen und Köln, aus. Aachen setzte im Interesse seiner wirthschaftlichen Entwickelung alles daran, dass die projektirte Eisenbahn nicht an der Stadt vorbeigehe. Die Gegenpartei fürchtete, die Rentabilität der Bahn werde gefährdet werden, wenn sie durch das für die damalige Technik schwierige Aachener Gelände geführt würde. Der Streit wurde mit grosser Heftigkeit in Zeitungen und Flugschriften geführt und bis vor die Regierung in Berlin gebracht. Diese neigte auf die Seite der Aachener. Nichtsdestoweniger stand die Angelegenheit für diese sehr kritisch. Da trat Hansemann, der im öffentlichen Leben Aachens schon eine maassgebende Rolle spielte, in den Vordergrund. Er gründete eine neue Gesellschaft, die „preussisch-rheinische Eisenbahngesellschaft“, welche sich im Wettbewerb mit der rheinischen Gesellschaft in Köln um die Konzession für die Bahn von der belgischen Grenze bis Köln bewerben und alle Wünsche der Regierung erfüllen sollte. Hansemann selbst betrieb die Sache in Berlin. Dieses energische Auftreten führte zu einem für Aachen erfolgreichen Kompromiss: die rheinische Gesellschaft erhielt endgültig die Konzession, musste die Bahn aber über Aachen führen. Dankbar wurden von Aachen die Verdienste Hansemann's um die Stadt in dieser Frage anerkannt. Hansemann's sachkundiges, sicheres Auftreten verschaffte den Aachenern auch bei der Organisation der Gesellschaft grosse Erfolge; er selbst wurde Vizepräsident der Gesellschaft, 1837. Auch bei der Finanzirung des Unternehmens war Hansemann's Einfluss entscheidend. Mit der Erbauung der Bahn wurde 1838 begonnen.

Auf Grund eingehender praktischer und theoretischer Beschäftigung mit dem noch sehr jungen Eisenbahnwesen liess Hansemann zu Anfang 1837 eine Schrift erscheinen: „Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältnisse zum Staate.“ In den maassgebenden Regierungskreisen war man damals der Ansicht, dass Eisenbahnanlagen in grösserem Umfange für das europäische Festland kaum ein Bedürfniss seien; infolge dessen lehnte man die Erbauung von Bahnen durch den Staat ab und schob Privatunternehmungen das Risiko zu. In seiner erwähnten Schrift schildert Hansemann mit weitem Blicke die Vorzüge des Eisenbahnbaues aus volkswirthschaftlichen und politischen Gründen, und zwar wünscht er Erbauung durch den Staat. Was er vorbringt, ist nicht frei von Irrthümern, ist heute Gemeingut des Wissens, aber damals war eine solche Schrift eine That. Des weiteren erörtert er darin die Regelung des Verhältnisses zwischen den Interessen des Staates und denen der Eisenbahngesellschaften. Auf Einzelheiten einzugehen, gestattet uns der Raum nicht. Die Schrift fand die gebührende Beachtung. Besonders erfreut darüber war der Kronprinz, nachmals König Friedrich Wilhelm IV., der ein eifriger Förderer des Eisenbahnwesens war. Hansemann war auch weiterhin litterarisch und praktisch thätig, um namentlich bei der Ausarbeitung des Eisenbahngesetzes (von 1838) für die Eisenbahngesellschaften und eine Revision dieses für die Gesellschaften sehr ungünstigen Gesetzes zu wirken. Er selbst entwarf „Grundsätze eines neuen Eisenbahngesetzes“, zu dem es freilich nicht gekommen ist.

Daneben ging die schwere, verantwortungsreiche Arbeit

für das Zustandekommen der rheinischen Eisenbahn. Einerseits waren hier in Aachen für den Bahnhof und was dazu gehörte, grosse bauliche Veränderungen nöthig, andererseits musste die Gesellschaft selbst über eine schwere finanzielle Krisis hinweggebracht werden. Letzteres war, da man in Berlin für die Nothlage der Gesellschaft kein Verständniss zeigte, nur dadurch möglich, dass Belgien veranlasst wurde, mit finanzieller Hilfe beizuspringen. Das war ein kühnes Unternehmen, das Herrn Hansemann scharfe Angriffe zuzog, aber die Gesellschaft vor dem Ruin bewahrte und den Ausbau einer wichtigen Bahnlinie sicherte.

Nach Sicherstellung des Schicksals der rheinischen Bahn richtete Hansemann seinen Blick weiter. Die Fortsetzung der Bahn nach Osten, speziell die Linie Köln-Minden, erschien ihm direkt als eine Lebensfrage für die Gesellschaft. In Berlin fand er für diese Pläne die beste Aufnahme, denn dort war inzwischen mit dem Thronwechsel auch ein Umschwung der Anschauungen über die Eisenbahnen eingetreten. Die rheinische Eisenbahngesellschaft erhielt schon 1841 die vorläufige Konzession für die Bahn Köln-Minden. In den Jahren 1841—1843 bewältigte Hansemann eine erstaunliche Masse Vorarbeiten für diese Linie. Verhandlungen mit Hannover über die Fortführung der Bahn bis Braunschweig scheiterten an Hannovers Widerstand. Aber auch die Verhandlungen wegen Köln-Minden begegneten infolge eines Ministerwechsels bei der Regierung neuen Schwierigkeiten, auch erwuchsen Hindernisse aus den Meinungsverschiedenheiten über die beste Linienführung. Zu allem Unglück gerieth die rheinische Gesellschaft abermals in eine Geldkrisis.

Bei der Regierung war der Umschwung in der Eisenbahnpolitik jetzt darin zu Tage getreten, dass sie zu dem System der Mitbetheiligung an Bahnunternehmungen und Gewährung von Unterstützungen überging. Hansemann zollte den Grundzügen dieser neuen Eisenbahnpolitik seinen Beifall, bemühte sich aber, durch eine neue Schrift auf ihre zweckmässige Ausführung einzuwirken. Unter die mit Staatsunterstützung zu bauenden Linien wurde Köln-Minden ohne weiteres aufgenommen, aber die rheinische Bahngesellschaft erlangte nur einen Theil der von ihr gewünschten Beihilfe, obwohl sich Hansemann dafür mit aller Macht ins Zeug warf. Trotzdem war im Herbst 1843 die Verbindung Köln-Antwerpen hergestellt. Dagegen erlebte er den Triumph, dass bei Köln-Minden die von ihm empfohlene Trasse angenommen wurde. In der weiteren Fortführung der Verhandlungen begegnete er bei der Regierung aber so viel Widerstand, dass die Gesellschaft auf die Konzession verzichtete. Drei Jahre heissesten Ringens waren vergeblich gewesen. Bald darauf wurde er unter Umständen, die ganz Deutschland in Bewegung versetzten, auch aus der Direktion der rheinischen Gesellschaft verdrängt. Ganz zog sich Hansemann freilich auch jetzt noch nicht von der Theilnahme an Eisenbahnunternehmungen zurück. Er galt als Autorität auf diesem Gebiete; sein Rath, seine Hilfe wurden von mehreren Seiten in Anspruch genommen. So wirkte er entscheidend für die Bildung von Gesellschaften zur Ausführung der Aachen-Mastrichter und der Aachen-Düsseldorfer Bahn, freilich ohne grosse Erfolge. So trat seine eisenbahnpolitische Thätigkeit allmählich immer mehr hinter seiner allgemein politischen und geschäftlichen zurück.

Ein allgemeiner Ueberblick über Hansemann's Wirksamkeit für die Eisenbahnen zeigt eine starke Aehnlichkeit mit dem Schicksal List's. Beide predigen mit demselben frohen Glauben das Evangelium des neuen Verkehrsmittels. Beide erringen ihre Erfolge nur gegen eine Welt voll Hindernissen, Bornirtheit, Schlechtigkeit und Lauheit. Beiden wurde ein Leben voll aufopfernder und selbstloser Thätigkeit mit Undank gelohnt. Ihre Ideen aber haben sich durchgerungen, und gerade die jetzige Eisenbahnverwaltung und -Politik hat sich um das deutsche Eisenbahnwesen Verdienste erworben, die in ihrem ganzen Umfange erst von der nächsten Generation gewürdigt werden können.

Tunnelanlage zwischen Grossbritannien und Irland.

Unter den verschiedenen grossartigen Bauplänen, welche seit Jahren die öffentliche Meinung im britischen Inselreiche beschäftigen, ist die Herstellung eines Tunnels, der die beiden einander so feindlich gesinnten Schwestern Britannia und Hibernia verbinden soll, eins der interessantesten — und vielleicht auch eins der aussichtsvollsten. Vor etwa 2 Jahren haben wir die verschiedenen, für dieses Projekt in Frage kommenden Linien in einem längeren Aufsatze besprochen (s. Nr. 63 S. 1064 Jahrg. 1899 d. Ztg.) und die Gesammtlage durch ein Kärtchen und beigegebene Planzeichnungen veranschaulicht. Wir können uns daher zunächst darauf beschränken, auf unsere damaligen Darlegungen kurz zurückzukommen, zumal jeder Schulatlas die betreffende Oertlichkeit mit hinreichender Deutlichkeit wiedergibt. Von den in Vorschlag gebrachten drei Linien ist — wie wir bereits in unserem früheren Aufsatze erwähnten — nur die mittlere, welche von der schottischen Grafschaft Wigtonshire unter dem Nordkanal hindurch nach der irländischen Grafschaft Antrim in der Nähe von Belfast führt und eine Tunnellänge von etwa 54 km erfordert, bauwürdig befunden. Auf der nördlichen Linie zwischen der schottischen Grafschaft Cantire und der irländischen Grafschaft Antrim ist zwar die zu unterfahrende Meerenge nur halb so breit und der zu bauende Tunnel würde daher wesentlich kürzer ausfallen; aber diese Richtung würde einen gar zu grossen Umweg nach Norden bedingen, als dass von einem hinreichenden Verkehr auf ihr noch die Rede sein könnte. Dagegen würde die südliche Linie — ein Tunnel von Holyhead nach der Gegend von Dublin — so ziemlich die doppelte Tunnellänge gegenüber dem mittleren Projekt erfordern, und vor einem Tunnelbau von rund 100 km Länge — also der siebenfachen Länge des Gotthardtunnels und der fünffachen Länge des Simplontunnels — schrecken doch auch die unternehmungslustigen Angelsachsen scheu zurück. Sonst würde gerade dieser Bau auch vor der mittleren Linie wesentliche Vorzüge besitzen, indem er eine möglichst kurze Verbindung zwischen London und Dublin und ausserdem eine fast geradlinige Zuwegung für den englischen und festländischen Verkehr nach dem an der Westküste von Irland belegenen Hafen Galway bilden würde, so dass sich die Seereise über den atlantischen Ozean um ein erhebliches abkürzen liesse. Dagegen erscheint unseren wagemuthigen Nachbarn die Herstellung eines Tunnels von 54 km Länge, von welchem 40 km unter der See zu liegen kommen, angesichts der Fortschritte im Tunnelbau, welche die Ingeniörkunst neuerdings gemacht hat, keineswegs als ein unausführbares Unternehmen. Der Bauplan ist von seinen Förderern, wie „Engineering" nach dem Vortrage eines Herrn James Barton mittheilt, nunmehr als eine für das ganze Reich bedeutungsvolle Angelegenheit der englischen Regierung unterbreitet worden, und der Minister Balfour hat erklärt, dass er die Ausführung des Projektes lebhaft wünsche und dass er gern bereit sei, seinen Amtsgenossen darüber Vorlage zu machen, sobald der Betrag der aufzuwendenden Kosten sich mit hinreichender Sicherheit übersehen und veranschlagen lasse. In dieser letzteren Beziehung aber liegen die Sachen gegenwärtig wie folgt.

Als Tunnellinie ist eine Verbindung der schottischen Eisenbahnstation Stranraer in Wigtonshire mit der Insel Magee an der irländischen Küste in Aussicht genommen. Diese Richtung hat allerdings mit der grossen, auch früher von uns erwähnten Schwierigkeit zu rechnen, dass sich etwa 12 km von der schottischen Küste eine tiefe Senkung des Meeresbodens, Beauforts Dyke genannt, befindet und dass eine Unterfahrung dieses Schlundes nicht möglich ist; doch kann er glücklicherweise durch Einlegung einer Krümmung, welche die Gesammtlänge des Tunnels nur um etwa 5 km vergrössert, nach Norden zu umgangen werden. So würde denn der Verlauf der neu herzustellenden Bahnlinie folgender sein. 8 km von der Station Stranraer tritt die Bahn in den Tunnel ein, der sich im Verhältniss von 1:75 senkt und bei der Ebbstone-Bake, 6 km von dort, die Uferlinie überschreitet. Nach 12 weiteren Kilometern umgeht der Tunnel mittelst einer Krümmung von 1,6 km Halbmesser die Senke Beauforts Dyke, erreicht bei der Insel Magee nach weiteren 28 km die Küste der irländischen Grafschaft Antrim, hebt sich von dort auf einer Länge von 8 km mit einer Steigung von 1:75 wieder zur Erdoberfläche empor und die neue Linie erreicht dann etwa 3 km von dort die Belfast- und Nordgrafschaftsbahn, an welcher sie bis zu ihrem Endpunkt Belfast noch 15 km entlang führt. Um eine genügende Trockenhaltung zu ermöglichen, fällt die unterseeische Tunnelstrecke von ihrem Mittelpunkte nach jeder Seite bis zur Küste hinab, wo Schachte bis zur Erdoberfläche getrieben werden, in denen das Wasser durch Pumpwerke heraufgeholt wird.

Die erforderlichen Bodenuntersuchungen sind ausgeführt worden durch den Professor Hull, vormaligen Direktor des königlichen geologischen Untersuchungsamts von Irland. Seine Aufnahmen haben eine Ueberprüfung erfahren durch den verstorbenen Leiter des Londoner geologischen Untersuchungsamts Topley, der die von Hull gefundenen Ergebnisse vollständig bestätigt hat. Danach besteht das zu durchbohrende Gestein sowohl längs der schottischen wie längs der irländischen Küste aus Silur, in der Nähe der irländischen Küste aber finden sich Schichten von neuem rothen Sandstein und Keupermergel. Der

First des Tunnels wird 50 m tief unter dem Meeresboden zu liegen kommen, und der Tunnel wird zweigleisig hergestellt werden. Die erste Arbeit, von der zugleich das ganze Werk abhängt, ist der Vortrieb eines Versuchsstollens. Der geplante Stollen soll 3 m weit und 2 m hoch werden. Im Silurgestein wird dieser Bau voraussichtlich mit derselben Schnelligkeit fortschreiten wie jetzt im Simplontunnel und im Keupermergel vielleicht noch rascher. Unter dieser Voraussetzung nimmt man an, dass der Versuchsstollen in etwa 10 Jahren und der Ausbau des ganzen Tunnels in etwa 11 bis 12 Jahren wird fertig gestellt werden können. Die Verbesserungen in der Gesteinsbohrung, welche bei den Alpentunneln in den letzten Jahren erprobt wurden, sind ganz ausserordentliche. Im Montcenistunnel betrug der erreichte höchste Tagesfortschritt 2 m, das Meter kostete im Durchschnitt 2 240 ℳ, beim Gotthardtunnel war der erreichte grösste Tagesfortschritt 3⅓ m, die Durchschnittskosten für das Meter betrugen 1 420 ℳ, beim Arlbergtunnel war der höchste Tagesfortschritt 4 m und die durchschnittlichen Kosten stellten sich dabei auf 1 070 ℳ für das Meter.

Die bedenklichste Frage betrifft die Bewältigung des eindringenden Wassers; doch gerade in diesem Punkte geben sich die Urheber und Förderer des kühnen Planes der Ueberzeugung hin, dass die zu besiegenden Schwierigkeiten keineswegs unüberwindliche sein werden. Der Severntunnel sowie der Merseytunnel hatten auf ihren unterseeischen Strecken vom Eindringen des Wassers nur wenig zu leiden; der grosse Leck im Severntunnel lag 1 km weit binnen Lands und führte ausschliesslich süsses Wasser zu. Nach diesen Beobachtungen und den Wahrnehmungen, die bei der Herstellung eines Tunnels unter dem Firth of Forth gemacht worden sind, glaubt man annehmen zu dürfen, dass der Niederschlag auf dem Seegrunde des irischen Kanals alle Spalten und Risse des Felsgesteins so dicht ausgefüllt und verkittet hat, dass ein Eindringen des Wassers in den zu treibenden Stollen nur in ganz geringem Maasse wird stattfinden können. Die silurischen Gesteine stehen auf dem Seeboden in fest senkrecht aufgekippten Schichten an, sie müssen also ehedem unter einem waagerechten Drucke von ganz ausserordentlicher Stärke zusammengeschoben worden sein, und werden schwerlich einem starken Wasserzudrang weder unter dem Meeresboden, noch in den Tunnelzufahrten Raum geben. Die Keupermergel aber an der irländischen Seite sind geradezu merkwürdig geeignet für den Durchtrieb eines unterseeischen Tunnels, denn sie haben sich bei einer Bohrung bis zu 300 m Tiefe als unbedingt wasserdicht erwiesen. Wohl ist der zwischen Keuper und Silur eingelagerte neue rothe Sandstein wasserdurchlässig, jedoch ist nicht zu befürchten, dass die eindringende Wassermenge einen bedenklichen Umfang annehmen wird. Man rechnet darauf, dass eine wasserdichte Eindeckung von 50 m Länge die ganze Gefahr vollständig beseitigen wird.

Der Betrieb von Stranraer bis nach Belfast wird mittelst Elektrizität geführt werden, und zu diesem Zwecke werden an beiden Tunneleingängen Kraftwerke errichtet. Die Züge werden mit einer Geschwindigkeit von rund 100 km in der Stunde gefahren werden, so dass die Durchfahrt durch den Tunnel wenig über eine halbe Stunde dauern würde. Durch den Gebrauch der elektrischen Kraft wird die Lüftung des Tunnels ausserordentlich erleichtert. Ein ununterbrochener Strom von frischer Luft würde mittelst eines Fächers an dem einen Ende des Tunnels eingetrieben und am anderen Ende aufgesogen werden — vielleicht nach dem jetzt in Italien mit so grossem Erfolge angewandten Saccardo'schen System.

Die Baukosten sind von den mit den Entwürfen betrauten Ingeniören und von einem zu Rathe gezogenen Bauunternehmer übereinstimmend auf 10 000 000 £, also auf rund 200 000 000 ℳ veranschlagt worden — nicht gerechnet die während der Bauzeit zu zahlenden Bauzinsen. Dieser Betrag aber ist nach jeder Richtung hinreichlich bemessen und bietet auch für etwaige nicht vorhergesehene Zwischenfälle hinlängliche Deckung. Für ein Privatunternehmen aber ist der Bau viel zu gefährlich, und deshalb stösst seine Finanzirung zunächst auf Schwierigkeiten. Bevor der Versuchsstollen von der irländischen Seite her nicht durch den Keupermergel und die Rothsandsteinschichten bis ins Silur vorgetrieben ist, gibt, wie unsere englische Quelle meint, kein Bauunternehmer ein rechtsverbindliches Angebot auf das ganze Bauwerk ab; der Vortrieb des Stollens bis zu jenem Punkte aber kostet 10 000 000 ℳ, und die Herstellung eines Versuchsstollens längs der ganzen Tunnellinie wird mindestens 50 000 000 ℳ kosten. Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eintritt der Main-Neckarbahn in die preussisch-hessische Eisenbahnbetriebsgemeinschaft.** Ueber die Bedingungen dieses Eintritts ist auf einer in diesen Tagen zu Baden-Baden stattgehabten Konferenz von preussischen, hessischen und badischen Regierungsvertretern Einverständniss erzielt und als Zeitpunkt des Eintritts vorbehaltlich der Zustimmung der Landtage der betr. Staaten der 1. April 1902 vereinbart.

— **Förderung der Bauthätigkeit im Gebiete der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.** In Bezug auf den von uns im Leitaufsatz der vorigen Nummer mitgetheilten Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten bringen die „Berl. Pol. Nachr." folgende unseren Ausführungen verwandte Darlegung:

„In den Zeiten der Arbeiternoth hatte die Eisenbahnverwaltung einer ungünstigen Einwirkung der im Verkehrsinteresse dringlichen Bauausführungen auf den inländischen Arbeitsmarkt dadurch vorzubeugen gesucht, dass sie vornehmlich ausländische Arbeitskräfte heranzog. Jetzt, wo umgekehrt die Nachfrage nach Arbeitskräften nachlässt und das Angebot die Nachfrage zu übersteigen beginnt, nimmt die Eisenbahnverwaltung eine energische Förderung ihrer Bauten in Angriff, um den anderwärts brotlos gewordenen inländischen Arbeitern Arbeitsgelegenheit und Arbeitsverdienst zu bieten. Dass die Eisenbahnverwaltung aber in der Lage ist, einem Mangel an Arbeitsgelegenheit und der Arbeitslosigkeit grösserer Mengen von Arbeitern vorzubeugen, verdankt sie der vor- und weitsichtigen Finanzpolitik der letzten Jahre, infolge dessen ihr ganz ungewöhnlich hohe Summen für Bauausführungen zur Verfügung stehen. Abgesehen von den Summen, die aus bewilligten, aber noch nicht verbrauchten Krediten für die Erweiterung des Eisenbahnnetzes verfügbar sind, und ausser dem Extraordinarium für das laufende Jahr von mehr als 100 000 000 ℳ stehen der Eisenbahnverwaltung Reste aus den etatsmässigen Bewilligungen für einmalige Ausgaben aus den Vorjahren in sehr beträchtlicher Höhe zur Verfügung. Im Anfange des Jahres beliefen sie sich auf etwa 100 000 000 ℳ, dazu trat noch der Betrag des Dispositionsfonds für unvorhergesehene Bauten und Anschaffungen der Eisenbahnverwaltung, der in Höhe von 30 000 000 ℳ aus dem Ueberschusse des Jahres 1900 dotirt worden ist. Das Vorhandensein so hoher Bestände ist aber auch keineswegs etwas zufälliges, sondern die Baufonds der Eisenbahnverwaltung sind in den letzten Jahren mit der vollbewussten Absicht über den Bedarf hinaus abgestattet worden, um sie in den Stand zu setzen, bei einem Rückgange in den wirthschaftlichen Verhältnissen des Landes durch rege staatliche Bauthätigkeit dem Gewerbefleiss und den Arbeitern eine wirksame Förderung zur Ueberwindung der Arbeitsstockung und der Zeiten der Arbeitslosigkeit zu gewähren."

— **Sitzung des Bezirkseisenbahnraths Berlin.** Am 6. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, findet in Berlin die 17. (ordentliche) Sitzung des für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen zu Berlin und Stettin eingesetzten Bezirkseisenbahnraths zu Berlin statt. Aus der Tagesordnung ist hervorzuheben, dass die Eisenbahndirektionen Mittheilungen über die für den Sommer 1902 in Aussicht genommenen Aenderungen des Personenzugfahrplans machen werden.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 30. September d. J. in 13 Arbeitstagen 204 627 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 740 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 203 324 und auf den Arbeitstag 16 944 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 30. September d. J. auf den Arbeitstag 1 204 weniger und im ganzen 1 303 Doppelwagen oder 0,6 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 30. September d. J. 29 541 Doppelwagen gegen 27 837, in Oberschlesien 76 901 Doppelwagen gegen 71 578 und in den drei Bezirken zusammen 311 069 Doppelwagen gegen 302 739 und war demnach im Saarbezirk 1 704 Doppelwagen oder 6,1 %, in Oberschlesien 5 323 Doppelwagen oder 7,4 % und in den drei Bezirken zusammen 8 330 Doppelwagen oder 2,8 % höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Monat September d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 398 688 Doppelwagen gegen 414 293, im Saarbezirk auf 57 416 Doppelwagen gegen 58 444, in Oberschlesien auf 151 424 Doppelwagen gegen 148 763 und in den drei Bezirken zusammen auf 607 528 Doppelwagen gegen 621 500 und betrug demnach im Ruhrbezirk 15 605 Doppelwagen oder 3,8 %, im Ruhrbezirk 1 028 Doppelwagen oder 1,8 % weniger, in Oberschlesien 2 661 Doppelwagen oder 1,8 % mehr und in den drei Bezirken zusammen 13 972 Doppelwagen oder 2,2 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1900.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen und Koks in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 3 621 303 Doppelwagen gegen 3 671 873, im Saarbezirk 531 364 Doppelwagen gegen 534 918, in Oberschlesien 1 340 263 Doppelwagen gegen 1 324 981, und in den drei Bezirken zusammen 5 492 930 Doppelwagen gegen 5 531 772 und ist demnach im Ruhrbezirk 50 570 Doppelwagen oder 1,4 %, im Saarbezirk 3 554 Doppelwagen oder 0,7 % geringer, in Oberschlesien 15 282 Doppelwagen oder 1,2 % höher und in den drei Bezirken zusammen 38 842 Doppelwagen oder 0,7 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

— **Bahnprojekt Oberbrügge-Halver-Wipperfürth.** Eine auf Einladung der Kölner Handelskammer stattgehabte Versammlung der an dem Ausbau einer Vollbahn auf der Strecke Oberbrügge-Halver-Wipperfürth betheiligten Kreise, Gemeinden und Handelskammern beschloss den „Berl. N. Nachr.“ zufolge eine Eingabe an den Minister v. Thielen sowie den Finanzminister und den Minister des Innern, in welcher der baldige Ausbau dieser Strecke erbeten wird. Eine am 23. September in Hagen stattgehabte Versammlung der dortigen Interessentenkreise hatte sich dagegen für den Ausbau der Strecke Halver-Radevormwald ausgesprochen.

— **Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft.** In der auf den 5. d. Mts. einberufenen Versammlung der Obligationenbesitzer dieser Gesellschaft ist nach sechsstündiger lebhafter Verhandlung schliesslich folgender Antrag zum Beschluss erhoben: „Die Versammlung wählt zum Vertreter der gemeinsamen Rechte der Obligationsbesitzer aller Serien im Sinne des Reichsgesetzes vom 4. Dezember 1899 die deutsche Treuhandgesellschaft, welche die gesetzlichen Befugnisse eines Gläubigervertreters haben soll. Die Versammlung beschliesst ferner die Bestellung eines aus sechs Personen bestehenden Ausschusses. Die Mitglieder dieses Ausschusses werden ermächtigt, sich an den Arbeiten der von der Generalversammlung der Aktionäre vom 19. September d. J. gewählten Revisionskommission mit den gleichen Befugnissen wie die Mitglieder dieser Kommission zu betheiligen. Die deutsche Treuhandgesellschaft ist ermächtigt, sich an den Berathungen und Verhandlungen der so verstärkten Revisionskommission der Aktionäre zu betheiligen und von den Arbeiten und dem jeweiligen Stande der Revision jederzeit Kenntniss zu nehmen, auch sich jederzeit von der Lage der Gesellschaft zu unterrichten und Einsicht in die Bücher und Skripturen zu nehmen. Die Vertretung ist endlich, jedoch nur im Einvernehmen mit dem Ausschuss, ermächtigt, die zur Sicherung der Obligationäre erforderlichen Maassregeln zu ergreifen. Die angemessenen Kosten hat die Gesellschaft zu tragen. Das Mandat läuft bis zum Schluss der innerhalb vier Monaten einzuberufenden Versammlung der Obligationenbesitzer.“

— **Die landespolizeiliche Abnahme der Berliner Hochbahnstrecke Sedanufer bis Dennewitzplatz** fand, wie Berliner Blätter melden, am 5. d. Mts. statt. Die Vertreter der Firma Siemens & Halske führten den Nachweis, dass alle Bauwerke bedingungsgemäss ausgeführt werden. Zu dem Behufe wurde u. a. auch ein Eisengestell, welches das Normalprofil der Hochbahn darstellte, auf allen Gleisen durchgeschoben, um zu zeigen, dass an allen Stellen der Bahnhöfe, der Thoreinfahrten in den durchbrochenen Häusern am Tempelhofer Ufer und am Dennewitzplatz, auf dem Gleisdreieck, woselbst ein Gleis über das andere emporsteigt, die erforderliche lichte Weite vorhanden ist. Die Herren besichtigten auch den grossen Wagenschuppen auf dem Gleisdreieck, woselbst jetzt ebenfalls Wagen der Hochbahn montirt werden; lebhaftes Interesse erweckte dort die im Bau begriffene Signalbrücke, welche sich über dem Wagenschuppen, etwa 20 m über dem Strassenniveau, befindet. Von diesem höchsten Punkte der Hochbahn aus kann das ganze Gleisdreieck mit seinen Sicherheits- und Schutzvorrichtungen jederzeit übersehen werden. Es folgte sodann eine Wagenfahrt nach dem Kraftwerk, woselbst eine der 1 000 pferdekräftigen Dynamomaschinen in Thätigkeit war. Auch der Unterpflasterbahnhof am Potsdamer Platz wurde eingehend besichtigt. Der äusserlich sehr geschmackvoll eingerichtete Bahnhof ist viergleisig angelegt; auf den Aufstellungsgleisen haben drei Reservezüge Platz, welche jederzeit nach Bedarf in den Betrieb eingestellt werden können. Die Probebeleuchtung des Tunnels ergab ein glänzendes Resultat. Nachdem das Protokoll über die erfolgte Abnahme aufgenommen war, wurde vereinbart, demnächst die Strecken Dennewitzplatz-Nollendorfplatz und Schlesisches Thor-Warschauer Brücke zu begehen und auf der Gesammtstrecke eine Probefahrt im Zuge vorzunehmen. Die Belastungsproben sind inzwischen auf der ganzen Linie beendet worden; da sich nirgends Abweichungen von den berechneten Maassen ergeben haben, so sind die Messaufnahmen und Berechnungen der königlichen Eisenbahndirektion zur Prüfung eingereicht worden.

— **Die neue Bahnlinie Greussen-Ebeleben-Holzthaleben-Keula,** die, wie wir in voriger Nummer meldeten, am 2. d. Mts. dem Verkehr übergeben worden ist, wurde im Auftrage der fürstlich schwarzburgischen Regierung durch die bekannte Bahnfirma Herrmann Bachstein-Berlin hergestellt. Sie erschliesst eine landschaftlich schön gelegene Waldgegend. In Greussen findet die Bahn Anschluss an Nordhausen-Erfurt, von Keula aus wird sie wahrscheinlich später nach Sollstedt (Station der Linie Nordhausen-Cassel) weiter geführt werden.

— **Handhabung des Rauchverbots in den Abtheilen für Nichtraucher.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat eine Verfügung erlassen, betreffend die Handhabung dieses Verbots in den Bahnzügen. Es sei zu ihrer Kenntniss gekommen, dass gegen Reisende, welche in den für Nichtraucher bestimmten Wagenabtheilen rauchen, von den Schaffnern nicht immer mit dem nöthigen Nachdruck auf Einhaltung des Rauchverbots hingewirkt werde. Die betreffenden Eisenbahnstellen werden angewiesen, die diesbezüglichen Vorschriften dem Zugbegleitungspersonal einzuschärfen und dieses besonders darauf hinzuweisen, dass nicht erst auf Anrufen von Reisenden gegen Ueberschreitungen des Verbots einzuschreiten, vielmehr stets im Auge zu behalten sei, dass die Kennzeichnung eines Wagens oder eines Wagenabtheils als Nichtrauchwagen (Abtheilung) als ein unbedingtes, von dem Willen der darin Platz nehmenden Reisenden unabhängiges Verbot zu betrachten sei.

— Für den neuen **Berlin-Neapelexpress,** der zum ersten Male am 15. Januar 1902 verkehren wird, liegt jetzt der vollständige Fahrplan vor. Nach demselben wird der Zug auf der Strecke von Berlin nach Neapel nur 18 Mal anhalten. Die Stationen sind, wie die „B. B.-Ztg.“ zu berichten weiss, folgende: Leipzig, Reichenbach, Hof, Regensburg, München, Kufstein, Innsbruck, Brenner, Franzensfeste, Bozen, Trient, Ala, Verona, Modena, Bologna, Florenz, Chiusi und Rom. Der Zug wird vor allem eine neue Tagesverbindung mit München schaffen, da der Nord-Süd-Brennerexpress bei Nacht diese Strecke befährt. Der Berlin-Neapelexpress geht 10 Uhr Morgens vom Anhalter Bahnhof ab und trifft 12 Uhr 12 in Leipzig, 1 Uhr 40 in Reichenbach, 3 Uhr in Hof, 5 Uhr 50 in Regensburg und, nach zehnstündiger Fahrt, 7 Uhr 58 Abends in München ein. Weiter verkehrt er zwei Mal in der Woche. Er erreicht Kufstein 9 Uhr 29, Innsbruck 10 Uhr 48, Brenner 12 Uhr 23, Franzensfeste 1 Uhr 27, Bozen 2 Uhr 48, Trient 3 Uhr 57, Ala 4 Uhr 43, Verona 5 Uhr 49, Modena 7 Uhr 43, Bologna 8 Uhr 20, Florenz 12 Uhr Mittags, Chiusi 2 Uhr 59, Rom 5 Uhr 37 und Neapel 10 Uhr 30 Abends. Florenz wird also von Berlin in 24, Rom in 31½ Stunden, statt wie bisher in 36 bis 41 Stunden, Neapel in 36½ Stunden zu erreichen sein. Die Rückreise erfolgt von Neapel ebenfalls des Morgens um 8 Uhr 15, so dass Berlin am anderen Abend um 9 Uhr erreicht wird. Von Rom geht der Gegenzug 1 Uhr 10, von Florenz 6 Uhr 57 Abends, von Verona 12 Uhr 49 Nachts, von München 11 Uhr Vormittags, von Regensburg 12 Uhr 57, von Leipzig endlich 6 Uhr 39 Abends ab.

— **Ueber den Raubanfall im Schnellzuge bei der Station Mönchehof unweit Cassel,** über den wir in Nr. 78 S. 1196 berichteten, liegt jetzt folgende ausführlichere Mittheilung vor, durch die auch unsere Angabe über den Namen des Reisenden richtig gestellt wird: In einem Abtheil II. Klasse sassen zwei Herren, der eine der Kaufmann Ludwig van Westrum aus Dresden, 27 Jahre alt, mit reichen Mitteln versehen, der andere der frühere Stationsdiätar, jetzt entlassene Wilhelm Rathgeber aus Eschwege, 24 Jahre alt, kürzlich erst Soldat gewesen, zuletzt als Magazinverwalter auf einem Hüttenwerk bei Hagen in Westfalen. Beide Herren unterhielten sich in bester Weise bis Hofgeismar, dann legte sich Rathgeber auf das Sitzpolster und simulirte Schlaf, Westrum streckte sich auch aus und schlief thatsächlich ein. Nach Passiren der letzten Station vor Cassel, Mönchehof, zieht Rathgeber den verborgen gehaltenen Revolver hervor und schiesst aus nächster Nähe dem schlafenden Mitreisenden eine Kugel in den Kopf. Er hat auch auf die Schläfengegend gezielt, wahrscheinlich dicht davor gehalten, indessen die Kugel ging etwas zu hoch, sie drang in der Nähe des Kaumuskels in die rechte Stirnseite. Der Angeschossene, durch den Knall aufgeschreckt, aber trotz Blutverlustes nicht merklich

geschwächt durch den Schuss, springt entsetzt auf, schlägt den vorgehaltenen Revolver zur Seite, wirft sich auf den Raubmörder; dieser wehrt sich und es entspinnt sich nun in dem nur matt erleuchteten Abtheil ein Kampf auf Leben und Tod, in dem der Ueberfallene aber trotz aller Schmerzen schliesslich Sieger bleibt, nachdem er dem Finger des Angreifers, der ihm eine Hand in den Mund zu stecken versuchte, um ihn am Schreien zu verhindern, eine Bisswunde beigebracht hatte. Er gewinnt für einen Augenblick Zeit, die Hand frei zu machen und die Nothbremse zu ziehen, wirft sich auf den Angreifer und hält ihn mit übermenschlicher Kraft so lange fest, bis das Zugpersonal erscheint, diesen in Fesseln legt und in sichere Beobachtung nimmt. Die Waffe, ein 4 mm-Revolver, lag auf dem Fussboden. Die Schusswunde an der Stirn des Ueberfallenen wurde verbunden, und, in Cassel angelangt, ist Herr van Westrum ins Landkrankenhaus verbracht worden. Nach den letzten Nachrichten ist der Zustand des Ueberfallenen günstig.

— **Fünfzigjähriges Dienstjubiläum.** Dieses seltene Fest begingen am Freitag, den 4. d. Mts. der Rechnungsrath Bayard von der Werkstätteninspektion I der Eisenbahndirektion Berlin und der Güterexpedient Thomas auf Bahnhof Rummelsburg. Die mittleren Beamten des Direktionsbezirks Berlin feierten die Jubilare durch einen grossen Kommers in den Konkordiasälen, an welchem als Vertreter des abwesenden Präsidenten Ober-Regierungsrath Fuhrmann mit der Mehrzahl der Dezernenten und Oberbeamten, den Inspektionsvorständen usw. sowie der frühere Direktor des Betriebsamts Berlin-Sommerfeld, jetzige Ober- und Geheime Regierungsrath v. Rabenau aus Magdeburg Theil nahmen. Der Kaiser hat die Jubilare bereits ausgezeichnet: Rechnungsrath Bayard erhielt den Kronenorden III. Klasse und Expedient Thomas die IV. Klasse desselben Ordens.

Oesterreich-Ungarn.

— **Oesterreichisch-ungarisch-russischer Eisenbahnverband.** Am 30. September und 1. Oktober haben unter dem Vorsitze der Südbahn die Verhandlungen des genannten Eisenbahnverbandes stattgefunden. Auf der Tagesordnung standen neben verschiedenen Tariffragen auch die Anwendung der am 10. Oktober in Wirksamkeit tretenden Pariser Zusatzbestimmungen zum Berner Uebereinkommen auf den direkten Verkehr mit Russland. Die diesmaligen Berathungen fielen, wie bereits in Nr. 77 und 78 d. Ztg. mitgetheilt wurde, mit der Feier des 25 jährigen Bestandes des Verbandes zusammen. Anlässlich dieser Feier veranstaltete die Südbahn in ihrer Eigenschaft als geschäftsführende Eisenbahn einen Ausflug der Verbandsmitglieder auf den Semmering. Im grossen Speisesaale des Südbahnhotels fand ein Festmahl statt, bei welchem der Generaldirektor der Südbahn Dr. Eger den ersten Trinkspruch auf die Kaiser von Oesterreich und Russland ausbrachte, die beiden Monarchen als Friedensfürsten feiernd. Nach dem Trinkspruche Dr. Eger's, der von den Festtheilnehmern mit begeisterten Hoch- und Hurrahrufen aufgenommen wurde, stimmte die Musikkapelle die österreichische Volkshymne und sodann die russische Kaiserhymne an. Als zweiter Redner ergriff der Eisenbahnminister Dr. v. Wittek das Wort zu folgenden Ausführungen: Er sei mit Freuden der Einladung des Generaldirektors der Südbahn zu der Feier des 25 jährigen Bestandes des österreichisch-ungarisch-russischen Eisenbahnverbandes gefolgt, um zu zeigen, welch' hohen Werth die staatliche Eisenbahnverwaltung auf die Entwickelung und Pflege der internationalen Verkehrsbeziehungen lege. Die Nützlichkeit der internationalen Verkehrs- und Tarifverbände für den gegenseitigen Verkehr brauche er hier nicht näher auszuführen. Er möchte nur hervorheben, dass diese Einrichtungen durch ihre Reglements zugleich die Grundsteine gebildet haben für das Gebäude des einheitlichen internationalen Transportrechtes, das heute den weit überwiegenden Theil des europäischen Festlandes umfasse und eine der grossartigsten Schöpfungen der modernen Verkehrspolitik darstelle. Der Minister besprach hierbei die grossen, erst kürzlich durch eine Allerhöchste Auszeichnung des Kaisers von Oesterreich gewürdigten Verdienste, welche Staatsrath v. Perl (geschäftsführender Direktor des Vereins russischer Eisenbahnverwaltungen für den internationalen Verkehr) sich sowohl als Begründer des jubilirenden Verbandes, wie als einer der thätigsten Mitarbeiter an dem Werke des internationalen Transportrechtes erworben hat. Das einträchtige Zusammenwirken der verschiedenen Staaten angehörigen Fachmänner in den Eisenbahnverbänden sei eine um so erfreulichere Erscheinung, als in ihr die ideale Seite des Eisenbahnwesens, die werkthätige Förderung der Interessen aller Theilnehmer, zum Ausdruck gelangt. Der Minister erhob sein Glas auf das Gedeihen des Verbandes, auf das Wohl der ihn bildenden Verwaltungen und ihrer anwesenden Vertreter. — Auf diese mit grossem Beifall aufgenommene Rede des Eisenbahnministers erwiderte Staatsrath v. Perl mit einem Trinkspruche auf den Eisenbahnminister, in welchem er die ausserordentlichen Verdienste des Ministers um das Eisenbahnwesen feierte und betonte, dass alle Anwesenden in der Person des Ministers den erfahrenen Fachgenossen und werkthätigen Förderer der gemeinsamen Berufsinteressen hochschätzen und verehren. Auch dieser Trinkspruch fand die lebhafteste Zustimmung der Festtheilnehmer.

— **Lieferungsvergebung von Eisenbahnmaterial bei den österreichischen Staatsbahnen.** Bei der Staatsbahndirektion Wien erfolgte dieser Tage die Vergebung des Eisenbahnmaterialbedarfes für das Jahr 1902. Die Lieferung betraf den nächstjährigen Gesammtbedarf der Staatsbahndirektion Wien an Radreifen, Achsen, Radscheiben, Räderpaaren und Kesselblechen. Die Gesammtlieferung beläuft sich auf rund 40 000 dz. Das bisher bestandene Radreifen- und Achsenkartell wurde vor einigen Tagen gekündigt, und die Wirkung hiervon trat bereits in den angebotenen niedrigeren Preisen zu Tage. Dies gilt namentlich von den Preisen der Achsen und Radreifen aus Martin-Flussstahl. Erstere erzielten noch bei den Lieferungen für 1901 einen Preis von 29,20 Kr. für 100 kg, diesmal wurden sie mit 20,90 Kr. angeboten, sonach um 8,30 Kr. niedriger. Radreifen aus Martin-Flussstahl, für 1901 noch mit 31,50 Kr. bezahlt, stellten sich auf 20,25 Kr., das ist um 11,25 Kr. niedriger. Die ungünstige Lage des Eisenmarktes tritt nicht allein in der namhaften Ermässigung der Preise, sondern auch darin in die Erscheinung, dass nebst den österreichischen und ungarischen auch deutsche Werke um die Lieferung in Wettbewerb traten, und zwar nicht nur die Krupp'schen Werke in Essen, sondern auch andere deutsche Unternehmungen, die den österreichischen Lieferungsausschreibungen sonst fern zu bleiben pflegten. Die Lieferung wurde übrigens ausschliesslich österreichischen Werken übertragen.

— **Eisenbahnlinie Hartberg - Friedberg.** Die am 25. September d. J. in Graz abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg hat den Konzessionsbedingnissen für die Lokalbahn Hartberg - Friedberg zugestimmt und ist sonach die Konzession für die Lokalbahn Hartberg - Friedberg an die Aktiengesellschaft der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg ertheilt worden. Die konzessionirte Lokalbahn ist als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführen.

— **Die Eisenbahnen gegen die Bemessung der Wiener Gemeindezuschläge zu der Erwerbsteuer.** Dieser Tage kommt vor dem Verwaltungsgerichtshofe eine Beschwerde zur Verhandlung, welche die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft, die österreichische Nordwestbahn, die süd-norddeutsche Verbindungsbahn, die Südbahngesellschaft, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Ostrau-Friedländer Eisenbahn gegen den Wiener Gemeinderath wegen der Bemessung der Gemeindezuschläge zur Erwerbsteuer erhoben haben. Der Gegenstand dieser Beschwerde ist seinerzeit viel besprochen worden und für sämmtliche zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Unternehmungen von Bedeutung. Es hat nämlich, wie erinnerlich, im verflossenen Dezember der Wiener Gemeinderath beschlossen, die Zuschläge zur Erwerbsteuer für das Jahr 1901 in verschiedenem Ausmaasse zu bestimmen und insbesondere jene der Erwerbsteuer der Aktiengesellschaften auf 27 % zu erhöhen. Damals wurde schon darauf hingewiesen, dass nach dem Statut der Gemeinde Wien eine derartige Bemessung der Gemeindezuschläge unzulässig sei, und dass eine verschiedene Auftheilung nur in demselben Verhältnisse wie bei den Landesumlagen der gleichen Steuergattung stattfinden könne. Die Eisenbahngesellschaften wendeten sich damals mit einer Vorstellung an die Statthalterei, damit diese in Ausübung ihres Aufsichtsrechtes die Vollziehung dieses Gemeinderathsbeschlusses verhindere, was auch geschah. Die Gemeinde änderte hierauf ihren Beschluss, indem sie die Zuschläge zur Erwerbsteuer in der gleichen Weise abstufte wie das Land die Umlagen. Die Gemeindezuschläge der Aktiengesellschaften wurden hierbei mit 27 % der Staatssteuer, das ist mit demselben Ausmaasse wie im ursprünglichen Beschluss, festgesetzt. Eine neuerliche Vorstellung der Bahnunternehmungen an die Statthalterei hatte zur Folge, dass die Gemeinde zu einer Aeusserung hierüber aufgefordert wurde. Inzwischen überreichten die Bahnen, um die gesetzmässige Frist nicht zu versäumen, auch gegen den neuerlichen Beschluss, gleichwie seiner Zeit gegen den ersten Beschluss die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Beide Beschwerden der Bahnen wird nunmehr der Verwaltungsgerichtshof in Verhandlung ziehen.

— **Grösste Geschwindigkeit österreichischer Lokomotiven.** Das Eisenbahnministerium hat eine neue Schnellzuglokomotive bauen lassen, welche die Fahrzeit zwischen Wien und Prag bedeutend abkürzen wird, ohne dass deren Zugkraft

gegenüber den bestehenden Bauarten eine Verminderung erfahren dürfte. Die Entwürfe für die neue viercylindrige Verbundlokomotive rühren vom Baurath Gülsdorf her; ihre Ausführung wurde der Ersten böhmisch-mährischen Maschinenfabrik in Prag übertragen. Diese Lokomotive wurde vor kurzem fertiggestellt und am 30. September d. J. der technisch-polizeilichen Probefahrt in der Strecke Wien-St. Pölten unterzogen, bei welcher in den günstigen Strecken die Geschwindigkeit von 140 km in der Stunde erreicht wurde. Der Gang der Lokomotive war sehr ruhig. Das Eisenbahnministerium hat vier weitere Lokomotiven dieser Bauart bei derselben Maschinenfabrik in Bestellung gebracht.

— **Erwerb der Josef v. Götz'schen Fabrik durch die Südbahngesellschaft.** Die Verwaltung der Südbahn hat, wie mitgetheilt wird, in den letzten Wochen die Josef v. Götz'sche Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen in Wien käuflich erworben und wird sie als gesellschaftliches Unternehmen weiter betreiben. Die Fabrik wird nicht nur die Sicherungsanlagen für den eigenen Bedarf der Südbahn, wobei insbesondere die Blockanlagen in Betracht kommen, herstellen, sondern auch Aufträge für fremde Rechnung übernehmen. Ueberdies beabsichtigt die Verwaltung der Südbahn, durch Betreibung des genannten Unternehmens einen Stab von Fachmännern für den technischen Sicherungsdienst heranzubilden und sich hierdurch von den industriellen Unternehmungen, welche in Oesterreich für diesen Zweig der auf die Betriebssicherheit bezüglichen Einrichtungen bestehen, unabhängig zu machen.

— **Niederösterreichisches Eisenbahnamt.** Der Direktor dieses Amtes Weeber ist wegen Erkrankung in den dauernden Ruhestand getreten, und hat der Landesausschuss den bisherigen Direktorstellvertreter Oberingeniör Fogowitz zum Direktor dieses Amtes ernannt.

— **Truppenbeförderung anlässlich der Kaisermanöver im südwestlichen Ungarn.** Nach Schluss der grossen Manöver bei Fünfkirchen (vergl. Nr. 76 S. 1167 d. Ztg.) oblag insbesondere auch der Budapester Betriebsdirektion der Südbahngesellschaft die Abbeförderung grösserer Truppenmassen. Die in den Stationen Szigetvár, Szt. Lörincz und Fünfkirchen verladenen Truppen hat die Südbahn mit 26 Manöverzügen von Barcs nach Gyékényes, Pettau, Keszthely, Güns, Oedenburg und Wien, mit drei Manöverzügen nach Verőcze-Virovitica der Barcs-Pakraczer Bahn, die in der Station Slatina verladenen Brückenequipagen mit vier Zügen über Barcs nach Pettau befördert und einen solchen Zug in Slatina an die ungarischen Staatsbahnen zur Weiterbeförderung nach Budapest übergeben. Die bei Nacht erfolgte Verladung des aus 120 Brückenequipagen bestehenden Pioniertrains in Slatina erforderte mit Rücksicht auf die beschränkten Raumverhältnisse dieser Vizinalbahnstation die umsichtigsten Vorbereitungen und Verfügungen, u. a. die Herstellung einer Stirnverladerampe und die Beleuchtung der Bahnhof- und Zufahrtgleise mit elektrischen Bogenlampen. Sämmtliche Manöverzüge, sowohl jene, die leere Wagen führten, als auch die mit Truppen besetzten, haben auf den Linien der Südbahn sowie auf der in ihrem Betriebe befindlichen Barcs-Pakraczer und Güns-Steinamanger Bahn in ihrem ganzen Durchlaufe anstandslos und genau fahrordnungsmässig verkehrt.

— **Neue Hofsalonwagen.** In den Wagenwerkstätten der ungarischen Staatseisenbahnen werden für den König vier neue Hofsalonwagen angefertigt, die Schlaf-, Arbeits- und Gesellschaftsräume sowie Rauchzimmer enthalten. Der neue Hofzug wird alsbald seiner Bestimmung übergeben werden.

— **Ausfuhr ungarischer Eisenbahnwagen.** Vor kurzem sind in Fiume auf dem Lloyddampfer „Moravia" vier Personenwagen nach Alexandrien und 50 Güterwagen nach Kalkutta verschifft worden. Sämmtliche Wagen stammen aus ungarischen Fabriken.

— **Der diesjährige Verbandstag der deutschen und österreichischen Eisenbahnbeamten-Vereine** hat in Sarajevo stattgefunden, und es war ein glücklicher Gedanke der betheiligten Vereine, ihr Verbandsfest, das sie in früheren Jahren in den Hauptstädten der betheiligten Staaten gefeiert hatten, diesmal an die Pforten des Orients zu verlegen. Dadurch gestaltete sich die Theilnahme an der Feier zugleich zu einer Studienreise für die Abgeordneten und freiwilligen Festgenossen, und diese Anregung ist, wie zu erwarten war, auf fruchtbaren Boden gefallen. Die Zahl der Theilnehmer, welche sich am Morgen des 4. September auf dem Südbahnhofe in Wien zur Fahrt mit dem dort bereit gestellten Sonderzuge einfanden, betrug 180, darunter 18 Damen. Unter der Leitung des Präsidenten des österreichischen Eisenbahnbeamten-Vereins Schlüsselberger, Bürovorstands der österreichischen Nordwestbahn, hat sowohl die Reise wie die daran sich knüpfende Berathung einen allseitig befriedigenden Verlauf genommen. Durch sorgfältig ausgearbeitete und geschmackvoll ausgestattete Festschriften war von der Verbandsleitung dafür gesorgt, dass die achttägige Reise den Fahrenden zugleich eine wesentliche Bereicherung ihres fachmännischen Wissens bringen musste. Ueber das Ergebniss der Verhandlungen ist der „Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung" zufolge nachstehendes zu berichten: Zur Förderung des Vereinsorgans, der in Leipzig und Stuttgart erscheinenden „Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung", wurden dem Pressausschuss wieder 500 *M.* zu dem Zwecke zur Verfügung gestellt, mit diesem Gelde werthvollere Aufsätze mit Prämien auszuzeichnen. Wegen des Antrages der Beamten der Reichseisenbahnen, die Gewährung besonderer Vergütungen für den Nachtdienst in Anregung zu bringen, wurde zunächst die Vornahme eingehender Erhebungen darüber beschlossen, in welcher Weise diese Angelegenheit bei den einzelnen Verwaltungen geregelt ist, ob für die Dienstleistung im Nachtdienste eine Vergütung gewährt wird und wie die Nachtdienstzeit angerechnet ist. Bei der Neuwahl des Vorstandes erfolgte die Wiederwahl der bisherigen Mitglieder. Als Ort des nächsten Verbandstages wurde auf einen aus der Mitte der Abgeordneten des Vereins der Reichseisenbahnbeamten hervorgegangenen Vorschlag Metz bestimmt. Jedoch soll der Verbandstag in der Regel nur alle zwei Jahre zusammentreten. In Sachen des Beschwerdebuchs wurde eine Kommission eingesetzt, welche die für und gegen die Beibehaltung sprechenden Gründe zusammenstellen soll. Zu der schon beim vorigen Verbandstag behandelten Frage, ob der Verband die Schaffung von Genesungsheimen für Eisenbahner weiter im Auge behalten und entsprechende Schritte thun solle, verhielt sich die Versammlung durchweg ablehnend.

Aus der Mitte der Versammelten ging der Schriftleitung dieser Zeitung ein freundlicher Gruss zu, für welchen sie den Uebersendern hierdurch ihren herzlichen Dank sagt.

Uebrige europäische Länder.

— **Inspektionsergebnisse auf den belgischen Bahnen.** Alle Donnerstag wird auf den belgischen Eisenbahnen ein Sonderzug zu Besichtigungszwecken gefahren, in welchem einige hohe Verwaltungsbeamte Platz nehmen. Ueber den neulichen derartigen Besuch der Reparaturwerkstätten von Mecheln berichtet ein klerikales Brüsseler Blatt — das, wie die „Indép. belge" etwas boshaft sagt, dem Eisenbahnminister Liebaert befreundet sei und also wohl nicht voreingenommen ungünstig kritisiren würde —, der Präsident des Verwaltungsrathes Herr Ramaeckers sei erschreckt gewesen über die beträchtliche Masse von dort angesammelten schadhaften Wagen. Noch schlimmer aber sei es, dass Herr Ramaeckers einen ausserordentlich grossen Vorrath ganz neuer Wagen gefunden habe, deren Abnahme wegen Fehler in der Bauart verweigert sei.

— **Vergrösserung der Wartesäle auf belgischen Bahnhöfen.** Um der Ueberfüllung abzuhelfen, welche auf belgischen Bahnhöfen zu gewissen Stunden herrscht, wo die mit Abonnementskarten versehenen zahlreichen Arbeiter abfahren oder ankommen, wird nach belgischen Blättern beabsichtigt, die Wartesäle III. Klasse, vornehmlich in den industriellen Theilen des Landes, zu vergrössern und eine Anzahl Haltepunkte mit genügenden Schutzbauten für die Reisenden zu versehen.

— **Pariser Stadtbahn.** Während unter den äusseren Boulevards die Herstellung der zweiten Linie des „Métropolitain", der grossen Ringlinie vom Stern zum Platz der Nation, stattfindet, hat der leitende Ingeniör Bienvenue einen Theil der Arbeiten für die dritte Linie, die grosse Querbahn Courcelles-Menilmontant, zum Zuschlag gestellt. Diese Strecke enthält 14 Stationen: Avenue de Villiers, Place de l'Europe, Bahnhof Saint-Lazare, Rue Caumartin, Opernplatz, Rue du 4. Septembre, Börsenplatz, Ru du Sentier, Square des Arts-et-Métiers, Platz der Republik, Avenue Parmentier, Rue Saint-Maur, Boulevard Menilmontant und Gambettaplatz. Die Arbeiten haben zwischen dem Platz der Republik und der Avenue Parmentier begonnen, wo ein Tunnel von 500 m Länge unter dem Kanal Saint-Martin durchgeführt werden muss. Die Anlage muss in grosser Tiefe geschehen, da eine Bodenschicht von 4,5 m zwischen dem Kanal und der Aussenseite des Tunnelgewölbes gelassen wird. Das Tunnelgewölbe selbst soll unter dem Kanal in einer Dicke von 1,10 m statt sonst 0,55 m hergestellt werden, so dass die Ueberschwemmungsgefahr durch eine Schicht von im ganzen 5,60 m abgehalten wird.

— **Gotthardbahn.** Die eisernen Eisenbahnbrücken über die Verzaska und den Tessin auf der Linie Cadenazzo-Locarno sollen schon seit Monaten zu ernsten Befürchtungen

für die Sicherheit der Reisenden Anlass geboten haben. Die Handelskammer von Locarno, die Gemeindebehörden und die Kantonsregierung sind deshalb zu verschiedenen Malen bei der Direktion der Gotthardbahn vorstellig geworden. Neuerdings haben sie laut schweizerischen Blättern Schritte bei dem schweizerischen Eisenbahndepartement gethan.

— **Schweizerische Nordostbahn.** Die Entscheidung über das von der Direktion und der Verwaltung angenommene Angebot des Bundesraths durch die Aktionäre ist, wie vorauszusehen war, aufgeschoben. Die Gegenpartei hatte zu der Generalversammlung vom 2. Oktober nur einige Vertreter gesandt, so dass die Versammlung beschlussunfähig war. Auf Grund des Stimmregisters sind eingetragene 550 Aktionäre mit 74 163 Aktien stimmberechtigt. Das eidgenössische Stimmrechtsgesetz schreibt die Anwesenheit von $^2/_3$ der Aktien zur Beschlussfähigkeit vor, die nothwendige Zahl beträgt also 49 442 Stimmen. In der Versammlung waren aber nur rund 35 000 Aktien vertreten. Die Gegnerschaft wollte von Anfang an die Verschiebung der Generalversammlung auf Dezember, damit, den Anforderungen des Gesetzes gemäss, auch die jüngeren, fast durchweg gegnerischen Aktionäre nach Ablauf der nöthigen Frist stimmberechtigt würden. Andererseits glaubte man auf diese keine Rücksicht nehmen zu brauchen, weil sie nur aus spekulativen Rücksichten angesichts des Abkommens ihre Aktien erworben hätten. In der jetzigen Generalversammlung nun betonte Dr. Curti von neuem, es sei seinem Gefühl zuwider, dass nur ein Bruchtheil der Aktionäre über den Verkauf beschliesse. Als „unverdächtigen Zeugen“ führte er die den vorliegenden Verkaufsvertrag befürwortende „N. Zürcher Ztg.“ an, welche dieser Tage schrieb: „Wenn es möglich gewesen wäre, dass der Verwaltungsrath der Minderheit in Bezug auf den Termin der Generalversammlung hätte entgegen kommen können, ohne die Interessen der Mehrheit zu gefährden, so wäre es ohne Zweifel seine Pflicht gewesen, dies zu thun.“ Der Antrag Curti, die nächste Generalversammlung auf 7. Dezember einzuberufen, wurde mit erdrückender Mehrheit abgelehnt und als Termin für die neue Versammlung der 2. November bestimmt. In dieser genügt zur Beschlussfähigkeit ein Drittel der stimmberechtigten Aktien. Trotzdem erklärt selbst der Berner „Bund“ es als noch nicht sicher, ob dann die Partei, die das Abkommen genehmigen will, über die Mehrheit verfügen und dem Verwaltungsrathspräsidenten folgen wird. Die eifrige Agitation durch Flugblätter weise deutlich darauf hin, dass die widerstrebende Partei es darauf abgesehen habe, vom Bunde noch 3 oder 4 Millionen mehr herauszubekommen. Der Bund aber könne nicht mehr zahlen, und das Volk sei mit Recht „gegenüber den Verunglimpfungen der Börsenmänner“ völlig gleichgültig geworden. Dagegen erklärt die „Frankf. Ztg.“, nicht nur „Börsenmänner“, sondern durchaus ernste Aktionäre bestritten sehr bestimmt, dass der Bund nicht mehr zahlen könne; er würde auch dann noch ein vortreffliches Geschäft machen, wenn er etwas mehr zahle Die vorzeitige Festsetzung der Generalversammlung sei eine „Ueberrumpelung“ usw. Ein in der Generalversammlung verlesener Brief des Herrn Lucian Brunner enthält wieder scharfe Proteste und Anschuldigungen; durch das Stimmrechtsgesetz und das Rechnungsgesetz seien die Rechte der Aktionäre willkürlich verkürzt. Aus den jetzt veröffentlichten Protokollen der Rückkaufskommission geht hervor, dass aus den Kreisen des Verwaltungsraths zwei Mal vergeblich der Versuch gemacht wurde, den Bundesrath zur Aufbesserung seines Angebots zu veranlassen. Herr Zemp erklärte, der Bundesrath sei auf die Verwerfung des Vertrages durch die Aktionärversammlung eingerichtet. Man lasse in diesem Falle der Nordostbahn die nicht gekündigten Linien zum Betriebe. Er werde dafür sorgen, dass dieser in gesetzlicher Weise stattfinde, und was den Wettbewerb betreffe, so sei Geschäft Geschäft; der Bundesrath werde das seinige zu schützen wissen.

— **Gürbethalbahn.** Um die schweren Lokomotiven der Thunerseebahn, welche den Betrieb der Gürbethalbahn übernimmt, auf dieser fahren lassen zu können, sollen gewisse Arbeiten stärker, als für Nebenbahnen vorgeschrieben ist, ausgeführt werden. Aus diesem Anlass hat das Eisenbahndepartement des Bundesraths von der Unternehmung die Erklärung verlangt, ob sie Haupt- oder Nebenbahn sein wolle Der Verwaltungsrath hat sich für „Nebenbahn“ entschieden, wie auch schon der Bundesrath die Bahn bezeichnet hat. Die der Unternehmerfirma Minder & Galli übertragenen Bauarbeiten für den zweiten Bauabschnitt Pfandersmatt-Thun sollen innerhalb 8 Monaten vom Beginn der Arbeit an fertiggestellt sein.

— **Präsident Wirth-Sand** in St. Gallen, der in der Entwickelung der schweizerischen Eisenbahnen überhaupt eine bedeutende Rolle gespielt hat und vom Bau der ersten Theilstrecke der Vereinigten Schweizerbahnen, vom Jahre 1856 an, lange Jahre Direktor dieser Bahngesellschaft und bis zuletzt maassgebend in ihr war, ist im hohen Alter von 86 Jahren gestorben. Das Unternehmen hatte bekanntlich viele Jahre mit den grössten, namentlich finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen; aber der zähen Ausdauer Wirth's und seiner Zurückhaltung neuen Gründungen gegenüber gelang es, die Gesellschaft in kleinem Rahmen langsam zu kräftigen. Man hat ihm, wie der von der „N. Zürcher Ztg.“ dem Verstorbenen gewidmete Nachruf hervorhebt, diese Zurückhaltung und sein Sparsystem vielfach zum Vorwurf gemacht. So wollte er z. B. lange Zeit von Schnellzügen durchaus nichts wissen, und erst auf die Landesausstellung in Zürich hin wurde im Jahre 1883 der erste Versuch mit je einem Schnellzug nach Zürich und zurück gemacht. Wirth-Sand war auch politisch thätig, eine energische Kampfnatur mit unbeugsamer Hartnäckigkeit, woraus ihm manche Feinde erwuchsen. Er hat noch wesentlich geholfen, die Ueberführung der Vereinigten Schweizerbahnen in Besitz und Betrieb des Bundes vorzubereiten. Welche allmächtige Stellung der Verstorbene bei den Vereinigten Schweizerbahnen einnahm, kennzeichnen die „Glarner Nachrichten“ mit der Erzählung, dass die Verwaltungsräthe vor den Verwaltungsrathssitzungen jeweilen lediglich zu bemerken pflegten: „Wir müssen immer nach St. Gallen, um Ja zu sagen.“

— **Elektrische Hauptbahn Lecco-Colico-Chiavenna.** Die Umgestaltung dieser Bahn ist so gut wie vollendet. Die Eröffnung wurde, wie eine Zuschrift an den Berner „Bund“ ausführt, auf Anfang Oktober verschoben und die beabsichtigten Feierlichkeiten unterbleiben, weil man es mit Rücksicht auf die Neuheit des Problems für richtiger halte, die Sache nicht geräuschvoll zu beginnen, sondern erst den vollen Erfolg abzuwarten. Die Einschulung des Personals erfordere viel Zeit; allnächtlich fanden Probe- und Schulungsfahrten über die Strecke statt, bei welchen das System sich gut bewährte. Die eigentliche Frage sei denn auch mehr eine finanzielle als eine technische, ob der Betrieb wirklich billiger sei, so dass die Höhe der Anlagekosten dadurch aufgewogen werde.

— Ueber die **Behr'sche Schnellbahn Liverpool-Manchester** war die Mittheilung verbreitet, dass sehr bald schon die Bauausführung ausgeschrieben werden solle. Die Mittheilung ist, wie die „Railway News“ mittheilen, verfrüht, da zunächst noch wesentliche Vorbereitungen zu erledigen sind, ehe an die Ausführung gegangen werden kann. Seit das Gesetz die königliche Genehmigung erhalten hat, ist das Syndikat, welches die Geldbeschaffung übernommen hat, noch nicht wieder zusammengetreten. Erst Ende dieses Monats dürfte mit der Bildung der Gesellschaft vorgegangen werden. Sodann ist noch der Entwurf für ein neues Gesetz vorzubereiten, das den bereits getroffenen Vereinbarungen zwischen den Vertretern der Bahn und der Stadtverwaltung von Salford Rechtskraft verleihen soll.

Der Abschnitt zwischen Garston am einen Ende und dem Bridgewater-Kanal am anderen soll im Frühjahr 1903 fertiggestellt werden; dann wird auch ein Theil des Kraftwerkes zu Worrington in Betrieb gesetzt, und mit zwei nach dem dem Parlamentsausschuss vorgeführten Modell erbauten Wagen dürften dann schon Probefahrten unternommen werden. Dieser Theil der Linie ist ungefähr 40 km lang und leicht herzustellen, da er durch offenes, billig zu erwerbendes Land führt. Während also die schwierigen Theile in Manchester, Salford und Liverpool gebaut werden, kann man auf dem genannten Abschnitt die Versuche ausführen, die für das Ganze von grossem Werthe sind. Da diese unter der Ueberwachung des Handelsamts vorgenommen werden, wird zu erwarten sein, dass die Bahn im ganzen viel früher eröffnet werden kann, als wenn die Gesellschaft mit den ersten Zugfahrten bis zum Zeitpunkte der Fertigstellung der ganzen Linie warten müsste. Die endgültigen Betriebsmittel werden erst im Frühjahr 1904 bestellt werden, wenn man an den beiden Versuchswagen genügend Erfahrungen gesammelt haben wird. Der Rest der Linie wird, so rechnet man, in $2\frac{1}{2}$ bis drei Jahren fertiggestellt werden, so dass die Linie 1905 bereits eröffnet werden kann.

— **Umwandlung der Merseybahn auf elektrischen Betrieb.** Auch diese Bahn, die sich in höchsten wirthschaftlichen Nöthen befindet, wird jetzt elektrisch umgebaut. Der Vertrag ist in der verflossenen Woche unterzeichnet worden und sehr bemerkenswerther Weise wiederum der Westinghousegesellschaft zugefallen. Den Grund für die ausserordentlich lobenden Worte, die der Vorsitzende der Bahngesellschaft in der am 25. September d. J. abgehaltenen Generalversammlung für die Westinghousegesellschaft hatte, wird man sofort daraus erkennen, dass auch dieses Mal, wie bei der Londoner Distriktbahn, diese amerikanische Elektrizitätsgesellschaft die sämmtlichen Geldsorgen der Bahngesellschaft auf sich nehmen will: ausser den kommenden, welche die Umwandlung betreffen, auch die alten, unter denen die drückendste ist, dass die Bahngesellschaft nächstens für 5 000 000 ℳ ihrer Werthe zurückerwerben muss.

Als der Vorsitzende in der Generalversammlung die Kosten der Umwandlung bekannt machte, welche sich auf rund

13 000 000 ℳ belaufen, wurde von einem Aktionär die Frage aufgeworfen, warum man denn nicht das Ganz'sche System zur Anwendung bringe, das doch viel billiger sei. Bekanntlich ist Ganz bei der Distriktbahn in London von Westinghouse aus dem Felde geschlagen worden, denn es ist kaum zu erwarten, dass der Spruch des Handelsamtsausschusses, der zwischen beiden Systemen für die Londoner Untergrundbahn entscheiden soll, bei der amerikanischen Uebermacht zu Gunsten von Ganz ausfallen wird. Bei der Merseybahn liegt, wie der Vorsitzende bemerkte, die Sache so, dass, wenn auch zweifellos der an Westinghouse zu zahlende Preis gross sei, derselbe dafür aber auch sehr schwere finanzielle Verpflichtungen einschliesse, in erster Linie die Verpflichtung, die für den Rückkauf der oben bezeichneten Werthe benöthigten Mittel zu besorgen, sodann die Verpflichtung, diese Werthe bis zum Rückkauf zu verzinsen, endlich für die geleisteten Arbeiten bis auf einen geringen Rest neue Werthe der Bahngesellschaft an Zahlungsstatt anzunehmen. Die Elektrizitätsgesellschaft gewährleistet gediegenste Ausführung nach Maassgabe des von der Bahngesellschaft vorgeschriebenen Verkehrsplanes; sie räumt der letzteren für die Dauer von 12 Monaten das Recht ein, die Anlage nach jeder Richtung zu prüfen. Hierbei etwa festgestellte Mängel werden ohne besondere Vergütung beseitigt. Ferner hat die Westinghousegesellschaft gewährleistet, die Bahn zu höchstens 35 ₰ Zugkraftkosten für das Zugkilometer zu betreiben, währeud sie in Aussicht stellt, dass die Kosten noch geringer ausfallen werden. Wenn der Vorsitzende ferner bemerkt, dass sich die jetzigen Kosten für das Zugkilometer auf 80 ₰ belaufen, so unterlässt er freilich, den Theilhabern zu sagen, wie gross die Zugstärke beim elektrischen und beim Dampfbetrieb ist. Ueber die Art des elektrischen Betriebes ist überhaupt nichts gesagt, man wird aber wohl annehmen können, dass er ähnlich wie bei der Distriktbahn gedacht ist, d. h. dass die Züge aus drei Wagen bestehen sollen, die während der Stunden stärksten Verkehres auf sechs Wagen vermehrt werden, und dass diese Züge Motorwagen an beiden Enden haben. Wenn man, so fügt der Vorsitzende bei, mit Leuten vom Ruf der Firma Westinghouse verhandle, müsse man sich auch auf einen guten Preis gefasst machen, und er sei sich ganz klar darüber, dass die Westinghousegesellschaft aus dem Geschäft wahrscheinlich einen guten Nutzen ziehen werde.

Der Gesammtpreis für die übernommenen Verpflichtungen finanzieller und baulicher Art wird bis zur Höhe von 12 500 000 ℳ in 4prozentigen erststelligen unkündbaren Schuldverschreibungen und der Rest in baar bezahlt. Es wird erwartet, im Jahre 1903 die Bahn im elektrischen Betrieb zu haben; dann bricht für sie, wie man hofft, eine bessere Zeit an: die Rauchfrage ist dann — wie wir dem Vortrag des Vorsitzenden entnehmen — erledigt, ein häufigerer Zugverkehr gewährleistet und die Länge der Züge kann dem Verkehr besser angepasst werden; ferner erhöht sich die Geschwindigkeit der Züge, die Stationen und Wagen werden besser beleuchtet, überhaupt werde man einen neuen bequemen und schnellen Zugverkehr haben, der sich mit jeder anderen Beförderungsart zwischen den beiden Merseyufern messen könne, und wie in Amerika werde durch diese Aenderungen der Verkehr in hohem Grade zunehmen. Heute befördert die Gesellschaft 9 000 000 Personen jährlich und die Fährboote des Mersey 23 000 000, aber es werden viele, jetzt die Fährboote benutzenden Fahrgäste, wie man annimmt, zum Tunnel übergehen und bei so gutem Dienst auch die Städte auf der Cheshireseite des Mersey mehr als bisher aufgesucht werden, was ebenfalls zur Vermehrung des Verkehres beiträgt; kurz, es gibt eine grosse Reihe von Verkehrsquellen, die der Linie einen ausgezeichneten Verkehr zuführen, während die Betriebskosten erheblich vermindert werden dürften.

Wie aber die Betriebsrechnung der Westinghousegesellschaft in Wirklichkeit aussehen mag, davon kann man sich nach der Angabe, dass für das Zugkilometer an Zugkraftkosten 35 ₰ im elektrischen Betrieb aufzuwenden seien, nur ein ungefähres Bild machen. Wiegt der Zug auch nur 60 t, so sind schon zu einer Fortbewegung um 1 km auf waagerechter gerader Strecke sicherlich mehr als 20 KW im Kraftwerk nöthig. Das Kilowatt dürfte also unter solchen Umständen nur $1^3/_4$ ₰ kosten. Man kann hiernach den Werth der Betriebskostenrechnung ermessen, welche die Amerikaner aufgemacht haben. Der Distriktbahngesellschaft in London haben sie, wie schon früher in dieser Zeitung mitgetheilt, vorgerechnet, dass der Betriebskoeffizient sich auf nur 35 % der Roheinnahme stellen werde. Bei solcher Rechnung dürften späterhin die Nackenschläge nicht ausbleiben.

Fremde Welttheile.

— **Die Eingabe der Deutschen Kolonialgesellschaft, betr. die Spurweite der Togo-Eisenbahnen,** ist vom deutschen Kolonialamt folgendermaassen beantwortet: „Die Frage der Spurweite für die in Togo anzulegenden Eisenbahnen ist bereits vor Ausarbeitung der Projekte für die eiserne Landungsbrücke in Lome diesseits eingehend erwogen worden. Hierbei ist sowohl das Material, welches für die Verhandlungen wegen des Baues einer Centralbahn in Deutsch-Ostafrika zu Grunde gelegen hat, berücksichtigt, als auch auf die in der einschlägigen Fachlitteratur niedergelegten Erfahrungen über Bau und Betrieb grösserer Bahnnetze mit der 75 cm-Spur wie im Königreich Sachsen uud in Bosnien diesseits zurückgegriffen worden. Ebenso wurden die in der Denkschrift des Bergassessors a. D. Hupfeld, auf welche das oben angezogene Schreiben hinweist, niedergelegten Gesichtspunkte über ‚die Spurweite beim Eisenbahnbau in Togo' einer Prüfung unterzogen.

Anscheinend wird in dieser Niederschrift die Leistungsfähigkeit des 75 cm-Spursystems insofern bedeutend unterschätzt, als nach den Erfahrungen in Bosnien der kilometrische Verkehr in Tonnen auf das Jahr etwa das Zwanzigfache des ganzen z. Zt. im Schutzgebiet Togo vorhandenen Ein- und Ausfuhrhandels erreichte. Desgleichen dürften die Schwierigkeiten, welche bei Eisenbahnanschlüssen an die Nachbarkolonien durch verschiedenartige Spurweiten für das Umladen bedingt werden, bei weitem überschätzt werden, da für absehbare Zeit nur Güterverkehr in Betracht kommen wird und bei Beförderung von Eisenbahn-Massengütern die geringe Zuschlaggebühr des Umladeverkehrs an den politischen und Zollgrenzen kaum in Frage kommen dürfte.

Die an die Brückenanlage in Lome sich anschliessende Verbindungsbahn Lome-Klein-Popo, welche thatsächlich nur eine einfache Zubringerbahn darstellt, wird demnach mit der aus Sparsamkeitsgründen gewählten 75 cm-Spurweite voraussichtlich für das nächste Jahrzehnt und noch weiter in ihrer Leistungsfähigkeit durchaus ausreichen, ohne dass dabei für irgend welche Bahnen nach dem Innern hin die Spurweite für alle Zukunft festgelegt würde, da sowohl Landungsbrücke wie auch Verbindungsstrecke in ihren Konstruktionen und Vorbedingungen auf leichte Umwandlung der 75 cm-Spur in die 1 m-Spur von vornherein zugeschnitten worden sind für den Fall, dass eine solche Umwandlung durch das Bedürfniss des vergrösserten Verkehrs sich als nothwendig und nützlich später herausstellen sollte. Eine derartige Umwandlung von der kleineren zur grösseren Spurweite wird sich dann auf der Brücke und bei den günstigen örtlichen Verhältnissen der Trasse Lome-Klein-Popo unschwer durchführen lassen. Der Reichskanzler. Im Auftrage: Stuebel."

— **Der Union-Personenbahnhof in Dayton O. (Nordamerika),** über welchen Eng. News & Am. Ry. Journ. vom 8. August 1901 S. 82 eine eingehende Mittheilung mit Abbildungen bringt, verdient, obwohl die Vorbedingungen der Anlage wesentlich von den bei uns üblichen abweichen, dennoch auch diesseits Beachtung. Ist doch der Entwurf der Gebäude mit Liebe und Kunstsinn durchgeführt, und ist den Bedürfnissen und dem Wohlbefinden der Reisenden in zweckentsprechender Weise Rechnung getragen.

In betrieblicher Beziehung lassen die sehr knappen Angaben unserer Quelle erkennen, dass man sich mit einer Einfachheit beholfen hat, welche in Deutschland nicht für zulässig gelten würde. Sechs Bahnen benutzen die Station gemeinsam — mit wie vielen Zügen, ist nicht gesagt — und haben dazu fünf durchgehende Bahnsteiggleise und ein Kopfgleis. Jene fünf Gleise sowie zwei Gütergleise werden von der Hauptzufuhrstrasse in Schienenhöhe geschnitten. Ausserdem findet in der Mitte der Bahnsteiglänge eine Ueberschreitung von vier der Personengleise durch Reisende statt. „Dieser Uebergang wird stets offen gehalten, indem Züge in jeder Richtung erst halten, nachdem die Schlusswagen den Uebergang frei gemacht haben."

Die zweiseitig benutzten Bahnsteige sind nur 4,57 m von Kante zu Kante breit und werden durch einstielige, mit Schieferdächern versehene Hallen überdeckt.

Das Empfangsgebäude liegt neben den Gleisen. Es ist von der die Bahn kreuzenden Strasse durch einen Vorplatz getrennt, der nach der Strasse hin durch eine Säulenhalle abgeschlossen ist. Das eigentliche Empfangsgebäude enthält die Räume zur Aufnahme und Abfertigung der Reisenden. Von ihm durch den Vorplatz des oben erwähnten mittleren Gleiseüberganges getrennt, schliesst sich ein zweites Gebäude mit den Gepäck- und Diensträumen an.

Die Mitte des eigentlichen Empfangsgebäudes nimmt der „allgemeine Warteraum" ein, in welchen an der von der Bahn abgewendeten Wand der Fahrkartenverkaufsraum eingebaut ist. Der Warteraum ist mit drei quadratischen Kreuzgewölben überdeckt und erinnert etwas an altrömische Thermensäle. Ueberhaupt ist die Architektur des Bahnhofes in antikisirendem Renaissancestil gehalten. Bei der Bekleidung und Ausstattung der Innenräume ist auf helle, freundliche Erscheinung sowie auf die Erleichterung der Reinigung aller Flächen gesehen worden.

Für die Aufrechterhaltung der Reinlichkeit in den Waschräumen, den übrigen Theilen des Gebäudes und auch auf dem Vorplatz scheint in weitgehender Weise gesorgt zu sein.

— Mit der Beseitigung der Kreuzungen von Eisenbahnen und Strassen in Schienenhöhe ist man auch in Amerika beschäftigt. So in Cincinnati, wo (nach Eng. News & Am. Ry Journ.) die Pennsylvaniabahn für 2 646 000 ℳ. solche Arbeiten ausführen will. Dabei hat die Stadt 35 % der Kosten zu tragen, und wo noch eine Strassenbahn betheiligt ist, hat diese noch 25 % zu übernehmen, so dass der Pennsylvaniabahn nur 65 % bezw. 40 % verbleiben.

Allgemeines.

— **Elektrischer Betrieb auf Verschub- und Anschlussgleisen.** In der am 24. September d. J. unter dem Vorsitze des Geheimen Oberbauraths Wichert abgehaltenen Sitzung des Vereins deutscher Maschineningeniöre hielt Regierungsbauführer Tischbein einen durch zahlreiche Projektionsbilder erläuterten interessanten Vortrag hierüber. Nach Ansicht des Vortragenden steht und fällt die Wirthschaftlichkeit des elektrischen Betriebes mit den Stromerzeugungskosten. Ueber die Wirthschaftlichkeit des elektrischen Lokomotivbetriebes ein abschliessendes Urtheil zu fällen, ist noch nicht möglich, da die Zahl ernst zu nehmender Unterlagen und die Betriebsverhältnisse und Bedürfnisse der einzelnen in Frage kommenden Anlagen zu verschieden sind, um in allen Fällen auf Grund der vorhandenen Unterlagen mit Sicherheit den Nachweis der Wirthschaftlichkeit führen zu können. Die Kosten der Stromerzeugung sind örtlich überaus verschieden. Als äusserste Grenze für einen wirthschaftlichen Lokomotivbetrieb bei Stromzuführung von aussen nimmt der Vortragende höchstens 18 ₰ und bei Akkumulatorenbetrieb 10 ₰ für die Kilowattstunde an. Es sind ihm jedoch Fälle bekannt, in denen weit unter der angegebenen Höhe stehende Preise gefordert und bezahlt werden. So bezieht das bekannte Walzwerk von Schulz-Knaudt in Essen als Grossabnehmer seinen Strom für 6 ₰ für die Kilowattstunde. Bei der Werkstätteninspektion Gleiwitz stellen sich die Stromkosten für die dortige Verschublokomotive auf 11 ₰ für die Kilowattstunde. In letzterem Falle ergab die Einführung des elektrischen Betriebes gegenüber dem Dampfbetrieb eine jährliche Ersparniss von rund 4 250 ℳ.

Der Vortragende erläuterte sodann in eingehender Weise die Stromzuführung sowie die Betriebsmittel und gab ohne weiteres zu, dass bei Verwendung eines ausgedehnten Oberleitungsnetzes die Uebersichtlichkeit der Bahnanlage verliert, auch die Betriebssicherheit in nicht zu unterschätzender Weise gefährdet wird, da Brüche der Oberleitungen nicht selten sind. Hat die Rangirlokomotive einen ganz bestimmten, in sich abgeschlossenen Rangirbezirk, so empfiehlt sich die Anwendung des Trolley-Automoteur von Lombard Guerin, der von der Gesellschaft für elektrische Industrie zu Karlsruhe für Deutschland ausgeführt und planmässig durchgebildet worden ist.

Bei der Bauart der Lokomotiven ist als wesentlichste Neuerung die grundsätzliche Anwendung von zwei Motoren zu nennen. Zwar waren die Vortheile des Antriebes durch zwei Motoren schon längst bekannt, doch verbot in manchen Fällen einestheils der hohe Preis und andererseits das Fehlen geeigneter Motorformen ihre Anwendung.

Die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin hat für Zugzwecke eine Reihe neuer Ausführungen von Motoren fertig gestellt, die nach Ansicht des Vortragenden in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Preis das bisher Fehlende ergänzten. Bei einer den Dienst auf der Anschlussbahn Niederschöneweide-Rummelsburg versehenden elektrischen Lokomotive trat übrigens eine Erscheinung zu Tage, die bei der Berechnung elektrischer Lokomotiven nicht ausser Acht gelassen werden darf: sobald nämlich die Lokomotive angelaufen war, stellte es sich heraus, dass ihr thatsächlicher Kraftbedarf hinter dem unter Anwendung der gebräuchlichen Formeln berechneten zurückblieb. Es empfiehlt sich daher, die zur Berechnung elektrischer Lokomotiven dienenden Formeln einer Nachprüfung zu unterziehen. Noch eine andere bemerkenswerthe Erscheinung trat bei jener Lokomotive auf: Sie zog, auf sandigem Gleise stehend, in scharfer Krümmung einen Zug an. Der Stromverbrauch war ein entsprechend hoher, und es wurden die Zugorgane scharf angespannt. Da geschah es, dass die Rückleitung der grossen Strommenge nicht durch die Räder der Lokomotive zu den Schienen, sondern durch die besser leitenden Untergestelle der Wagen und unter lebhaftem Funkensprühen zwischen den Bufferplatten erfolgte. Der Vortragende empfahl zur Vermeidung dieser nach seiner Meinung ungefährlichen, aber doch bei Unkundigen Schrecken erregenden Erscheinung, zwischen Achse und Achsbuchsen eine einfache Stromleitung durch Kupferbürsten herzustellen.

— **Automobil, Automobilist, Automobilismus.** In dem von der „Geselligen Vereinigung deutscher Automobilisten" ausgeschriebenen Wettbewerb um Verdeutschung der Worte Automobil, Automobilist, Automobilismus, automobilfahren sind die ausgesetzten drei Preise den Herren Regierungsbauführer Wilhelm Will in Berlin, Geheimen Rath Köpcke in Dresden und Ernst Weidlich in Wormditt (Ostpreussen) zugefallen. Dem Bericht eines der Preisrichter, Geheimen Oberbauraths Sarrazin, in der „Zeitschrift des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins" entnehmen wir, dass insgesammt nicht weniger als 848 Einsendungen mit mehr als 1 000 Verdeutschungsvorschlägen eingegangen waren. Der erste Preisträger gibt seinem Vorschlage den Geleitspruch mit auf den Weg: „Turnen sagt Jahn!" Wie nämlich Jahn mit kühnem Griff den fremden, französischen Wortstamm tourn (tourner, wenden, sich drehen) erfasste und daraus mit glücklichstem Gelingen das neue Lehnwort turnen schuf, so benutzt Herr Will den griechischen Stamm der ersten Hälfte des Wortes Automobil und gibt dem neuen Fahrzeug den einfachen, mundgerechten Namen „das Aut" (Mehrzahl: die Aute), wozu er für Automobilist, Automobilismus, automobilfahren die Ableitungen der Autler, das auteln, auteln bildet und zwar in Anlehnung an die geläufigen Formen Radler, radeln. Denselben Gedanken hat Herr Köpcke gehabt, nur dass er zu „Aut" die Ableitungen Auter, Auterei und auten vorschlägt. Der dritte Preis wurde dem Vorschlag „Triebwagen" (Triebfahrer, triebfahren usw.) zugesprochen. Rein lautlich ist nach Ansicht des Berichterstatters gegen die Einführung des Lehnwortes Aut in die deutsche Sprache nichts einzuwenden, da es zahlreichen vorhandenen Stammwörtern (Braut, Haut, Laut, Maut usw.) entspricht. Auch bildet der Volksmund solche Abkürzungen in allen Sprachen (Tram für Trambahn oder Tramway, under im Englischen für underground railway, Untergrundbahn usw.). Die Eigennamen Franz, Hans, Grete usw. sind ähnliche volksthümliche Kürzungen. Ein Vorzug des Wortes Aut ist, dass sich alle vorkommenden Zusammensetzungen einfach und mundgerecht bilden lassen: Autdroschke, Autkutsche, Autsport — Dampfaut, Benzinaut, Luftaut usw. Ob das „Aut" nun Annahme finden und sich einbürgern wird, das dürfte wesentlich von den deutschen Sportkreisen und ihrer Fachpresse abhängen. Dass gerade in diesen Kreisen das Bedürfniss nach einer einfachen und handlichen Verdeutschung oder Eindeutschung der ungelenken Ausdrücke Automobilismus, Automobilist usw. besonders lebhaft empfunden wird, dafür ist der sprechendste Beweis das von ihnen veranstaltete Preisausschreiben selbst. Bemerkenswerth ist übrigens, dass beide Schöpfer des Wortes „Aut" Ingeniöre sind, deren Fachgebiet mit dem des Baues der neuen Fahrzeuge eng verwandt ist. Geheimer Rath Köpcke ist u. a. der Erbauer der bekannten grossen eisernen Elbbrücke bei Blasewitz.

Wir unsererseits glauben an dem von der deutschen Heeresverwaltung gebrauchten Ausdruck „Kraftwagen" einstweilen in der Hoffnung festhalten zu sollen, dass er sich mit der Zeit einbürgert. Der neben „Aut" vorgeschlagene „Triebwagen" wird schon jetzt vielfach für „Motorwagen" zweckmässig gebraucht und kann daher für „Automobil" nicht mehr verwendet werden.

— **Beamten-Wohnungsverein in Berlin.** Dieser Verein liefert jetzt einen bemerkenswerthen praktischen Beitrag zur Lösung der Wohnungsfrage. Sein neuerbautes Haus, welches der preussische Finanzminister kürzlich besichtigt hat, ist ein in Steglitz belegenes Doppelwohnhaus mit 16 Wohnungen von 3 bis 5 Zimmern. Die Wohnungen in diesem Gebäude haben derart den Beifall sämmtlicher Genossen gefunden, dass sich bei der Vermiethung 421 Bewerber gefunden haben. Das Steglitzer Haus bildet den ersten Schritt zu einer umfassenden Thätigkeit jener am 1. September v. J. erst gegründeten Genossenschaft. Am 1. v. Mts. ist zu zwei weiteren Bauten der Grundstein gelegt worden. In Steglitz soll ein Haus mit 54 vorwiegend aus Wohnungen mit 2 und 3 Zimmern und im Norden von Berlin eine Hausgruppe von 185 Wohnungen mit 1 bis zu 4 Zimmern gebaut werden. Für das nächste Jahr sind in Charlottenburg und Wilmersdorf sowie in Berlin weitere grosse Bauten und in Dahlem Landhausbauten geplant. Der Beamtenwohnungsverein stellt es sich zur Aufgabe, seinen Mitgliedern gesunde, preiswerthe und bedingungsweise unkündbare Wohnungen in eigens gebauten Wohnhäusern zu verschaffen. Die Miethen sollen so gering berechnet werden, dass dadurch nur die Selbstkosten gedeckt werden. Bei Innehaltung der Vermiethungsbedingungen ist eine Steigerung der Miethen oder Kündigung des Miethsvertrages ausgeschlossen. Nach den bisherigen Erfahrungen kann trotz der Gediegenheit des Baues und der Ausstattung die Vermiethung zu einem etwa 10 bis 25 % unter dem ortsüblichen für Wohnungen gleicher Grösse und Art stehenden Miethspreise erfolgen, und die Miether sind ausserdem der Sorge vor stetigen Miethssteigerungen enthoben. Es ist deshalb kein Wunder, dass der Verein in den Kreisen der Beamtenschaft rasch Anerkennung und Zustimmung gefunden hat und dass die Zahl der Genossen von Tag zu Tag rasch wächst. Am Beginn des Jahres zählte er noch kaum mehr als 1 000 Mitglieder mit 40 000 ℳ. Genossenschaftsguthaben. Mitte Juni war die Zahl bereits auf 3 624 Mitglieder mit 250 000 ℳ.

Beiträgen gestiegen, und Mitte August zählte man über 3 800 Mitglieder mit 326 000 ℳ Beiträgen. Im Interesse der Beamtenschaft kann nur dringend gewünscht werden, dass dieses Beispiel mehr und mehr befolgt werde und dass möglichst weite Kreise gerade der Berliner Beamtenschaft sich dem Vereine anschliessen. Eine Reihe von Staatsministern sind Mitglieder des Vereins, und der Finanzminister hat die Festrede zur Grundsteinlegung für den Bau im Norden von Berlin gehalten. Es liegt in der Absicht der Staatsregierung, die Zwecke des Vereins auch durch Ueberlassung eines Theiles der Domäne Dahlem zu Eigenthum oder nach Erbbaurecht sowie durch Gewährung von Baudarlehen zu günstigen Bedingungen zu fördern. Die Staatsregierung dürfte sich zur wirksamen Durchführung dieser Pläne wie der sonst bestehenden Bestrebungen zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der unteren Staatsbeamten auch im nächsten Jahre einen weiteren Kredit erbitten.

— **Die Wagen der Pariser Stadtbahn.** Bei der Pariser Stadtbahn sind, wie wir der „Deutschen Bauzeitung" entnehmen, zwei Arten von Treibwagen und zwei Arten von Anhängewagen im Gebrauch. Die Treibwagen sind zum Theil für zweiseitige Benutzung gebaut, indem sie an jedem Ende mit einem Führerabtheil versehen sind. Von diesen Wagen sind nur 12 beschafft worden. Dagegen haben 34 Treibwagen nur an dem einen Ende einen Führerstand, entsprechend dem Schleifenbetriebe der Bahn, und, bei 0,55 m Mehrlänge des Kastens, an Stelle des zweiten Führerstandes 6 Sitzplätze. Die Treibwagen enthalten Plätze II. Klasse. Die Anhängewagen II. und I. Klasse sind ganz gleich gebaut (abgesehen von der Kastenlänge). Die doppelseitigen Treibwagen haben 8,75 m Gesammtlänge und 20 Sitzplätze, die einseitigen Treibwagen 9,25 m Gesammtlänge und 26 Sitzplätze, die Anhängewagen I. Klasse 9,95 m Gesammtlänge und 31 Sitzplätze, die Anhängewagen II. Klasse 9,80 m Gesammtlänge und 31 Sitzplätze. Die äussere Kastenlänge aller Wagen beträgt 2,38 m. Sämmtliche Wagen sind zweiachsig; die Treibwagen haben Untergestelle in der bei elektrischen Bahnen üblichen Anordnung; bei den Anhängewagen sind die Achshalter wie bei Hauptbahnwagen an den Längsträgern befestigt. Auffallend ist die geringe Länge der Wagen. Sie ist vielleicht durch die engen Kurven, besonders in den Endschleifen (30 m Halbmesser), veranlasst, macht aber die nutzbare Zuglänge für den Sitzplatz sehr gering (0,45 m); sie ist deshalb nicht nachahmenswerth. Die Einführung längerer Drehgestellwagen soll beabsichtigt sein.

Das Wageninnere enthält in der Breite 3 Sitzplätze, die schmal gehalten sind, mit 0,8 m breitem mittlerem Durchgange. Der Uebergang von Wagen zu Wagen ist nur für die Beamten freigegeben.

Von den beiden durch Schiebethüren geschlossenen Thüröffnungen in der Längswand ist die eine zum Eingang, die andere zum Ausgang bestimmt. Diese Einrichtung ist undurchführbar, so lange man das Wageninnere mit stehenden Personen überfüllt, denn wenn sich am Ausgang durch das Aussteigen ein leerer Raum gebildet hat, während das Nachströmen der Stehenden wegen der Reibung der Menschenmenge an den Querbänken sich verzögert, so findet der Neuhinzukommende am Eingang keinen Raum mehr, wohl aber am Ausgange, und sucht diesen zu betreten. Will man aber eine sicher wirksame Trennung des Aus- und Einsteigeverkehres herbeiführen und zugleich diese Trennung innerhalb des Bahnhofes beibehalten, was jedenfalls viel für sich hat, so gibt es dafür das Mittel getrennter Bahnsteige für Ab- und Zugang, das bisher für Endbahnhöfe mehrfach angewendet, z. B. in Brooklyn, für Zwischenbahnhöfe aber noch nirgends durchgeführt worden ist. Die Einrichtung wäre dann passend so zu treffen, dass für die Abfahrt zwei Aussensteige, für die Ankunft ein gemeinsamer Mittelsteig anzulegen wären. Die Gesammtbreite der Haltestelle braucht kaum grösser zu sein als bei Anordnung zweier Bahnsteige, da diese wegen des fehlenden Gegenströmens hier wesentlich schmaler gehalten werden können.

Der Fussboden der Pariser Wagen liegt 1,05, der Bahnsteig 0,85 m über Schienenoberkante. Es ist also eine Stufe von 0,20 m zu überwinden. Diese Stufe ist recht störend; sie vermehrt die bei Stadtbahnen so kostbare Zeit des Aufenthaltes auf den Stationen nicht unwesentlich. Angestellte Zeitmessungen haben ergeben, dass bei gleicher Höhenlage von Bahnsteig und Wagenfussboden die Zeit zum Besteigen oder Verlassen des Wagens für die Person i. M. 1 Sekunde beträgt, bei 0,4 m Stufe dagegen 2 Sekunden. Man sollte — wie es bei den amerikanischen Hochbahnen geschieht — deshalb stets Bahnsteig und Wagenfussboden auf gleiche Höhe bezw. letzteren nur um das Maass des Federspieles höher legen. Liegen Bahnhöfe in der Kurve, was bei Untergrundbahnen wegen der Unübersichtlichkeit und der hieraus folgenden Erschwerung der Abfertigung überhaupt vermieden werden sollte, so ist allerdings eine geringfügige waagerechte Entfernung zwischen Bahnsteig und Wagenfussboden in den Kauf zu nehmen.

Vorläufig verkehren die Züge in 5 Minuten-Abstand; ein 2 Minuten-Abstand ist für später vorgesehen. Für den ungeheuren Verkehrsandrang sind die Züge von 4 Wagen = 39 m aber viel zu kurz. Eine Verlängerung der Züge bis auf 72 m ist von der Aufsichtsbehörde zugelassen und der Verkehr ist offenbar von den entwerfenden Ingeniören völlig unterschätzt worden. Die Gesellschaft hat daher beschlossen, die Züge auf 8 Wagen zu verlängern, deren erster und letzter Treibwagen sind.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnlinie Merzweiler-Selz errichtete Haltepunkt Schwabweiler, welcher 2,363 km von der Station Surburg und 2,490 km von der Station Betschdorf entfernt ist, ist am 5. Oktober d. J. für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 15. Oktober d. J. wird der 4,2 km von Stelle und 2,4 km von Meckelfeld an der Strecke Lehrte-Harburg neu hergestellte Personenhaltepunkt Maschen eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 78 — Inser.-Nr. 2567 — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Linie Orló-Tarnów zwischen den Stationen Bobowa und Bogoniowice-Ciężkowice im Km. 41,511 gelegene Personenhaltestelle Pławna wird am 10. Oktober d. J. eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der zwischen den Stationen Hattstedt und Bredstedt an der Strecke Husum M.-Tondern M. belegene Personenhaltepunkt Wallsbüll wird am 11. Oktober d. J. als Haltestelle für den Güter- und Thierverkehr eröffnet werden. Von der Abfertigung von und nach Wallsbüll bleiben Sprengstoffe und solche Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 78 — Inser.-Nr. 2568 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 8. Oktober d. J. ist der zwischen den Stationen Militsch und Zduny an der Bahnstrecke Oels-Krotoschin gelegene Haltepunkt Freyhan, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, in eine Haltestelle umgewandelt und für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet worden. Die Abfertigung von Grossvieh in einzelnen Stücken, lebenden Thieren in Wagenladungen sowie Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 78 — Inser.-Nr. 2569 — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen der Stadtgemeinde Pisek

eröffnete Haltestelle Pisek Stadt der Linie Iglau-Tabor-Ražic R. ist vom 1. Oktober d. J. ab auch für den Güterverkehr in Wagenladungen der k. k. Tabakfabrik in Pisek eröffnet worden.

Bezeichnung von Stationen.

Grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven gelegene Station Hahn hat zur Unterscheidung von anderen gleichnamigen oder ähnlich bezeichneten Stationen usw. die nähere Bezeichnung „Hahn (Oldbg.)" erhalten.

Vereinskilometerzeiger.

Der Vereinskilometerzeiger Nr. 3 (grossherzoglich badische Staatseisenbahnen) ist neu herausgegeben worden. Zu den Kilometerzeigern Nr. 35 (königliche Eisenbahndirektionen zu Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.) und Nr. 37 (königliche Eisenbahndirektionen zu Erfurt und Halle a/S.) ist je der Nachtrag V, zu dem Kilometerzeiger Nr. 54 (königlich württembergische Staatseisenbahnen) der Nachtrag VI und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag X erschienen.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 3 wird der im Juni 1895 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Neu herausgegeben sind die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 38 a (königliche Eisenbahndirektion zu Halle a/S.), Nr. 42 d (königliche Eisenbahndirektion zu Stettin) und Nr. 57 (k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn). Zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 38 (königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.) ist der Nachtrag IV erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 38 a, 42 d und 57 werden die älteren Güterwagenparkverzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I/235 vom 1. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend die vom 10. Oktober d. J. ab gültigen neuen „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften" des Vereins (abgesandt am 1. und 2. Oktober d. J.).

Nr. I/255 vom 1. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Theilnahme der französischen Nordbahn an den Einrichtungen des Vereins-Reiseverkehres (abgesandt am 2. Oktober d. J.).

Nr. I/258 vom 3. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Ausgabe von französischen Fahrscheinheften in Verbindung mit Vereins-Fahrscheinheften (abgesandt am 4. Oktober d. J.).

Nr. II/229 vom 27. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Anbringung von Beklebetafeln an den Wagen zur Aufnahme von Uebergangszetteln (abgesandt am 3. Oktober d. J.).

Nr. II/240 vom 1. Oktober d. J. an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, Begleitschreiben zum Protokoll der am 23. September d. J. zu Berlin abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 4. Oktober d. J.). (Die nächste Sitzung soll in der ersten Hälfte des Monats März 1902 in München stattfinden.)

Nr. III/346 vom 1. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 3. Oktober d. J.).

Nr. III/347 vom 1. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 2. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Osnabrück-Löhne zwischen den Stationen Bruchmühlen und Bünde angelegte Haltepunkt Ahle für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet. Ueber die in Ahle haltenden Züge ist das nähere in dem Fahrplan vorgesehen.

Ahle ist von Bruchmühlen 5,13 km, von Bünde 3,69 km entfernt.

Münster, den 3. Oktober 1901. (2598)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven unseres Verwaltungsbereichs gelegene Station Hahn erhält zur Unterscheidung von anderen gleichnamigen oder ähnlich bezeichneten Stationen etc. die nähere Bezeichnung „Hahn (Oldbg.)".

Oldenburg, den 30. Septbr. 1901. (2599)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

3. Ladefristen.

**K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.**

Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. September 1901, Z. 44524/16, werden auf den Linien der österr. Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn sowie auf den in deren Betriebe stehenden fremden Bahnlinien vom 10. Oktober 1901 angefangen die Fristen für die Entladung oder Beladung der Güterwagen bis auf weiteres auf acht Tagesstunden herabgesetzt.

Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr Abends, die Mittagszeit inbegriffen.

Wien, im Oktober 1901. (2600)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Am 2. Oktober 1901 wird die Neubaustrecke Ueberlingen-Kluftern mit den Stationen Bermatingen-Ahausen, Kluftern, Markdorf, Mimmenhausen-Neufrach, Nussdorf i. Baden, Oberuhldingen-Mühlhofen und Unteruhldingen für den Thierverkehr eröffnet.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. die bisher nur für die Beförderung einzelner Stücke Kleinvieh eingerichtete Station Dogern auch für das Ein- und Ausladen von lebenden Thieren in besonderen Wagen eröffnet.

Karlsruhe, den 2. Oktober 1901. (2601)
Gr. Generaldirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 15. Oktober l. J. werden die Stationen Krystynopol und Zagórz der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 47 (Heringe) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 5. Oktober 1901. (2602)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 5. Oktober d. J. ab wird die an der Bahnstrecke Thorn-Schoensee zwischen den Stationen Tauer und Schoensee gelegene Haltestelle Richnau des Direktionsbezirks Bromberg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 3. Oktober 1901. (2603)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1901 werden im Verkehr von Mannheim, Mannheim Industriehafen und Rheinau nach Löffingen für Getreide ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 3. Oktober 1901. (2604)
Grossh. Generaldirektion.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 10. Oktober 1901 tritt zu dem Verbandsgütertarif für die belgisch-deutschen Eisenbahnverbände, Theil I, Abtheilung A vom 1. Januar 1893 der Nachtrag VI in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Reglements, sowie der Anlagen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.
Cöln, den 5. Oktober 1901. (2605)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.
Am 10. Oktober d. J. tritt zum Verbandsgütertarif Theil I, Abth. A vom 1. Januar 1893 ein Nachtrag IX in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen und Anlagen des Tarifs. Abdrücke des Nachtrags sind durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen.
Elberfeld, den 2. Okt. 1901. (2606)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.
4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.
Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1901 wird im oben genannten Güterverkehr der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) für Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben, Torfstreu und Torfmull, Erze sowie Schlacken eingeführt.
Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Stuttgart, den 1. Okt. 1901. (2607)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-schweizerischer Gütertarif.
Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter) vom 1. Januar 1900.
Mit Gültigkeit vom 10. Oktober l. J. treten für die Beförderung von Lithopone (Lithoponefarben) in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Nach	von Salzburg 5 000 kg	10 000 kg
	Centimes für 100 kg	
Genf	782	597
Zofingen	499	336

München, den 3. Oktober 1901. (2608)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.
Am 10. Oktober d. J. tritt zum Theil I A (Reglementarische Bestimmungen) der Nachtrag I in Kraft.
Exemplare desselben können von den Verbands - Verwaltungen und unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.
Strassburg, den 2. Okt. 1901. (2609)
Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.
Tariftheil II, Heft 6 vom 1. April 1895.
Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1901 gelangen für die Beförderung von Kohlen in 10 t-Ladungen folgende Frachtsätze zur Einführung:
von Breitenschützing nach Fritzens=Wattens und Torfens=Weer 70 Heller, von Holzleithen nach diesen Stationen 72 Heller pro 100 kg.
München, den 28. Sept. 1901. (2610)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. J. werden die Stationen Bockenheim=Kindenheim und Kirchheim a. d. Eck der pfälzischen Eisenbahnen in das Tarifheft vom 1. Mai 1901 aufgenommen.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.
Cöln, den 2. Oktober 1901. (2611)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 16. Juli 1900.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 ist der Nachtrag IV zur Einführung gekommen:
Derselbe enthält:
1. Uebergangsbestimmung für die Stationen der Lokalbahnstrecke Hof-Bad Steben.
2. Neue Anweisung zur Bildung der Frachtsätze in gewissen direkten Verkehren.
3. Anstosssätze für neu aufgenommene Stationen der Lokalbahnstrecken Moosach b/München-Schwabing und Röthenbach b/Lindau-Scheidegg.
4. Berichtigungen und Ergänzungen des Schnitttarifs.

München, den 1. Oktober 1901. (2612)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinischer Nachbarverkehr.
(Gruppen VII/VIII: Elberfeld, Essen und Cöln, St. Johann=Saarbrücken.)
Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. Mai 1899 der 6. Nachtrag. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Dortmund Rangirbahnhof und Stoppenberg des Direktionsbezirks Essen, Westönnen des Direktionsbezirks Elberfeld und Nalbach des Direktionsbezirks St. Johann=Saarbrücken sowie anderweite ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen, von welchen der Nachtrag auch zum Preise von 15 ₰ bezogen werden kann.
Cöln, den 24. September 1901. (2613)
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).
Am 10. Oktober 1901 tritt zu dem Verbandsgütertarif für den französisch-deutschen Güterverkehr (über Belgien), Theil I, Abtheilung A vom 1. Februar 1893 der Nachtrag VII in Kraft.
Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Reglements sowie der Anlagen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.
Cöln, den 5. Oktober 1901. (2614)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.
Auf Seite 37 des Tarifheftes V vom 1. Februar 1886 ist der Satz des Spezialtarifs A 2 Nymegen-Zabern mit Gültigkeit vom 20. November 1901 auf 2,43 ℳ für 100 kg zu berichtigen.
Cöln, den 3. Oktober 1901. (2615)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Stettin - westdeutscher und ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Dortmund Hafen in die Ausnahmetarife 9 (Eisen und Stahl), 9 S (Schiffsbaueisen nach Binnenstationen), E (Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehäfen), E 1 (Schiffsbaueisen nach Seehafenstationen) aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 30. September 1901. (2616)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch - rechtsrheinischer, nordwestdeutsch - rechtsrheinischer, rheinisch - westfälisch - oldenburgischer Güterverkehr und rheinisch - niederdeutscher Verband.
Der Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen erhält mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. die Ueberschrift:
„Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen von den an die hierunter genannten Versandstationen angeschlossenen Hochofenwerken.“
Essen, den 2. Oktober 1901. (2617)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.
In dem Gütertarif für den Binnenverkehr der Main-Neckar-Eisenbahn und für den Verkehr zwischen Stationen der Main - Neckarbahn und der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn treten mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 für den Verkehr mit den Bahnhöfen in Frankfurt a/M. anderweite Tarifentfernungen in Kraft, wodurch verschiedene Frachterhöhungen herbeigeführt werden.
Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.
Darmstadt, den 4. Oktober 1901. (2618)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Direktion der Main-Neckarbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. wird der Nachtrag II zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (Purple ore), Puddel- und Heerdfrischschlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken, eisenhaltigen Konverterschlacken sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz vom 1. Juni 1901 eingeführt.
Der Nachtrag enthält ausser den zum 15. September d. J. im Verfügungswege eingeführten Ausnahmefrachtsätzen noch eine weitere Anzahl neuer Frachtsätze von Stationen der königlich preussischen und königlich bayerischen Staatseisenbahnen, ferner anderweite ermässigte Frachtsätze von der Station Oderberg, die Leitungsvorschrift für die Stationsverbindung Ars a/Mosel - Ludwigsglück und sonstige Berichtigungen.
Durch den Nachtrag werden die entsprechenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 im schlesisch-süddeutschen Verbandstarif, Heft Nr. 1, aufgehoben.
Der Nachtrag ist bei den betheiligten

Dienststellen zum Preise von 10 ₰ erhältlich.

Kattowitz, den 2. Oktober 1901. (2619)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

An Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs 9 für Giesserei-Roheisen tritt mit Gültigkeit vom 15. Oktober ein neuer Ausnahmetarif, in welchen die Stationen Antonienhütte, Kattowitz und Koschentin als Versandstationen nicht wieder aufgenommen sind. Die Ausnahme-Frachtsätze für die genannten Stationen treten daher mit dem 1. Dezember dieses Jahres ausser Wirksamkeit. Ueber die Höhe der neuen Sätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Breslau, den 3. Oktober 1901. (2620)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt, sowie der süddeutschen Donau-Dampfschifffahrt nach Süddeutschland (A.-T. Nr. II vom 1. April bezw. 1. Mai 1898).

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1901 wird die Station Karlsruhe Hafen der badischen Staatseisenbahnen mit den um 1 km erhöhten Entfernungen und den gleichen Schnittfrachten der Station Karlsruhe Westbahnhof in den Tarif (Seite 18) einbezogen. Die Station gehört ebenfalls zur Reexpeditionsgruppe 9.

Auf Seite 19 des Tarifs ist ferner der Stationsname „bei Rheinfelden“ in „Badisch Rheinfelden“ abzuändern.

München, den 28. September 1901. (2621)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1901 gelangt im oben bezeichneten Eisenbahnverband ein neuer Tarif-Theil II, Heft 1 zur Einführung.

Derselbe enthält:

Besondere reglementarische Bestimmungen, Bestimmungen über die Einlagerung und Reexpedition, Verkehrsbeschränkungen und Bahnhofsverhältnisse, sowie den Kilometerzeiger.

Durch dieses neue Tarifheft wird das gleichnamige Tarifheft vom 1. Januar 1896 sammt Nachträgen I bis V ausser Kraft gesetzt.

Abdrücke des neuen Tarifheftes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 85 ₰ oder 1 Kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 1. Oktober 1901. (2622)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, wird die Station Ruma der k. ungar. Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem, und Pflaumenmus (Powidl, Lequar) des österr.-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1896 unter Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen mit den für Mitrovicz - Szávapart vorgesehenen Frachtsätzen einbezogen.

Wien, am 30. September 1901. (2623)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Pflaumentransporte.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, werden für die Beförderung von getrockneten Pflaumen, sowie von Pflaumenmus in Fässern als Frachtgut bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Paris LaVillete	nach Paris Reuilly
	Francs Gold für 1 000 kg	
Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungar. Linien)		
Barcs	75,25	75,90
Csaktornya	71,35	72,00
Szissek	67,00	67,65
Zágráb	67,00	67,65
Zákány	71,75	72,40
Zapresic	67,00	67,65
Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen		
Andrijevci	79,40	80,05
Bosna-Brod	78,80	79,45
Brod	78,10	78,75
Brcka	83,75	84,40
Brsadin	78,55	79,20
Dalja (Dalj)	77,85	78,50
Eszek (Osiek)	78,55	79,20
Eszek alváros	78,55	79,20
Garcin	78,80	79,45
Gunja	82,95	83,60
Ivankovo	79,35	80,00
Mikanovci	79,55	80,20
Mitrovicz	80,45	81,10
Mitrovicz-Szavapart	80,45	81,10
Ruma	80,45	81,10
Samac	80,65	81,30
Strzivojna-Vrpolje	79,95	80,60
Vinkovci	78,95	79,60
Vukovár	78,55	79,20
Zimony	80,45	81,10

Die Frachtsätze gelten nur bei Abfertigung der Sendungen über Innsbruck-Arlberg-Buchs-Delle oder über Innsbruck-Arlberg-Bregenz-Trajekt-Romanshorn-Delle.

Die Beförderung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abth. A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abth. B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 1. Oktober 1901. (2624)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Ermässigte Frachtsätze für Pflaumentransporte mit Bestimmung nach Paris oder darüber hinaus.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von getrockneten Pflaumen sowie von Pflaumenmus in Fässern als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Passau transit Francs Gold für 1 000 kg
1. Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungar. Linien)	
Sziszek	23,45
Zágráb	23,45
Zapresic	23,45
2. Stationen der k. ungar. Staatseisenbahnen	
Andrijevci	35,85
Bosna-Brod	35,25
Brod	34,65
Brcka	40,20
Garcin	35,25
Gunja	39,40
Ruma	36,90

Die Sendungen müssen nach Paris oder darüber hinaus bestimmt sein. Für die Abfertigung derselben sind die Bestimmungen des im österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbande bestehenden Ausnahmetarifes vom 1. Januar 1895 für die Beförderung von Pflaumen und Pflaumenmus in Fässern von ungarischen Stationen nach Passau transit mit Bestimmung nach Paris und darüber hinaus maassgebend.

Wien, am 1. Oktober 1901. (2625)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Die Lieferung von Granitwerksteinen und Granitabdeckplatten nebst Bearbeitung von vorhandenen Steinen für 2 Bauwerke der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 14. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 1,00 ℳ in baar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau (Brüderstrasse 32), den 3. Oktober 1901. (2626)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung in Wien beabsichtigt, die Lieferung des nächstjährigen Bedarfs der österreichischen Linien an Eichenpfosten und Eichen- und Rusten-Rundhölzern für Werkstättenzwecke, u. zw.

2 018 m³ Eichenpfosten,
20 „ Eichenrundstämme und
1 030 „ Rustenrundklötze,

lieferbar franko einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Von den Rustenklötzen sind mindestens 400 m³ in Längen von 5—7 m zu liefern; der Rest kann in Längen von 2,8—4,8 m geliefert werden.

Die Rustenklötze müssen aus Stämmen erzeugt sein, die in den Monaten November, Dezember 1901 oder Januar, Februar 1902 gefällt wurden.

Die Lieferung der Rustenklötze muss bis spätestens Ende Juni 1902 beendet sein; die Ablieferung der Eichenpfosten

und -Stämme hat im Laufe des Jahres 1902 derart zu erfolgen, dass bis Ende Juni wenigstens die Hälfte jeder Dimension des erstandenen Quantums zur Ablieferung gelangt ist.

Dimensionen und sonstige Bedingnisse sind im Dimensionsverzeichniss, respektive in den Bedingnissheften enthalten, welche bei der Materialverwaltung (Südbahnhof, Administrationsgebäude, Parterre, Thür Nr. 27) eingesehen, behoben oder per Post bezogen werden können.

Hinsichtlich der Rustenklötze sind die Preise sowohl für Klötze, welche mit der Rinde versehen sind, als auch für abgerindete Klötze zu notiren.

Die Offerte sind mit einer Stempelmarke à 1 Kr. und mit der Aufschrift „Offert für die Lieferung von Eichenpfosten, Eichen- und Rustenklötzen (eventuell auch nur einer Gattung)“ versehen, versiegelt bis längstens 22. Oktober l. J., 12 Uhr Mittags, unter obiger Adresse einzusenden.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfs- oder auch nur auf ein Theilquantum beider Holzgattungen oder auch nur der einen oder anderen derselben erstrecken; jedoch hat, wenn nur auf ein Theilquantum offerirt wird, hinsichtlich der Rustenklötze das oben angegebene Längenverhältniss aufrecht zu bleiben, beziehungsweise muss hinsichtlich der Eichenpfosten und -Stämme das offerirte Quantum alle benöthigten Dimensionen, u. zw. im selben Verhältnisse, wie es das Dimensionsverzeichniss aufweist, umfassen; der k. k. priv. Südbahngesellschaft steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote bis 5. November l. J. in Wort zu bleiben.

Offerte, welche nach dem angesetzten Termine einlangen oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung oder des Bedingnissheftes nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Falls der „Bezug der Bedingnisshefte per Post“ gewünscht wird, ist anzugeben, ob auf beide Holzgattungen, eventuell auf welche von beiden zu offeriren beabsichtigt wird.

Wien, im Oktober 1901. (2627)
Die Materialverwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

a) Holzschnittwaaren, als: Eschen-, Eichen- und Tannendielen; amerikanisches Fichtenholz, Einfriedigungspfähle und tannene Latten;
b) Telegraphenstangen von verschiedener Länge und Dicke;
c) Abfallholz in Bündeln.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 28. Oktober 1901“ versehen spätestens:

Montag, den 28. Oktober 1901, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 4. Oktober 1901. (2628)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung von Bauarbeiten.

Zur Herstellung der vollspurigen Lokalbahn Grünstadt-Altleiningen sind:

1. die Erd- und Planirungsarbeiten;
2. die Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten zur Herstellung der Kunstbauten;
3. die Herstellung des Gestücks für Bahnunterbau und zu Chaussirungen

im ganzen oder in je 3 Loosen zu vergeben.

Kostenanschläge, Pläne und Bedingungen liegen bei unserem Bezirksingenieur in Neustadt a. d. H. während der Dienststunden zur Einsicht auf, woselbst auch Angebotsformulare verabfolgt werden.

Die versiegelten, mit entsprechender Aufschrift versehenen Angebote müssen bis spätestens 25. Oktober d. J. an die unterfertigte Direktion eingesandt werden.

Die Kostenanschlagssummen betragen

	I. Loos: ℳ.	II. Loos: ℳ.	III. Loos: ℳ.
1. Erd- und Planirungsarbeiten	5 558,10	60 737,98	37 157,58
2. Kunstbauten	397,50	28 651,62	5 621,69
3. Gestück	5 082,30	7 301,70	10 174,75
zus.	11 037,90	96 691,30	52 954,02

Ludwigshafen am Rhein, den 4. Oktober 1901. (2629)
Die Direktion der pfälzischen Eisenbahnen.
v. Lavale.

Die Lieferungen von 460 000 Stück Klinkerziegeln zur Herstellung von Hallenpfeiler-Fundamenten für den südlichen Theil des O/S-Bahnhofes in Breslau sollen vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 16. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ. in baar ebendaher bezogen werden.

Breslau (Brüderstrasse 32), den 4. Oktober 1901. (2630)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von 400 000 kg
Zinkchlorid
ist zu vergeben.

Die Bedingungen können von der unterzeichneten Stelle bezogen werden, bei welcher auch die Angebote verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Zinkchlorid“ versehen, bis 17. Oktober d. J. portofrei einzureichen sind.

Heilbronn, den 2. Okt. 1901. (2631RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Sammelmagazinen zu Ueckendorf-Wattenscheid und Sterkrade lagernden abgängigen Oberbaumaterialien, bestehend aus alten Schienen, Schwellen, Eisen-, Guss-, Stahl- und Zinkschrott im Gewichte von etwa 8 000 t sollen verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserer Kanzlei hierselbst, Bismarckplatz 1, zur Einsicht offen und können von dort gegen postfreie Einsendung von baar 50 ₰ — nicht in Briefmarken — postfrei bezogen werden.

Mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf abgängiger Oberbaumaterialien“ versehene Angebote sind bis zu dem am 21. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion, Bismarckplatz 1 hierselbst, stattfindenden Eröffnungstermine an uns einzusenden.

Essen a/Ruhr, den 2. Okt. 1901. (2632)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kgl. württemb. Staatseisenbahnen.

Verkauf von alten Oberbau- etc. Materialien.

Auf dem Bahnhof Heilbronn lagernde:

ca. 108 t alte Eisenschienen Profil B (Niederprofil),
„ 1 538 „ alte Eisenschienen Profil C,
„ 8,17 „ alte Hartwichschienen von Eisen,
„ 600 „ Stahlschienen und Stahlabfälle, ungetrennt (worunter ca. 85 t Haarmann'sche Schwellenschienen),
„ 120 „ Stahllaschen (7200 Stück Winkellaschen B und 21 000 Stück Flachlaschen C),
„ 24 „ Eisenlaschen,
„ 292 „ altes Schmiedeeisen, ungetrennt,
„ 260 „ alte Schwellen aus Schweisseisen (4 800 Stück),
„ 29 „ altes Gusseisen,
„ 30 „ verbranntes Eisen,
„ 2,4 „ altes Eisenblech,
„ 2,3 „ altes Weissblech,
„ 3 „ alter Eisendraht, ferner
1 Aufzugkette von 10,6 m Länge und 1 Fasskette von 2,2 m Länge } zus. 107 kg

werden dem Verkauf ausgesetzt.

Die Verkaufsbedingungen werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Oberbaumaterialien“ spätestens bis 18. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt. (2633RM)

Heilbronn, den 27. September 1901.
K. Oberbau-Materialverwaltung.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Vorräthe an alten Materialien, als: Schienen, Kleineisenzeug, Guss- und Schmiedeeisen, Bandagen etc. sollen im Wege des allgemeinen Angebots veräussert werden.

Bedingungen und Gegenstandsverzeichnisse können bei der Direktionskanzlei dahier eingesehen und auch gegen Erstattung von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote sind bis zum 18. d. Mts. portofrei hierher einzureichen. (2634)

Ludwigshafen am Rhein, den 1. Okt. 1901.
Die Direktion.
v. Lavale.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 80. 12. Oktober 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Der elektrische Betrieb der schwedischen Eisenbahnen.

Von **W. Berdrow.**

In Nr. 62 d. Ztg. wurde bereits kurze Notiz genommen von einem vorläufig im grossen durchgearbeiteten Plane, das ganze Eisenbahnnetz Schwedens einheitlich mit elektrischer Triebkraft aus den zahlreichen Wasserfällen und Stromschnellen des Landes zu versorgen. Die dabei nach der „Pol. Korresp.“ mitgetheilten Angaben können indessen unmöglich auf fester Grundlage beruhen. Es sollte danach eine auf 12 Centralen vertheilte Energie von 32 000 PS genügen, um den elektrischen Betrieb des ganzen, 11 000 km übersteigenden Bahnnetzes zu sichern, eine Umwälzung, die mit dem Aufwand von 40 000 000 Kronen zu ermöglichen sein sollte. Das Zehnfache dieser Ziffern dürfte der Wirklichkeit, wie unten gezeigt werden soll, besser entsprechen, aber immerhin noch zu niedrig gegriffen sein. Ausserdem kann bei dem gegenwärtigen Ueberwiegen der Privatbahnen in Schweden — rund 7 500 km gegen 4 000 km Staatsbahnen — von einem einheitlichen Projekt für den elektrischen Betrieb nicht wohl die Rede sein, bevor die Verstaatlichung wenigstens der Hauptlinien des Privatbahnnetzes ausgeführt oder doch fest ins Auge gefasst worden ist.

Die „Münchener Allg. Ztg.“ brachte am 18. August eine anscheinend aus zuverlässiger Quelle stammende Stockholmer Korrespondenz, die denselben Gegenstand ausführlicher und wohl auch mit mehr Sachkenntniss behandelte. Danach ist der Anstoss für die wirklich geplante, vorläufig aber auf den grösseren Theil der Staatsbahnen beschränkte Neuerung nicht von privater Seite, sondern vom Ministerium für Landwirthschaft ausgegangen und sind auch die wichtigen bereits ausgeführten Voruntersuchungen von Regierungsorganen gemacht worden. Das genannte Ministerium hat danach schon vor längerer Zeit eine „Wasserfallkommission“ mit dem Studium der in Nord- und Südschweden vorhandenen, noch verfügbaren und für den Eisenbahnbetrieb brauchbaren Wasserkräfte beauftragt, und der ausserordentlich günstig ausgefallene Bericht dieser Studienreise hat nunmehr zu allgemeinen Vorarbeiten geführt. Auch in dieser Beschränkung ist der gleich näher zu erörternde Plan noch von einer ungeheuren Tragweite. Handelt es sich doch, wenn die nach dem Bericht zunächst in Aussicht genommenen Linien von Ober- und Unter-Norrland, die Linie Luleå-Reichsgrenze, dann die sämmtlichen Staatsbahnen der Südwestküste elektrisch betrieben werden und die neue Ueberlandbahn Gelivara-Ofoten gleich für den elektrischen Betrieb angelegt werden soll, um ein Vollbahnnetz von 1 500 bis 2 000 km Ausdehnung mit einer Erstreckung über einen mindestens 1 200 qkm betragenden Landstrich. Eine derartige Aufgabe ist der Elektrotechnik vorher auch nicht annähernd gestellt worden. Als die günstigsten Provinzen zur Anlage bedeutender Wasserkraftwerke wurden von der Kommission Norbotten, Westerbotten und Jämtland, ferner einige Distrikte von Gefleborg und Halland bezeichnet. Vereinzelt werden brauchbare Kraftquellen wohl allenthalben zu finden oder durch einfache Stauwerke (Thalsperren) an passenden Stellen zu schaffen sein, es sollen indessen für den Eisenbahnbetrieb nur Anlagen in Betracht kommen, die auch bei Niedrigwasser mindestens 1 500 PS entwickeln können. Auch über den Abstand der Kraftquellen von den zu speisenden Linien hat sich die Kommission ausgesprochen. Kleinere Wasserkräfte sollten nur dann berücksichtigt werden, wenn sie dem nächsten Punkt der Hauptleitung so nahe liegen, dass die aus ihnen zu über-

mittelnde Energie durch Spannungsabfall sowie durch die Leitungskosten der Verbindungsleitung nicht erheblich vertheuert wird. Dagegen können bedeutende Kraftquellen auch dann mit Vortheil verwendet werden, wenn sie weiter abseits von der Bahnlinie liegen. Der grosse Harsprängel-(Hasensprung.) Wasserfall z. B., der eine Kraftausnutzung im grössten Stil erlaubt, wird trotz einer Entfernung von mehr als 40 km bis zur nächsten Eisenbahnlinie zum Ausbau empfohlen. Gegenüber den neueren Erfahrungen und Versuchen mit hochgespannten Strömen erscheint diese Entfernung übrigens keineswegs hoch. Der Bericht der „M. A. Z." schliesst mit den Worten: „Die Regierung hat sich auf Grund der günstigen Kommissionsauslassungen darüber schlüssig gemacht, die weiteren Vorarbeiten für die Durchführung des neuen Verkehrssystems nach Möglichkeit zu beschleunigen, um bereits in der nächsten Parlamentstagung mit entsprechenden Bewilligungsanträgen vor den Reichstag treten zu können. Wie aus glaubwürdiger Quelle versichert wird, ist man auch in Norwegen geneigt, die dort vorhandenen ebenso zahlreichen wie ergiebigen Kraftquellen in den Dienst des öffentlichen Verkehres zu stellen, soweit nicht bereits eine private Ausnutzung der betreffenden Wasserfälle ins Werk gesetzt worden ist. Dass das skandinavische Eisenbahnwesen, namentlich soweit es den ausländischen Turisten- und Transitverkehr berührt, durch die Einführung des elektrischen Betriebes eine Steigerung im weitesten Umfange erfahren wird, wird in hiesigen Handelskreisen als zweifellos angesehen."

Es dürfte in der That kein Land der Erde, selbst Italien nicht, für die Durchführung des elektrischen Eisenbahnbetriebes in grossem Umfange so günstige Eigenschaften mitbringen, wie Schweden. Mit dem Vorhandensein eines auch nach der Gründung zahlreicher fremder Unternehmungen noch unerschöpflichen Reichthumes an Wasserkräften verbindet es einen so auffallenden Kohlenmangel, dass 1898 für 44 300 000 Kr. (fast der zehnte Theil der Gesammteinfuhr) Steinkohlen eingeführt werden mussten. Die Eisenbahnen dürften nicht viel weniger als die Hälfte dieser Steinkohleneinfuhrmenge verbrauchen. So ist Skandinavien dem Auslande mit vielen Millionen tributpflichtig, während es an Reichthum seiner natürlichen Kräfte nach der Schweiz an erster Stelle steht. Die lediglich industrielle Ausnutzung der Wasserkräfte kann diesem Missverhältniss nur einseitig abhelfen, denn solange nicht auch die Eisenbahnen elektrisch betrieben werden, muss die durch die Industriegründungen gesteigerte Ein- und Ausfuhr von Rohstoffen und Fabrikaten nur den Kohlenbedarf für Eisenbahnzwecke steigern. Der Verkehr Schwedens, der nicht dicht, aber doch lebhaft ist, sich über lange Strecken vertheilt, in vielen Gegenden grosse Steigungen zu überwinden hat, aber wenig oder gar keine Ansprüche an plötzliche Massenbeförderung von Personen macht, eignet sich für den Ersatz der Lokomotivzüge durch Motorwagen, erforderlichenfalls mit Anhängern, ausgezeichnet. An grosse Geschwindigkeiten ist der schwedische Reisende weder gewöhnt, noch bedarf er ihrer in annähernd demselben Maasse, wie der festländische Kaufmann. Selbst die besten Schnellzüge übersteigen nicht eine Reisegeschwindigkeit von 54 km in der Stunde; ihre durchschnittliche Geschwindigkeit beträgt nur 40 km. Diese Aufgaben vermag der elektrische Motorwagen mit den einfachsten Mitteln, gewissermaassen unter den Verhältnissen des Kleinbahnbetriebes, zu lösen, wie die Crefeld-Düsseldorfer Bahn zeigt, die mit sehr leichten Betriebsmitteln 40—50 km zurückzulegen imstande ist. Da ein grosser Theil des schwedischen Verkehres Turisten- und Lokalverkehr ist, so wird er durch die häufigere Folge einzelner Wagen mit Anhängern zweifellos gesteigert werden, da gerade für diese Klasse von Reisenden die oftmalige Fahrgelegenheit von grösserer Bedeutung ist, als für diejenigen, die grosse Strecken zurückzulegen haben. Die in dem reizvollen Aufsatz des Schriftleiters dieser Zeitung „Länder, Völker und Eisenbahnen" (vergl. Jahrg. 1900 Nr. 57) geschilderte Bequemlichkeit und Sauberkeit der schwedischen Eisenbahnwagen wird durch den Uebergang zum elektrischen Betrieb nur noch gewinnen können. Endlich fällt bei einem Versuch in dem angedeuteten grossen Umfange für Schweden günstig ins Gewicht, dass der Einfluss der Landesvertheidigungsbehörden auf das Eisenbahnwesen daselbst weniger zu bedeuten hat und jedenfalls den Uebergang zum elektrischen Betrieb nicht erschweren wird. Solche Heeressäulen wie in Deutschland, Russland, Frankreich oder selbst in Italien würden in Schweden auch im Mobilmachungsfall nicht zu befördern sein; es handelt sich wesentlich um die Zusammenziehung der verstreuten Reservemannschaften nach einigen Sammelpunkten, wozu die nach der Umänderung des Betriebes vorhandenen Motorzüge und die elektrischen Güterzuglokomotiven mit Bestimmtheit ausreichend sein dürften. Ueberhaupt wird gerade in Schweden die Uebergangszeit vom Dampf- zum elektrischen Betrieb, selbst wenn anfangs unvermeidliche Leitungs- und Betriebsstörungen sie erschweren sollten, leichter als in den meisten anderen Verkehrsgebieten empfunden werden. Die Eisenbahn spielt dort als Verkehrsmittel noch immer bei weitem nicht die ausschlaggebende Rolle, wie in den Industrieländern; nicht allein, dass die Schifffahrt auf den Flüssen und Seen, an den Küsten und in den Fjords wahrscheinlich noch einen grösseren Theil des Verkehrs bewältigt als die Eisenbahn, auch der Landstrassenverkehr, von Gütern sowohl als Reisenden, spielt in Schweden noch eine grosse Rolle.

Aus allen diesen Gründen dürfte Schweden für das Riesenunternehmen der Einführung des elektrischen Betriebes der Haupteisenbahnlinien, einen Versuch, den so leicht kein anderer Staat unternehmen kann, der günstigste Boden sein. Es handelt sich nach dem früher Gesagten um einige grosse Linien von je 300—500 km sowie um mehrere kürzere Verbindungsstrecken. Noch niemals ist man vorher dem Gedanken, Eisenbahnlinien bis zu 500 km Länge elektrisch zu betreiben, ernsthaft nahe getreten, und wenn irgendwo, so wird es sich hier empfehlen, vor der Ausführung die Gutachten und Entwürfe der internationalen Technik einzufordern, wie dies vor dem Ausbau der Niagarakraftwerke geschehen ist. Wird man Schienenzuleitung benutzen müssen oder wird man sich auf eine zwei- bis dreifache Luftleitung beschränken können? Wird Drehstrom von hoher Spannung wie bei den Versuchen der Berliner Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen angewandt werden? Wie weit wird man überhaupt die Erfahrungen der letzteren, wieweit die auf den italienischen Linien mit elektrischem Betriebe gewonnenen Erfahrungen benutzen können? Wie weit wird man den Strom in der Arbeitsleitung zu übertragen wagen bezw. einen wie langen Bahnabschnitt wird man von einem Kraftwerke aus speisen können? Wie wird die Umwandlung des hochgespannten Leitungsstromes in den Arbeitsstrom der Motoren vollzogen werden, auf der Maschine selbst oder in Umformungsstationen, die an den Speisungsknotenpunkten angelegt werden? Diese und viele andere Fragen bedeuten ebenso viele keineswegs leicht zu lösende Aufgaben.

Sicher erscheint von vornherein, dass die Zahl der auszuführenden Kraftwerke eine ziemlich grosse sein wird. Wasserkräfte von so überaus grosser Macht, dass sie ganze Provinzen mit Elektrizität versorgen können, wie etwa der Niagarafall, gibt es auch in Schweden nicht viele. Die Trollhättafälle, denen allerdings 75 000 PS zugeschrieben werden, ebenso der grosse Fall des Sjungen bei Alby mit mehr als 8 000 PS und einige andere bedeutende Wasserkräfte befinden sich schon in Privathänden. In den berühmten Hasensprungfällen allerdings, die sowohl der neuen transskandinavischen Bahn als den Gelivara-Erzgruben nutzbar gemacht werden könnten, steht eine fast unbegrenzte Energiequelle zu Gebote. Der Luleelf selbst bildet weiter unten in den majestätischen Porseschnellen eine zweite ausgiebige Energiequelle. Die Elfkarlebyfälle in Dalarne und der 30 m hohe Tännfors in Jämtland sind ebenfalls gewaltige Kraftstätten, die der Ausnutzung noch harren. An mittleren und kleineren Wasserkräften dagegen ist allerdings noch eine überreichliche Fülle verfügbar. Fast jeder Fluss Schwedens und Norwegens besitzt ja den charakteristischen Terrassenlauf, in welchem sich eine Seestufe an die andere schliesst und kurze

Fälle und längere Stromschnellen abwechseln. Die zahlreichen Seen werden sich, wo es erforderlich ist, ohne unerschwingliche Kosten zu Staubecken oder Haltungen herrichten lassen, um die Gleichmässigkeit des Wasseraufschlags über das ganze Jahr zu gewährleisten. Jedenfalls wird man vorläufig diejenigen Stellen bevorzugen, die neben begünstigter Lage gegen die Eisenbahnlinien auch dadurch sich auszeichnen, dass sie einen bequemen Einbau der Turbinen ohne kostspielige Wasserleitungsbauten, Sprengungen oder dergl. ermöglichen. Selbst unter diesen Einschränkungen dürften Wasserkräfte genug vorhanden sein, um nicht nur die zuerst in Aussicht genommenen, sondern sämmtliche schwedischen und norwegischen Eisenbahnen mit Elektrizität zu betreiben.

Allerdings werden auch die Energieansprüche eines durchweg mit Elektrizität zu betreibenden Eisenbahnnetzes gross sein. Mir sind genauere Angaben über das Betriebsmaterial der schwedischen Eisenbahnen leider nicht zur Hand, doch werden sich, da Schweden weder zu den verkehrsstarken noch zu den Ländern mit besonders schwachem Verkehre gehört, die durchschnittlichen Beziehungen zwischen der Ausdehnung der Eisenbahnnetze, der Zahl der Lokomotiven und Güterwagen ungefähr auf die schwedischen Verhältnisse anwenden lassen. Ein zunächst für den elektrischen Betrieb umzubauendes Netz von 2000 km Ausdehnung würde alsdann bisher beschäftigt haben 320 Lokomotiven, 650 Personen- und 6500 Güterwagen. Vielleicht sind diese Zahlen etwas, aber sicherlich nicht viel zu hoch gegriffen. Der elektrische Betrieb müsste trotz der grösseren Ausnutzungsfähigkeit der elektrischen Lokomotiven und Motorwagen mindestens mit demselben Umfange an Betriebsmitteln rechnen, da mit der Einführung einer raschen Zug- oder Wagenfolge der Verkehr einerseits wachsen muss, andererseits zunächst nicht auf eine ebenso günstige Ausnutzung der Wagen zu rechnen ist. Während der Personenverkehr wohl kaum anders als durch Motorwagen oder kurze Motorzüge bewältigt werden dürfte, erfordert der Gütertransport rund 240 kräftige Lokomotiven von grosser Zugkraft, wenn auch nur langsamem Laufe. Da die Leistung der Kraftanlagen nicht auf die Höchst-, sondern nur auf die Durchschnittsleistung der Wagenmotoren und auch auf diese doch wohl höchstens mit 75 % bezogen werden muss (denn mehr als Dreiviertel des Wagenmaterials wird wohl kaum jemals gleichzeitig in Benutzung sein), so ergäbe sich für 650 Motorwagen von je 30*) PS und 240 Lokomotiven von je 200 PS Durchschnittsverbrauch eine Totalenergie von 68000 PS, die an den Lokomotivachsen gleichzeitig zu leisten ist. Nimmt man ferner an, dass unter Berücksichtigung der Verluste bei der Kraftumsetzung, Spannungsänderung, der Leitungsverluste usw. 60 % der an den Turbinenwellen geleisteten Arbeit an den Fahrzeugachsen wieder erscheint, so kommt man auf einen Bedarf von 114000 PS in den Kraftanlagen. Vergleicht man damit die Energie, die in Berlin, Newyork, Boston, Chicago für den elektrischen Strassenbahnbetrieb aufgewandt ist, so erscheint dies Ergebniss, das ja nur einer ungefähren Schätzung gleichkommen kann, nicht sehr überraschend. Dass es nicht, wie die eingangs angeführte Korrespondenz behauptet, möglich ist, mit 32000 PS und 12 Kraftwerken ganz Schweden dem elektrischen Bahnbetriebe zu erschliessen, liegt jedenfalls auf der Hand.

Sollte es, was nicht eben bezweifelt werden muss, möglich sein, von einem Speisungspunkt die Arbeitsleitung 50 km in jeder Richtung mit Strom zu versorgen, d. h. die Knotenpunkte der Energiezuführung 100 km von einander zu entfernen, so würden solcher Vertheilungsstationen 20 für das oben bezeichnete Eisenbahnnetz erforderlich sein. Ein solcher Bahnabschnitt würde durchschnittlich 5700 PS (an den Turbinenachsen) erfordern; da aber einerseits so starke Wasserkräfte schon Ausnahmen sind, andererseits die einzelnen brauchbaren Speisungsquellen selten so grosse Entfernungen von einander besitzen dürften, so werden wohl die einzelnen Kraftanlagen kleiner, die Knotenpunkte der Energievertheilung häufiger und einander näher sein. Der von der Kommission in Vorschlag gebrachte Mindestumfang einer Anlage von 1500 PS würde nur für rund 25 km Streckenlänge ausreichen. Auf die gleiche Streckenlänge bezogen, kämen gegenwärtig rund 4 Lokomotiven mit höchstens 2000 bis 2500 PS in Betracht, mit Rücksicht darauf also, dass das in Anschlag gebrachte elektrische Betriebsmaterial bedeutend mehr würde leisten können, gewiss kein schlechter Tausch. Vermöchte doch jeder Motorwagen bei der mässigen Geschwindigkeit der schwedischen Bahnen recht wohl einen Anhängewagen zu befördern, während bei den Güterzuglokomotiven die tägliche Benutzungsdauer um mehrere Stunden gesteigert werden kann.

Was nun die Wirthschaftlichkeit des elektrischen Betriebes anlangt, so ist sie von wesentlich anderen Faktoren abhängig, als die des Dampfbetriebes. Den letzteren beherrscht, was die Betriebskosten angeht, der Kohlenverbrauch, den ersteren hauptsächlich die Verzinsung des aufgewandten Kapitals. Es ist ungefähr ebenso wie beim Vergleich einer grossen Dampf- und einer Wasserkraftanlage. Bei letzterer bestimmen vor allem die Anlagekosten, bei ersterer die Betriebskosten den Preis der Pferdekraft. Die Erfahrung und Rechnung lehren übereinstimmend, dass die Kohlenpreise, der Gütegrad der Maschinen, der Ausnutzungskoeffizient dabei allein den Ausschlag geben können. Dass die Anlagekosten beim elektrischen Betrieb unvergleichlich höher ausfallen, als beim Lokomotivbetrieb, ist auch in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" schon mehrfach hervorgehoben. Das oben skizzirte Projekt würde mit 100000000 Kr. vielleicht zu niedrig, sicher nicht zu hoch abgeschätzt sein, die dadurch ersetzten Lokomotiven mögen höchstens den zehnten Theil dieses Betrages werth sein. Andererseits führt die elektrische Einrichtung zur Ersparung ungeheuerer, jetzt vom Ausland zu kaufender Kohlenmengen; es kann, wie gesagt, nur ein Versuch im grössten Umfang die Frage lösen: ist Dampf, ist Elektrizität die geeignetere Triebkraft für grosse Vollbahnsysteme, und Schweden würde sich den Dank der ganzen Welt verdienen, wenn es diese Frage, sei es auch nur für seine Grenzen, löste. Dass die Umwandlung dem Lande zunächst Opfer auferlegen würde, steht ausser Zweifel; wohl möglich, dass diese Opfer jahrelang erforderlich sein würden, bis eine bedeutende Verkehrszunahme die elektrischen Anlagen zur vollen Ausnutzung bringt, aber trotzdem könnte der volkswirthschaftliche Erfolg ein grosser sein. Die Ueberziehung des Landes mit einem Netz elektrischer Kraftleitungen würde die Industrie fördern und den Frachtenverkehr steigern. Die Leistungsfähigkeit mancher Linien würde bedeutend wachsen und die Holz- und Erzausfuhr, worauf Schwedens Nationalwohlstand beruht, erleichtern. Das für Kohlen ans Ausland bezahlte Geld würde zum Theil im Lande bleiben und dafür die Ausnutzung der so reichlich vorhandenen Naturkräfte, die bisher meist Fremden zufiel, in eigene Hände übergehen. Kurz, es wäre im grossen und ganzen gerade für Schweden bei der Sache wohl eher etwas zu gewinnen als zu verlieren.

*) Es ist wohl anzunehmen, dass der Kraftbedarf auf den Motorwagen grösser ausfällt. Schriftl.

Schlusswort der Schriftleitung.

Wir erfahren nachträglich, dass doch auf eine alsbaldige Annahme des Vorschlages der Wasserfallkommission nicht zu rechnen sei, dass günstigstenfalls noch einige Jahre vergehen würden, ehe die Regierung mit Rücksicht darauf, dass es an genügenden Vorarbeiten fehlt, einen endgültigen Entschluss fassen dürfte. Dagegen erscheint es nicht ausgeschlossen, dass die Regierung bereits in der nächsten Zeit für Versuchszwecke Beträge bereit stellt, wie es denn wohl nur angezeigt sein möchte, zunächst sowohl die Erfahrungen abzuwarten, die man bei den italienischen Versuchen des elektrischen Betriebes auf den Strecken Lecco-Colico-Sondrio und Mailand-Gallarate-Porto Ceresio gewinnen wird, als auch noch Versuche auf einzelnen Theilen des eigenen Bahnnetzes unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse anzustellen, ehe man sich in Schweden

für eine bestimmte Anordnung entscheidet. Die Frage der Kosten insbesondere ist bislang noch nicht so genügend geklärt, dass es rathsam wäre, den Verlockungen, die in der Heranziehung der Wasserkräfte zu Zwecken des elektrischen Bahnbetriebes liegen, ohne eingehende Vorstudien zu folgen. Bisher hat man noch stets gefunden, dass sich elektrischer Bahnbetrieb auch nicht entfernt so billig stellte, wie man im voraus annehmen zu sollen glaubte, und überall begegnet man jetzt der Anschauung, dass vor der Inangriffnahme umfassenderer elektrischer Bahnunternehmungen die wirthschaftliche Seite der Frage weit mehr als bisher geprüft werden sollte. Man ist durch Erfahrungen klüger geworden.

Gesetzentwürfe, betreffend die Erbauung einer zweigleisigen Hauptbahn von Donauwörth nach Treuchtlingen und die Beschaffung von Wohnungen für Beamte, Bedienstete und Arbeiter der bayerischen Staatseisenbahnen.

Ausser den in Nr. 78 S. 1193 d. Ztg. enthaltenen, auf die bayerischen Staatseisenbahnen bezüglichen Gesetzentwürfen wurden von der Staatsregierung der bayerischen Abgeordnetenkammer noch die vorgenannten beiden Gesetzentwürfe in Vorlage gebracht.

Aus der Begründung des erstgenannten Gesetzentwurfes entnehmen wir über die Vorgeschichte dieses Hauptbahnprojektes folgendes bemerkenswerthe: Schon in den ersten Zeiten bayerischer Eisenbahngeschichte spielt die Linie Donauwörth-Treuchtlingen bezw. Pleinfeld, insofern man sie als eine Theilstrecke der Süd-Nordlinie Lindau-Augsburg-Nürnberg-Hof betrachtete, eine bedeutsame Rolle. Mehrere Jahre stand die Streitfrage im Vordergrunde des Interesses, ob einer Linienführung von Donauwörth über Nördlingen-Gunzenhausen oder einer solchen über Fünfstetten-Treuchtlingen der Vorzug zu geben, d. h. ob in grundsätzlicher Beziehung beim Bau von Durchgangslinien die längere Linie mit technisch und volkswirthschaftlich günstigeren Verhältnissen oder die kürzere in der Ausführung schwierigere, im Betriebe aber billigere Linie bauwürdiger sei. Auf Grund einer von der im Jahre 1841 ins Leben gerufenen Eisenbahnbaukommission vorgenommenen Bearbeitung erfolgte im Jahre 1842 die Allerhöchste Genehmigung der direkten Linie über Fünfstetten am Hahnenkamm. Indessen wurde wegen der ungewöhnlich hohen Baukosten und der betriebstechnischen Schwierigkeiten dieser Linie eine weitere Prüfung der Bahnfrage angeordnet, deren Ergebniss sodann die Wahl der Linie über Nördlingen-Gunzenhausen war. Noch einmal kam dieser Beschluss ins Wanken, als der damalige Geheime Oberbaudirektor v. Klenze, zum Gutachten aufgefordert, sich mit Wärme und Entschiedenheit für die direkte Linienführung aussprach und in dem die Vielseitigkeit des berühmten Architekten beweisenden, höchst bemerkenswerthen Gutachten schon damals den Grundsatz aufstellte: „Haupteisenbahnzüge möglichst gerade zu führen und die von dieser Linie abliegenden Städte nicht durch Umwege, sondern durch Zweigbahnen zu erreichen“. Jedoch auch diesmal wurde wieder auf die Linie über Nördlingen zurückgegriffen. Mit dieser im Juni 1844 getroffenen endgültigen Entscheidung verschwindet das Projekt Donauwörth-Treuchtlingen-Pleinfeld auf viele Jahre aus dem Eisenbahnprogramm, und erst Anfang der 60er Jahre geschieht dieser Linie wieder öfter Erwähnung, trat 1867 wieder mehr in den Vordergrund, wurde 1869 in den Gesetzentwurf über die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatseisenbahnen auch aufgenommen, fand jedoch nicht die Genehmigung des Landtags, sondern wurde wegen anderer, als dringender erachteter Bahnlinien auf spätere Zeit zurückgestellt; in den Kammerverhandlungen 1872, 1874 und 1876 wiederholt erörtert, 1879 von der Staatsregierung abermals in Aussicht genommen und nach langer Berathung fallen gelassen, verschwindet das Projekt sodann wiederum auf zwei Jahrzehnte von der Tagesordnung und kommt erst in den Jahren 1898 und 1899 durch die Bestrebungen interessirter Eisenbahnkomitees wieder in Fluss. Aber auch für die Eisenbahnverwaltung traten bedeutsame Umstände hinzu, die den privaten Bestrebungen eine erhöhte Bedeutung verliehen. Die Betriebsverhältnisse auf der eingleisigen Strecke Donauwörth-Nördlingen-Pleinfeld gestalten sich nämlich seit einer Reihe von Jahren äusserst schwierig; sie bilden infolge der häufigen Zugverspätungen, Anschlussversäumungen usw. eine ununterbrochene Quelle von Beschwerden; ihnen aber wirksam zu begegnen, würde sich die Erbauung eines zweiten Gleises auf der bezeichneten Linie nun nicht mehr länger verschieben lassen, wenn nicht eine Ablenkung des Verkehres durch Erbauung der vielgenannten Bahnlinie Donauwörth-Treuchtlingen und zwar als Doppelbahn herbeigeführt wird. Hierbei fällt fernerhin erheblich ins Gewicht, dass dadurch auch die beiden bedeutendsten Industriestädte Bayerns, Nürnberg und Augsburg, einander wesentlich näher gerückt und eine direkte zweigleisige Bahnverbindung erhalten werden; ebenso erfährt auch der Verkehr aus Nordbayern nach der Schweiz sowie aus dem westlichen Südbayern nach Norddeutschland wesentliche Erleichterungen und Abkürzungen.

Ueber die künftigen Entfernungsverhältnisse ist u. a. folgendes zu bemerken: Die Entfernung Nürnberg-Augsburg wird sich mindern von 170 auf 138 km, die Entfernung Nürnberg-Lindau von 362,8 auf 330,8 km, beide sohin um je 32 km; gegenüber der Entfernung Nürnberg-Crailsheim-Ulm-Friedrichshafen mit 303,6 km erhält die Linie Nürnberg-Treuchtlingen-Neuoffingen-Ulm-Friedrichshafen eine Länge von 275,1 km, würde also um 28,5 km kürzer. Die Entfernung München-Nürnberg beträgt über Ingolstadt 136,8 km und wird künftig über Augsburg-Treuchtlingen betragen 138,1 km, so dass der Weg über Augsburg-Donauwörth nur um 1,3 km grösser sein wird, was ohne weiteres gestattet, einen Theil wenigstens des Schnellzugverkehrs zwischen München und Nürnberg über Augsburg zu leiten, wie dieses früher vor Erbauung der Ingolstädter Linie der Fall war, und so die Stadt Augsburg wieder in die Linie des grossen Süd-Nord-Verkehrs einzubeziehen. Der Bau der Linie Donauwörth-Treuchtlingen als zweigleisige Hauptbahn würde sonach sehr bemerkenswerthe Verbesserungen der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse im Gefolge haben; ihre Länge beträgt 35,4 km und die Baukosten sind auf 19440000 ℳ veranschlagt; sohin treffen auf 1 km Bahnlänge 549000 ℳ.

Zur Ausführung des zweiten Gesetzentwurfs, betreffend die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Beamten, Bediensteten und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung durch Herstellung von Wohngebäuden und Gewährung von Darlehen, wird seitens der Staatsregierung ein Betrag von 4500000 M. gefordert. Die Vorbemerkungen zu diesem Gesetze werfen einen bemerkenswerthen Rückblick auf die Verwendung der mit Gesetz vom Mai 1900 zu gleichem Zwecke bereits zur Verfügung gestellten 6000000 ℳ, von denen zum Bau bahneigener Wohnungen 2000000 ℳ, dagegen zur Gewährung von Baudarlehen an die verschiedenen Baugenossenschaften der Restbetrag von 4000000 ℳ aufgewendet wurde. Wir führen aus diesen Vorbemerkungen nachstehendes, auch für weitere Kreise sicherlich Interesse bietendes in Kürze hier an:

„Mit genannten 2 Millionen hat die Staatsbahnverwaltung den Bau von 224 bahneigenen Wohnungen in 44 verschiedenen Stationen unternommen, und zwar 75 für Beamte und 149 für Bedienstete und Arbeiter, welche zum grossen Theile noch im Laufe dieses, im übrigen aber im Laufe des nächsten Jahres fertig gestellt sein und der Benutzung übergeben werden können. [Hier ist einzufügen, dass zur Zeit eine Ausscheidung der bahneigenen Wohnungen in Dienst- und Miethwohnungen in Durchführung begriffen ist, wobei als Grundsatz aufgestellt wurde, dass a) Dienstwohnungen nur für solche dienstliche Funktionen vorzusehen seien, deren sachgemässe Erfüllung ein Wohnen am Orte der dienstlichen Thätigkeit oder in nächster Nähe desselben erheischt und b) dass alle für Dienstwohnungszwecke nicht in Anspruch genommenen Wohnungen der Staatseisenbahnverwaltung als Miethswohnungen zu vergeben, d. h. zu einem dem ortsüblichen Miethspreise gleichwerthiger Wohnungen annähernd entsprechenden Miethspreise zu vermiethen seien.] Was sodann die Darlehnsgewährung an Baugenossenschaften des Eisenbahnpersonales betrifft, so ist über die Verwendung des vorerwähnten zur Verfügung gestandenen Betrages von 4000000 ℳ folgendes von Interesse:

Bis Ende August d. J. waren Darlehen bewilligt und grösstentheils auch ausbezahlt an die Bau- und Sparvereine des bayerischen Eisenbahnverbandes in Augsburg, Rosenheim und München, an die Bau- und Sparvereine Angehöriger der bayerischen Verkehrsanstalten in Neuulm und Kempten, an die Baugenossenschaft München-Ost, an jene der Lokomotivführer in

Laim bei München und an die allgemeine Baugenossenschaft von Verkehrsbeamten in München die Summe von 3 555 569 ℳ. In Aussicht ist genommen die Gewährung weiterer Darlehen an den Bau- und Sparverein Verkehrsangehöriger in Kempten, an jenen des Eisenbahnerverbandes in Simbach und München sowie an die Baugenossenschaft München-Ost des bayerischen Eisenbahnerverbandes die Summe von 444 431 ℳ, zusammen also 4 000 000 ℳ. Genannte Baugenossenschaften haben hiermit den Bau von 73 Wohnungen in Augsburg, 106 in Neuulm, 45 in Kempten, 650 in München und 21 Wohnungen in Simbach, insgesammt 895 Wohnungen eingeleitet und die überwiegende Mehrzahl derselben auch bereits fertig gestellt; ausserdem hat die Baugenossenschaft Rosenheim mit ihrem vom Staate belehnten Bauplatze ein fertiggebautes Haus mit weiteren 4 Wohnungen erworben, womit sohin die Gesammtzahl der mit Hilfe von Staatsdarlehen beschafften genossenschaftlichen Wohnungen 899 beträgt. Die mit Gesetz vom Mai 1900 zur Verfügung gestellten Mittel haben somit im ganzen die Beschaffung von 224 bahneigenen und 899 genossenschaftlichen, insgesammt von 1 123 Wohnungen ermöglicht."

Mit den im vorerwähnten Gesetzentwurf beantragten Mitteln von 4 500 000 ℳ soll nunmehr der betretene Weg in nachstehender Weise weiter verfolgt werden:

„Nach den gepflogenen Erhebungen würde im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung dem Bedarfe an weiteren Dienstwohnungen und dem vordringlichsten Bedarfe an bahneigenen Miethwohnungen durch Herstellung von neuen Gebäuden mit ungefähr 300 Wohnungen an 60 Stationsorten abgeholfen und hierfür ein Bauaufwand von 2 500 000 ℳ erforderlich sein. Ferner haben die bisherigen Erfahrungen gezeigt, dass Baugenossenschaften, die aus zahlreichen, opferwilligen Mitgliedern bestehen und sachgemäss geleitet werden, im Falle staatlicher Belehnung auch bei verhältnissmässig geringer Höhe der Geschäftseinlagen der Genossen Erspriessliches zur Besserung der Wohnungsverhältnisse ihrer Mitglieder zu leisten vermögen; es dürfte daher im Interesse der Staatsverwaltung liegen, bei ihrem weiteren Vorgehen zur Besserung der Wohnungsverhältnisse ihres Personals auf die Mitwirkung der Baugenossenschaften nicht zu verzichten, sondern die Selbsthilfebestrebungen des Personals, soweit sie sich in richtigen Bahnen bewegen, wie bisher zu unterstützen. — Nach Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse wird angenommen, dass für die nächste Finanzperiode (1902 und 1903) dem Bedürfnisse nach Besserung der Wohnungsverhältnisse des Eisenbahnpersonals in grossen Städten und in grossen Stationen mit sehr zahlreichem Personale durch Gewährung von Baudarlehen in der Höhe von 2 000 000 ℳ Rechnung getragen werden könne."

Bau der Bahn Bologoje-Polotzk-Sjedlez.

Kaum hatte der Zar den Boden des gastfreien Frankreichs verlassen und war über Kiel und Alexandrowo nach Russland zurückgekehrt, so brachte der Telegraph die Nachricht, dass man in Russland mit den Vorarbeiten einer Bahn von Bologoje nach Sjedlez eifrig beschäftigt sei. Nur wenige Tage später erschien schon in der amtlichen „Handels- u. Industrieztg." die Mittheilung, dass begründete Hoffnung vorhanden sei, die Arbeiten noch im Laufe des Herbstes im grossen und ganzen fertig zu stellen. Dieser Hergang war natürlich auffallend, denn obgleich wir mit grosser Peinlichkeit die Vorgänge in Bezug auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes zu verfolgen pflegen, haben wir doch keinen Anhalt, keinen Hinweis auf den beabsichtigten Bahnbau gefunden, während doch sonst, wie bekannt, die Russen derartige grosse Projekte stets ausführlich in ihrer Presse besprechen lassen. Es war also ein Geheimniss, das vor dem Auslande bewahrt werden sollte und thatsächlich auch bewahrt worden ist. Unerklärlich bleibt nur der Anlass zu dieser Geheimnissthuerei, die doch auf unendlich schwachen Füssen stand und kaum länger gewahrt bleiben konnte, als die Arbeiten sich in den Räumen der verschiedenen Ministerien abwickelten. Die Wirkung dieser Art der Behandlung hat sich denn auch bald gezeigt, als das „Berliner Tageblatt" den Schleier lüftete und den Bau der Bahn in militärischer Beleuchtung seinen Lesern vorführte. Es ist ja ganz ausser allem Zweifel, dass die Bahn ihr Zustandekommen in erster Reihe ihrer hohen militärischen Bedeutung verdankt, genau so wie das schon bei den allermeisten anderen Bahnen Russlands, als auch der übrigen europäischen Staaten der Fall ist. Das ist also nichts besonderes; ebenso wenig kann es auffallen, dass Russland den Aufmarsch seiner Truppen zu beschleunigen sucht und dazu natürlich in erster Reihe mit dem Bau von Eisenbahnen vorgeht. Auffallend erscheint es nur, dass diese wichtige Linie nicht schon lange gebaut worden ist. Denn zur Ehre unserer östlichen Nachbarn darf wohl angenommen werden, dass ihnen genau bekannt gewesen ist, wie wenig den Anforderungen der heutigen Kriegsführung entsprechend die Leistungsfähigkeit ihrer zur westlichen Grenze führenden Bahnen ist, und wenn dennoch die Bahn nicht gebaut worden ist, so wird daran wohl in erster Reihe der Umstand die Schuld getragen haben, dass andere Bauten, namentlich aber die sibirische Bahn mit ihren grossen Anforderungen an die Finanzkraft des Landes, in erster Reihe fertig gestellt werden mussten, und sodann, dass das Geldbedürfniss Russlands grösser ist, als die Bereitwilligkeit des Auslandes, die Geldquellen fliessen zu lassen.

Alles scheint nun aber augenblicklich überwunden zu sein, so dass Russland, wenn es einmal seine Truppen der Westgrenze zu bewegen sollte, thatsächlich schneller diese erreichen wird, als das z. Zt. ohne die Bahn Bologoje-Polotzk-Lida-Sjedlez möglich gewesen wäre. Die Bedeutung der Bahn nach dieser Richtung hin scheint auch noch dadurch zu wachsen, dass erst am 11./24. September die Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahngesellschaft die Strecke Moskau-Kreuzburg eröffnet hat und diese Linie an irgend einer Stelle von der neuen Bahn Moskau-Sjedlez gekreuzt werden muss, und dass ferner die z. Zt. im Bau begriffene Bahn von St. Petersburg über Witebsk nach Shlobin vermuthlich an demselben Punkte die neue Linie treffen wird, so dass die Möglichkeit gegeben sein wird, aus den beiden grossen Lagern von St. Petersburg und Moskau auf einem unbedeutenden Umwege diejenigen Truppentheile, die auf den beiden Hauptbahnen St. Petersburg-Wirballen bezw. -Warschau und Moskau-Brest nicht schnell genug fortgeschafft werden können, auf die Bahn Bologoje-Sjedlez abzulenken und der Grenze zuzuführen. So liessen sich noch mancherlei Erwägungen finden, die die Bedeutung der Bahn für den Ernstfall erhöhen könnten. Aber — warum all das Gerassel; fürs erste kann man ja wohl mit einiger Ruhe den Dingen, die da kommen könnten, entgegensehen und abwarten, ob sie überhaupt kommen.

Den Petersburger Zeitungen scheint die Besprechung des Planes zum Bau der Bahn auch nicht recht bequem zu sein. Sie versuchen daher, die Bedeutung des Projektes auf ein anderes Gebiet hinüberzuspielen. Sie theilen nämlich mit, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten im Hinblick auf die zwölf von einer Missernte betroffenen Guvernements zur Unterstützung der arbeitslosen Bevölkerung vorgeschlagen hat, schon gegenwärtig mit dem Bau, also hauptsächlich mit den vorbereitenden Arbeiten der neuen Eisenbahnlinien St. Petersburg-Wologda-Wjätka und Bologoje-Polotzk-Sjedlez zu beginnen. Während des Winters könnte mit der Enteignung von Land, dem Aushauen von Wald, Anfuhr von Steinen und Baumaterialien begonnen werden, womit mehrere Tausende von Bauern beschäftigt werden könnten. Das ist wirklich rührend naiv!

Uebrigens ist damit die wirthschaftliche Bedeutung der zukünftigen Bahn berührt. In dieser Beziehung hat sie gewiss eine Zukunft, denn sie wird sicher aus dem grossen Gebiete, das sie erschliesst, dem Handel recht nennenswerthe Ernteüberschüsse zuführen, da sie Landestheile berührt, die namentlich Flachs und andere landwirthschaftliche Produkte erzeugen. Der südlichste Theil der Linie berührt ausserdem grosse, waldreiche Gebiete, deren Holzausbeute dem Bug und weiter der Weichsel zugeführt werden können.

Das lebhafteste Interesse hat unserer Meinung nach die Frage der voraussichtlichen Beziehung der neuen Bahn zu Deutschland in wirthschaftlicher Hinsicht, denn das ist vermuthlich diejenige Bedeutung, die die Bahn auf lange Jahre hinaus im nachbarlichen Verkehre beim Austausche von Ernteüberschüssen gegen Erzeugnisse der Industrie zum Segen beider Länder haben wird.

Wenn man die Karte zur Hand nimmt, so zeigt sich ohne weiteres, dass der demnächstige Verkehr, den die Bahn vermitteln soll, seinen Weg über Warschau nach Deutschland nehmen muss, sofern er nicht etwa vorher über Wilna abschwenkt und sich über Eydtkuhnen bewegt. Die Hauptrichtung des Verkehrs wird sich aber offenbar nach Warschau ziehen und von hier über die bereits im Bau begriffene Bahn nach Kalisch über Skalmierzyce, Ostrowo usw. seinen Weg nach Deutschland nehmen. Wir haben bereits in Nr. 14 S. 218 d. Ztg. auf die Bedeutung hingewiesen, die die Eisenbahn Warschau-Kalisch voraussichtlich für den Güteraustausch mit

Deutschland haben wird. Wenn gegenwärtig nun noch die Bahn Bologoje-Sjedlez gebaut wird, so treten damit noch ganz neue und wichtige Gründe hinzu, die den bisherigen Erwägungen noch mehr Nachdruck verleihen. Kurz, in wirthschaftlicher Beziehung und als Verkehrsweg, auf dem die beiderseitigen ökonomischen Interessen der beiden auf einander angewiesenen Nachbarreiche einen weiteren, wichtigen Ausgleich finden werden, scheint uns die geplante Bahn von grosser Wichtigkeit und kann daher nur mit Freuden begrüsst werden. Vielleicht bestätigt es sich auch hier, dass der Bau einem Geist seinen Ursprung und seine Durchführung verdankt, der stets das Böse will und stets das Gute schafft.

Zunächst werden wir also die schnellere Zufuhr der gegenseitigen Handelsartikel uns zu Nutze machen und den Rest, nämlich den schnelleren Aufmarsch der russischen Truppen, ruhig der Zukunft überlassen können.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Geldbedarf zu Eisenbahnbauzwecken in Preussen.** Ueber die Deckung dieses Geldbedarfes schreiben die „Berliner Pol. Nachr." folgendes: „Wenn die Vermuthung ausgesprochen wird, dass Preussen wie das Reich noch im Laufe dieses Jahres mit grossen Ansprüchen an den Geldmarkt herantreten werden, so mag daran erinnert werden, dass Preussen seit mehreren Jahren keine Anleihe mehr aufgenommen, inzwischen aber jahraus jahrein beträchtliche Ausgaben auf Grund von Kreditgesetzen, und zwar nicht allein zur Erweiterung des Staatsbahnnetzes und zur Förderung des Baues von Kleinbahnen gemacht hat. Soweit die Mittel hierfür nicht aus der letzten Anleihe und durch Verrechnung der zur Schuldentilgung bestimmten Summen auf laufende Kredite beschafft wurden, sind sie verschiedenen, aus den in den reichen Jahren bei der Generalstaatskasse sich ansammelnden Reserven entnommen worden. Diese Reserven werden aber mehr und mehr aufgebraucht, während es darauf ankommt, zum Zwecke der im Interesse des ganzen Erwerbslebens so wichtigen kräftigen Förderung des Eisenbahnbaues gerade in der nächsten Zeit über reichliche Mittel zu verfügen. Auf Ueberschüsse, wie in früheren Jahren, und Ansammlung neuer Reserven ist vorerst auch nicht zu rechnen. Es wird daher unzweifelhaft über kurz oder lang der Zeitpunkt kommen, wo Preussen den Geldmarkt wieder in Anspruch nehmen muss. Es ist indessen ausgeschlossen, dass diese Eventualität schon im laufenden Jahre eintreten wird. Was das Reich anlangt, so laufen dort überhaupt noch Kredite in Höhe von wenig mehr als 100 000 000 *M.* Es besteht daher auch hier kein dringendes Bedürfniss, schon in nächster Zeit auf jeden Fall eine Anleihe zu begeben. Auch die Reichsfinanzverwaltung ist vielmehr durchaus in der Lage, den Zeitpunkt für die Flüssigmachung der laufenden Kredite den Verhältnissen des Geldmarktes und des heimischen Erwerbslebens anzupassen."

— **Einsendung der Rechnungsabschlüsse von Kleinbahnen.** In Bezug hierauf hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die zuständigen Regierungs- und Eisenbahnbehörden einen Erlass folgenden Inhalts gerichtet: „Es sind Zweifel darüber entstanden, ob es mit den Anordnungen der allgemeinen Erlasse vom 8. Mai 1899 und 28. Januar 1900 vereinbar sei, wenn die Rechnungsabschlüsse der Kleinbahnen nebst Unterlagen unmittelbar an die zuständigen Eisenbahnbehörden eingereicht würden. Der wesentliche Theil der Prüfung dieser Rechnungsabschlüsse richtet sich dahin, ob die Kleinbahnunternehmer bei der Rechnungsführung nach Maassgabe der kleinbahngesetzlichen und der Ausführungsvorschriften verfahren, und — bei staatlich unterstützten Kleinbahnen im Falle eines bezüglichen Vorbehalts — ob die Unternehmungen in den Grenzen angemessener Wirthschaftlichkeit verwaltet, unterhalten und betrieben werden. Da der Schwerpunkt dieser Prüfung nach dem zuerst genannten Erlasse bei den zuständigen Eisenbahnbehörden beruht, würde es auch zur Verminderung der Schreibarbeit beitragen können, wenn die Rechnungsabschlüsse usw. von den Kleinbahnunternehmern unmittelbar an letztere Behörden eingesandt und erst nach Prüfung durch sie den Herren Regierungspräsidenten — zugleich zur Beseitigung etwaiger Anstände — zugestellt werden. Ich habe deshalb gegen eine dementsprechende Anweisung der Kleinbahnunternehmer durch die Herren Regierungspräsidenten bezw. den Herrn Polizeipräsidenten zu Berlin nichts einzuwenden."

— **Betriebseröffnungen.** Am 1. Oktober d. J. ist die einer Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Ziesar gehörige, der Betriebsabtheilung Berlin der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. unterstellte Kleinbahn Ziesar-Gross-Wusterwitz für den Gesammtverkehr mit den Stationen Ziesar, Bücknitz, Zitz-Rogäsen, Warchau und der vorläufig lediglich den Verkehr von und nach den preussischen Staatsbahnen vermittelnden Station Wusterwitz dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die Bahn schliesst in Wusterwitz an die preussische Staatsbahnstrecke Berlin-Magdeburg an und ist 15,42 km lang.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Die Einnahme aus dem Personenverkehr hat für September d. J. einen Mehrbetrag von 4700 *M.* gegen den gleichen Monat des Vorjahres ergeben. Dieses Ergebniss muss als ein recht befriedigendes angesehen werden, da im September 1900 der Personenverkehr infolge andauernd guten Wetters einen ausserordentlich hohen Ertrag (31 000 *M.* mehr als 1899) geliefert hatte und im September d. J. das Wetter zeitweise kalt und regnerisch war. Im Güterverkehr ist eine Mindereinnahme von 6 000 *M.* eingetreten, die ganz auf die Bahnstrecke Lübeck-Büchen entfällt. Sie ist hauptsächlich auf Verminderung der Zufuhr westfälischer Kohlen, die aus Gründen des Preisstandes vielfach durch englische ersetzt sind, sowie der Versendungen von Holz, bearbeiteten Fischen und Kronsbeeren zurückzuführen, welch' letztere in diesem Jahre nicht in so grossen Mengen wie im Vorjahre geerntet worden sind. Auf der Lübeck-Büchener Bahn sind auch Transporte von Schwellen, Salzen und anderen Mineralien ausgefallen. Dagegen hat der Verkehr zwischen Hamburg und Lübeck sich wieder gehoben. Das Gesammtergebniss ist eine Mindereinnahme von rund 2 000 *M.* gegen den September 1900 und von rund 125 000 *M.* für die ersten 9 Monate des Jahres. Diese Mindereinnahme wird jedoch grösstentheils durch Minderausgaben ausgeglichen.

— **Ueber den Lübecker Bahnhofsumbau,** dessen wir in Nr. 77 S. 1177 d. Ztg. gedachten, liegt jetzt die Mittheilung vor, dass in der auf den 28. d. Mts. anberaumten Generalversammlung der Antrag der Direktion, wie er der Versammlung vom 20. Mai d. J. vorgelegen hat, aufs neue zur Berathung und Beschlussfassung gestellt werden wird. Dieser ist damals abgelehnt worden, weil eine Minderheit der Aktionäre die nöthige Klarstellung der Verhältnisse vermisste. Daraufhin hat die Verwaltung für die neue Generalversammlung einen Nachtragsbericht zur Begründung ihrer Anträge ausgearbeitet. Die Direktion begleitet den Bericht mit einem Anschreiben, dem wir folgende Sätze entnehmen:

„Von der Annahme der Anträge, betreffend den Bahnhofsbau in Lübeck usw. sowie die Aufnahme einer Prioritätsanleihe, hängt das finanzielle Schicksal unserer Gesellschaft ab. Werden sie angenommen, so erfährt zwar das Anlagekapital eine bedeutende Vermehrung; die laufende Belastung der Gesellschaft durch die Kosten jenes Bahnhofsbaues wird aber infolge der Erleichterungen der Kapitalbeschaffung und der Amortisation, welche ihr von Lübeck und Preussen in Rücksicht auf den Bahnhofsbau für ihre gesammte Prioritätsschuld zugesichert worden sind, so verringert, dass dieselbe bei Aufnahme einer 4 prozentigen Anleihe für die ersten 10 Jahre noch nicht den Betrag von 0,50 % für die spätere Zeit ungefähr 0,75 % Dividende ausmacht. Falls mit Hilfe der Zinsgarantie und eines bis 1905 uns gegenüber unkündbaren Darlehns von 4 000 000 *M.*, welche uns der lübeckische Staat zu gewähren bereit ist, eine Ausgabe der Obligationen mit 3,5 % Verzinsung möglich wird, bleibt diese laufende Belastung dauernd unter dem Betrage von 0,5 % Dividende. Mit diesem Opfer werden die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft auch für die Zukunft auf eine gesicherte Basis gestellt, und sie erhält einen für absehbare Zeiten ausreichenden und betrieblich sehr leistungsfähigen Bahnhof, durch den die jetzt fehlende Möglichkeit, den Personenverkehr nach allen Richtungen zu entwickeln, in vollem Maasse gewährt und damit auch erst die volle Verwerthung der in der Ausführung begriffenen neuen Hamburger Bahnhofsanlagen erreicht wird. Werden dagegen die Anträge abgelehnt, so würde nicht nur die gleichwohl erforderliche Kapitalbeschaffung von mindestens 5 500 000 *M.* für die Hamburger Bauten sowie für gewisse, in diesem Falle sofort herzustellende Aenderungen der Lübecker Anlagen und für andere nothwendige Bauausführungen und Anschaffungen ohne jede Erleichterung erfolgen müssen, sondern die Gesellschaft würde auch einer empfindlichen Mehrbelastung an Steuern in Lübeck, welche durch die mit dem Senate vereinbarten Verträge ausgeschlossen werden soll, sowie anderen belastenden Maassnahmen der Reichs- und Staats-Aufsichtsbehörden in Bezug auf bauliche und betriebliche Einrichtungen unterliegen. Sie würde infolge dessen voraussichtlich von vornherein eine annähernd ebenso hohe laufende Belastung erfahren,

wie im Falle der Annahme der Anträge, und binnen kurzer Zeit doch genöthigt werden, ohne alle Zuschüsse und vermuthlich mit viel höheren Kosten als jetzt, wo nach Lage der wirthschaftlichen Verhältnisse auf billigste Ausführung zu rechnen ist, eine den Anforderungen entsprechende Bahnhofsanlage zu erbauen. Wir können daher allen Aktionären, welche der Werthverminderung ihres Aktienbesitzes vorbeugen wollen, nur dringend empfehlen, ihre Aktien in der Generalversammlung vertreten zu lassen."

— **Kleinbahnprojekt Jauer-Maltsch.** Für den Bau einer vollspurigen Kleinbahn von Jauer nach der Umschlagstelle Maltsch hat sich der „Voss. Ztg." zufolge eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 2 100 000 ℳ und dem Sitze in Jauer gebildet, an welcher der preussische Staat, die Provinz Schlesien sowie die von der Bahnlinie berührten Kreise und die Firma Lenz & Co. zu Berlin mit namhaften Beträgen betheiligt sind. Durch Beschluss der Generalversammlung ist der Bau und Betrieb dieser 30 km langen Strecke mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten der Firma Lenz & Co. übertragen.

— **Ueber den Fahrplan der Berliner Hoch- und Untergrundbahn,** deren erste Strecke vom Bahnhof Warschauer Brücke bis zum Halleschen Thore schon Mitte Dezember dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, sind bis in die Einzelheiten gehende Bestimmungen noch nicht getroffen. Es ist Absicht der Betriebsleitung, erst durch Fahrversuche genau festzustellen, wie viel Zeit die Beförderung der Züge von Station zu Station in Anspruch nehmen wird, ehe man an die genaue Feststellung des bisher erst allgemein nach theoretischen Berechnungen entworfenen Fahrplans gehen will. Das Hauptbestreben der Betriebsleitung wird jedenfalls darauf gerichtet sein, die grösstmögliche Schnelligkeit zu erzielen, und es ist zu erwarten, dass die Hoch- und Untergrundbahn noch etwas schneller als die Berliner Stadtbahn fahren wird. Die durch die Genehmigungsurkunde zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 50 km in der Stunde gibt die Möglichkeit, die Beförderungszeiten zu verringern. Da der elektrische Betrieb ein schnelleres Anfahren und ein schnelleres Halten ermöglicht als der Dampfbetrieb, so dürfte sich vielleicht eine mittlere Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde ergeben. Rechnet man den Aufenthalt auf den Stationen hinzu, so kommt man dann zu einer Reisegeschwindigkeit von etwa 26 km, das sind etwa 6 km mehr als die Stadtbahn. Der Aufenthalt auf den Stationen der elektrischen Stadtbahn soll nach Möglichkeit knapp bemessen werden und nur ¼ Minute betragen. Durch möglichst strikte Innehaltung dieser Aufenthaltszeit soll das Publikum von Anfang an dazu erzogen werden, sich beim Ein- und Aussteigen zu beeilen. Die etwa 4 km betragende Entfernung vom Zoologischen Garten bis zum Potsdamer Platz mit den drei dazwischen liegenden Stationen Wittenbergplatz, Nollendorfplatz und Potsdamer Strasse würde man unter den obigen Voraussetzungen demnach auf der Untergrund- und Hochbahn in 8–9 Minuten zurücklegen können. Zum Vergleiche sei angeführt, dass die westliche Berliner Vorortbahn vom Bahnhof Zoologischer Garten bis zur Linkstrasse am Potsdamer Platz 22–23 Minuten braucht. Vom Bahnhof Zoologischer Garten bis zum Bahnhof Warschauer Strasse wird man auf der Hochbahn nach den entwickelten Grundsätzen trotz der zehn Zwischenstationen 18–19, vielleicht 20 Minuten brauchen.

— **Zuständigkeit der königlich bayerischen Eisenbahnbetriebsdirektionen.** Mit der Umwandlung der Oberbahnämter in Eisenbahnbetriebsdirektionen ist zugleich eine von höchster Stelle genehmigte sehr erhebliche Erweiterung der Zuständigkeiten dieser Behörden erfolgt, welche durch eine sofort in Wirksamkeit tretende Verfügung der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen vom 27. September d. J. jetzt im „Verordnungs- und Anzeigeblatt der kgl. bayerischen Verkehrsanstalten" veröffentlicht wird. Diese Erweiterungen erstrecken sich auf die allgemeine Verwaltung, die Finanzverwaltung, den Fahr- und Transportdienst, den Verkehrsdienst, den maschinentechnischen und den bautechnischen Dienst und umfassen 108 Nummern, von denen hier nur die wesentlichsten Punkte aufgeführt werden können. Es werden ausser den schon in der Allerhöchsten Verordnung vom 7. September d. J. (vergl. Nr. 74 S. 1135 d. Ztg.) aufgeführten Angelegenheiten nachstehende laufende Geschäfte der Betriebsverwaltung den Eisenbahnbetriebsdirektionen zur zuständigen Behandlung zugewiesen: Die Ertheilung der Verehelichungsbewilligung, Bewilligung von Urlaub ohne zeitliche Beschränkung bei Einberufung zu militärischen Uebungen, die Auswahl und Aufstellung des nicht statusmässigen Personals für den niederen Lokalbahndienst, die Zusammensetzung der Prüfungskommissionen, die Bewilligung von Gratifikationen, die Versetzungen des Personals (nicht pragmatisch), die Pensionirungen des nicht pragmatischen Personals, die Bewilligung von Unterstützungen, die Gewährung freier Fahrt in verschiedenen Fällen, die Aufstellung von Bahn- und Kassenärzten und von Lokalbahnagenten, die Gewährung von Frachtenkredit, Anweisung von Umzugsgebühren, die Strafantragstellung auf amtliche Verfolgung von Berufsbeleidigungen, die Regelung des gesammten Reinigungs-, Beheizungs- und Beleuchtungswesens, die Vergebung der kleineren Bahnhofswirthschaften, die Regelung des Verkaufs von Presserzeugnissen, die Einrichtung von Güterwagen zur Personenbeförderung, die Bestellung von bahnseitigen Rollfuhrunternehmern, die Behandlung von Fahrgeld- und Frachtrückvergütungen, die Prüfung der Dampfkessel des Bezirkes, die Materialstürze, die Festsetzung des Materialverbrauches, die Ueberweisung der Dienstwohnungen, die Versicherung der Gebäude gegen Brandschaden, die Verpachtung der ökonomischen Nutzungen der Bahn sowie deren Veräusserung, der Abschluss und die Ausführung von Verträgen über Industriegleise, die Ausführung aller von der Generaldirektion genehmigten Bauprojekte, der Abschluss der Bau- und Lieferungsakkordverträge, die Durchführung der Grunderwerbungen im Vertragswege innerhalb der festgesetzten Kredite und zugewiesenen Etatsmittel, die Prüfung der Lohnlisten und Zahlungsscheine, die Ausführung einfacher baulicher Aenderungen an Gebäuden, Stations- und Gleisanlagen. Im allgemeinen obliegt den Eisenbahnbetriebsdirektionen die Leitung und Ueberwachung des Betriebsdienstes sowie des Stations-, Expeditions- und Kassendienstes, die Besorgung der Bahnunterhaltung und Bahnaufsicht für die zugewiesenen Strecken; auch kann ihnen die Ausführung von Eisenbahnneubauten übertragen werden, sofern nicht hierfür eigene Eisenbahnbausektionen errichtet werden.

— **Betrieb der Lokalbahnen Bad Aibling-Feilnbach und Murnau-Oberammergau.** Seit 1. d. Mts. ist der Betrieb der vorgenannten beiden Privatbahnen auf Rechnung und Gefahr der Konzessionsinhaberin, der Aktiengesellschaft „Süddeutsche elektrische Lokalbahnen in Liquidation" von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung und zwar zunächst nur vorläufig übernommen.

— **Erweiterungs- und Ergänzungsbauten auf den pfälzischen Bahnen.** Dem bayerischen Landtag ist eine Regierungsvorlage zugegangen, durch welche 3 300 000 ℳ für Erweiterungs- und Ergänzungsbauten auf den pfälzischen Eisenbahnen angesetzt werden. In der Begründung heisst es u. a.: „Im Jahre 1901 zeigt sich nun allerdings gegenüber dem Vorjahre — entsprechend der in einem grossen Theile der Industrie eingetretenen Stockung — ein Rückgang der Einnahmen, doch wird der Gesammtverkehr des Jahres 1901 denjenigen von 1899 immer noch übersteigen oder ihm mindestens gleichkommen. Es darf wohl auch angenommen werden, dass jene Geschäftsstockung nur eine vorübergehende ist, und dass ihr wieder eine Periode wachsenden Verkehrs folgen wird, und es würde nicht gerechtfertigt sein, wegen eines einzelnen schlechteren Jahres mit allen Erweiterungsbauten und Inventarvermehrungen einzuhalten, zumal jetzt gerade die Materialpreise vielfach sehr günstig sind."

— **Verkehrsaussichten im Handelskammerbezirk Braunschweig.** Die königliche Eisenbahndirektion Magdeburg hat an die Handelskammer in Braunschweig die Anfrage gerichtet, ob und in welchem Umfange für die noch folgenden Monate des Etatsjahres 1901 eine Verkehrs-Zu- oder -Abnahme im Vergleiche zu dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres zu erwarten sei, und welche Umstände etwa auf die Belebung oder Einschränkung des Verkehres einwirken werden. Dem Schreiben der Handelskammer ist folgendes zu entnehmen: In der Eisen- und Maschinenindustrie ist eine Besserung der Geschäftslage nicht anzunehmen, vielmehr ist mit Sicherheit zu erwarten, dass die in dem fraglichen Zeitraum zum Transport gelangenden Mengen Rohmaterialien und Halbfabrikate sowie Kohlen und Koks geringer ausfallen werden, als im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres. In der Zuckerindustrie würden nach dem gegenwärtigen Stande der Rüben und unter Berücksichtigung des vermehrten Anbaues sowohl die Rüben- als Zuckerverfrachtungen gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme erfahren. Der Mehranbau von Zuckerrüben bezifferte sich auf etwa 7 %. Die gleiche Ernte wie im Vorjahre vorausgesetzt, dürfte die Mehrverfrachtung von Zuckerrüben sich im allgemeinen in demselben Verhältniss erhöhen. Das Gleiche gelte von der Verfrachtung der Erzeugnisse der Rohzuckerfabriken, wie Rohzucker, Melasse, Rübenrückstände. Entsprechend der grösseren Rübenmenge werde auch der Bedarf an Kohlen und deren Verfrachtung zunehmen. Bei besonders guten, d. h. dem Wachsthum der Rüben günstigen Witterungsverhältnissen sei es sehr leicht möglich, dass nicht nur die Rübenernte das aus dem Mehranbau erwachsende Plus von 7 % übersteigen, sondern dass auch die Zuckererzeugung sich um mehr als 7 % steigern werde. Das sich ergebende Mehr an Zucker werde in der Hauptsache den Ausfuhrhäfen zugeführt werden, sei es in Gestalt von Rohzucker oder von raffinirtem Zucker. Die Verfrachtungen der Raffinerien

dürften denen des Vorjahres gleichkommen, denn der Inlandsverbrauch werde in Anbetracht der ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse nicht zunehmen, sondern sich auf der vorjährigen Höhe bewegen.

— **Sterbekasse für deutsche Eisenbahnbeamte.** Nach dem Jahresbericht ergaben die Einnahmen im Jahre 1900 gegenüber den Ausgaben einen Ueberschuss von 21 271 ℳ. Hierdurch hat sich der Reservefonds auf 676 105 ℳ erhöht, von welchem Bestande 646 900 ℳ in Werthpapieren bei der Reichsbank niedergelegt sind. Das Durchschnittsalter der lebenden Mitglieder beträgt 50,56 Jahre, das der gestorbenen 139 Männer 61,19 und dasjenige der gestorbenen 116 Frauen 64 Jahre. Die Zahl der Mitglieder mit je 300 ℳ Versicherung hat sich um 57, derjenigen mit je 150 ℳ um 6 und derjenigen mit je 75 ℳ um 11 Personen vermehrt. Das Gesammtergehniss des abgelaufenen Rechnungsjahres ist als durchaus befriedigend zu bezeichnen und lässt ein ferneres Gedeihen der Kasse erwarten. Am 1. Januar dieses Jahres betrug die Zahl der Mitglieder mit je 300 ℳ Versicherung 5 971 bezw. 150 ℳ Versicherung 3 338 und mit 75 ℳ Versicherung 216.

— **Personalnachrichten.** Es ist verliehen: dem Regierungs- und Baurath S c h w i d t a l in Halle a/S. die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst und dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor T e i c h g r a e b e r in Flensburg die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 2 daselbst. — Der Betriebsinspektor S i e h in Altona ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt. — Bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind in den Ruhestand getreten: der Regierungs- und Baurath z. D. B u d d e n b e r g, früher Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion in Breslau, sowie die Bauräthe z. D. G o t t s t e i n, früher Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts in Kattowitz, und M ü l l e r, früher Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts in Trier.

Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurde der Vorstand der Eisenbahnbetriebsdirektion Weiden, Albrecht Notthafft Freiherr v. W e i s s e n s t e i n, wegen Krankheit auf Ansuchen in den dauernden Ruhestand versetzt und ihm in Anerkennung seiner langjährigen, mit Eifer und Treue geleisteten erspriesslichen Dienste der Verdienstorden vom heiligen Michael III. Klasse verliehen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Eisenbahnbaudirektion der österreichischen Staatsbahnen.** Das „Reichsgesetzblatt“ vom 8. d. Mts. veröffentlicht eine Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 6. d. Mts., betreffend die Errichtung einer staatlichen Eisenbahnbaubehörde. Danach wird in Durchführung der auf den Bau neuer Eisenbahnlinien bezüglichen Bestimmungen des Gesetzes vom 6. Juni d. J., betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende 1905, zur Besorgung der in Hinsicht auf diese Neubauten dem Eisenbahnministerium obliegenden Dienstgeschäfte in dem genannten Ministerium auf die Dauer der erwähnten grossen Bahnbauten eine eigene, dem Minister unmittelbar unterstehende Geschäftsabtheilung mit der Bezeichnung k. k. Eisenbahnbaudirektion eingesetzt.

Zu der besprochenen Kundmachung des Eisenbahnministeriums wird von zuständiger Seite folgendes mitgetheilt: Die nach der bestehenden Dienstregelung in den Wirkungskreis des Eisenbahnministeriums fallenden Angelegenheiten der obersten Führung und Ueberwachung des staatlichen Eisenbahnneubaues sind bisher in zwei Departements dieses Ministeriums besorgt worden, neben welchen noch für den Bau der Wiener Stadtbahn eine eigene Baudirektion besteht. Das eine dieser Ministerialdepartements hatte sich mit dem Bau der Bahnen niederer Ordnung, das andere mit den übrigen Eisenbahnneubauten, insbesondere mit den auf Staatskosten auszuführenden Haupt- und Nebenbahnen zu befassen. War diese Einrichtung infolge der Zersplitterung ziemlich gleichartiger Angelegenheiten schon unter gewöhnlichen Verhältnissen nicht einwandsfrei, so hätten die erwähnten Mängel bei Durchführung des Gesetzes vom 6. Juni d. J., betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung, womit eine Reihe grosser Aufgaben an den Staatseisenbahnbaudienst herantritt, um so fühlbarer werden müssen. Bei dieser Sachlage erwies sich die V e r e i n i g u n g aller den Bau neuer Linien betreffenden Angelegenheiten zu e i n e r Geschäftsabtheilung des Eisenbahnministeriums als unabweisbar, da nur in solcher Form die nothwendige Einheitlichkeit in der technischen Leitung sowie die erforderliche Selbständigkeit und Beweglichkeit in der Abwickelung ihrer Geschäfte gewahrt werden kann. In dieser Absicht wurde auch die neue Ministerialabtheilung, als deren Vorstand ein technisch vorgebildeter Sektionschef des Eisenbahnministeriums mit dem Titel „k. k. Sektionschef und Eisenbahnbaudirektor“ berufen wird, dem Eisenbahnminister u n m i t t e l b a r unterstellt und „die Einflussnahme der übrigen Dienstabtheilungen des Eisenbahnministeriums hinsichtlich der Angelegenheiten des Staatseisenbahnbaues auf das nothwendigste beschränkt. Dem Eisenbahnminister bleibt dabei die Entscheidung, abgesehen von den im Organisationsstatute für die staatliche Eisenbahnverwaltung ohnehin angeführten Gegenständen, in Ansehung des Staatseisenbahnneubaues auch in jenen Angelegenheiten vorbehalten, welche die Organisation sowie jene geschäftlichen Maassnahmen betreffen, denen eine grössere sachliche oder finanzielle Tragweite zukommt. Die gedachte, zur Kennzeichnung ihrer Befugnisse als „Eisenbahnbaudirektion“ bezeichnete Ministerialabtheilung gliedert sich in eine den Anforderungen des Dienstes entsprechende Anzahl von technischen und administrativen Abtheilungen. Die Besorgung der Rechnungsgeschäfte erfolgt durch das Rechnungsdepartement im Eisenbahnministerium, doch wird zum Zwecke dieser Geschäftsbesorgung eine eigene „Expositur des Ministerial-Rechnungsdepartements für den Staatseisenbahnbau“ errichtet. In Unterordnung unter die neue Ministerialabtheilung werden in Gemässheit der bestehenden Organisation zur örtlichen Leitung und Ueberwachung des Staatseisenbahnbaues „k. k. Eisenbahnbauleitungen“ mit dem Amtssitze an den betreffenden Baustrecken errichtet. Der selbständige Wirkungskreis dieser Eisenbahnbauleitungen ist im Rahmen der bisherigen Organisationsgrundzüge gehalten; diesen Dienststellen obliegt daher im allgemeinen die genaue Vollziehung der vom Eisenbahnminister und von der Eisenbahnbaudirektion in Ansehung des Staatseisenbahnbaues getroffenen allgemeinen Anordnungen und erlassenen besonderen Verfügungen sowie die unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung der Bauarbeiten. Bei Bahnbauten, bezüglich welcher die Errichtung einer eigenen Eisenbahnbauleitung weder dienstlich erforderlich, noch ökonomisch gerechtfertigt erscheint, kann die unmittelbare Beaufsichtigung der Bauarbeiten durch die direkte Entsendung von technischen Organen der Eisenbahndirektion selbst („Bauaufsicht“) bewirkt werden. In gleicher Weise kann für die Vornahme von Trassirungs- und sonstigen technischen Vorarbeiten für neu herzustellende Bahnlinien die unmittelbare Entsendung von technischen Organen durch die Eisenbahnbaudirektion selbst (Trassirungsabtheilungen) erfolgen.

— **Der neue Bahnhof der Staatsbahnen in Lemberg.** Am 8. d. Mts. fand in Lemberg in feierlicher Weise die Grundsteinlegung für den neuen Bahnhof statt, dessen Baukosten mit 10 500 000 Kr. veranschlagt sind. Den kirchlichen Akt der Einweihung nahm der Erzbischof vor, der sodann eine die Bedeutung der Feier würdigende Ansprache hielt. Der Erzbischof verwies auf die Hochherzigkeit des Kaisers, welchem das Zustandekommen des neuen Bahnhofes zu verdanken sei, und schloss die Ansprache mit einem dreifachen Hoch auf den Kaiser, in welches die Versammlung begeistert einstimmte. Der Bürgermeister von Lemberg bezeichnete in längerer Rede den Bau des neuen Bahnhofes als eine Verwirklichung des langjährigen Wunsches der Lemberger Stadtvertretung sowie der Bevölkerung, welche dem Eisenbahnminister für sein wohlwollendes Entgegenkommen aufrichtig dankbar seien. Der Eisenbahnminister sprach dem Erzbischofe seinen Dank für die Ertheilung des kirchlichen Segens sowie für die Kundgebung dynastischer Treue und patriotischer Gefühle aus. Es sei ein bedeutungsvoller Moment, in welchem die Staatsbahnverwaltung in Erfüllung der gnädigsten Absichten des Monarchen und dank der Opferwilligkeit des Reichsrathes zum Bau des neuen Bahnhofes schreiten kann. Der Eisenbahnminister schloss mit dem Wunsche, der Neubau möge glücklich fertiggestellt werden, worauf die Bauurkunde verlesen und von den Anwesenden unterfertigt wurde.

— **Beförderung von Metallpatronen auf Lokalbahnen.** Von einer Lokalbahn wurde die Uebernahme einer militärischen Sendung fertiger Metallpatronen für Handfeuerwaffen zur Beförderung mit der Begründung verweigert, dass für ihre Linien im Sinne der Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen und der Verordnung, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, die Ausschliessung explosiver Gegenstände vom Transporte ausgesprochen worden sei.

Mit Rücksicht hierauf hat das Eisenbahnministerium den Bahnverwaltungen bekannt gegeben, dass fertige Metallpatronen für Handfeuerwaffen mit ausschliesslich oder zum Theil aus Metall erzeugten Hülsen nicht zu den explosiven Gegenständen gehören, dass daher solche Patronen auch auf jenen Nebenbahnstrecken, rücksichtlich welcher die Enthebung von der Verpflichtung zum Transporte explosiver Gegenstände ausgesprochen wurde, zum Eisenbahntransport zu übernehmen seien.

Gleichzeitig hat das Eisenbahnministerium darauf verwiesen, dass die Beförderung fertiger Metallpatronen als Eilgut oder Frachtgut auch mit Personenzügen gestattet ist und das gleiche auch von den Patronen gilt, deren Hülsen nur zum Theil aus Metall bestehen.

— Der Standpunkt der österreichischen Regierung in der Frage der Eisenbahnverstaatlichung. Der österreichische Industrierath hat in einer der letzten Sitzungen einen Beschluss gefasst, in welchem die Fortsetzung der Verstaatlichungsaktion beantragt und insbesondere die Verstaatlichung der Strecken der Staatseisenbahngesellschaft und der Kaschau-Oderberger Bahn als wünschenswerth bezeichnet wurde. Dieser Beschluss ist den betheiligten Ministerien zur Kenntniss gebracht worden. Das Finanzministerium hat sich, wie in den Kreisen des Industrierathes verlautet, gegen die Fortsetzung der Verstaatlichung unter den jetzigen Verhältnissen ausgesprochen. Das Finanzministerium scheint hierbei, wie die „Neue freie Presse" annimmt, in erster Reihe von der Erwägung geleitet zu sein, dass es jetzt unthunlich wäre, die Staatspapiere in so grossem Maasse zu vermehren. Es dürften jedoch auch die besonderen Verhältnisse der einzelnen Bahnen für die Stellungnahme des Finanzministeriums maassgebend gewesen sein. Bei der Staatsbahn ist bekanntlich die Frage des Einlösungsrechtes noch nicht geklärt, da diese Gesellschaft behauptet, dass dem Staate das Einlösungsrecht auf Grund des Vertrages vom Jahre 1882 nicht mehr zustehe. Bei der Nordwestbahn sind die Investitionen noch im Zuge, und das Finanzministerium dürfte schon aus diesem Grunde nicht geneigt sein, gegenwartig in Verhandlungen über die Verstaatlichung dieser Bahn einzutreten. Bei den übrigen Bahnen kann die Rückwirkung der Wasserstrassen, deren Bau bevorsteht, nach Ansicht des Finanzministeriums noch nicht mit Sicherheit beurtheilt werden, und es erscheint dem Ministerium daher wünschenswerth, zunächst Erfahrungen in dieser Richtung abzuwarten.

— Bahneröffnung. Am 6. d. Mts. hat die technisch-polizeiliche Begehung der neuerbauten Vizinalbahn V i n k o v c e - Z s u p a n j e - S a v e u f e r stattgefunden. Die neue Vizinalbahn hat eine Länge von 34 km und wurde mit einem Kostenaufwande von 2 700 000 Kr. erbaut.

— Lokalbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów. Die Sicherstellung dieser Schmalspurbahn bildete schon seit längerer Zeit den Gegenstand der Aufmerksamkeit des galizischen Landesausschusses; nunmehr ist sie durch das jüngste Lokalbahngesetz erfolgt. Die 47 km lange Bahn, welche ein sich ganz besonders für Rübenbau eignendes Gebiet durchzieht, ist in der Weise finanziell sichergestellt, dass von dem mit 3 241 000 Kr. veranschlagten Baukostenaufwande für das mit 2 266 000 Kr. in Prioritäten festgesetzte Vorzugskapital die Landesgarantie gewährt wird, während der Restbetrag durch Ausgabe von Stammaktien aufgebracht werden soll, von denen der Staat 834 000 Kr. zu übernehmen hätte. Es besteht, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" erfährt, die Absicht, die Linie bis Dynów auszuführen, und glaubt man, dass die Herstellung dieser 4 km langen Fortsetzungslinie ohne weitere Lasten für den Staat möglich sein werde.

— Kohlenlieferungen für die österreichischen Staatsbahnen. Die österreichischen Staatsbahnen, die einen Theil ihres Kohlenbedarfes regelmässig aus dem Schatzlarer Revier decken, haben mit dem westböhmischen Bergbauverein, welcher bekanntlich im Besitze der Schatzlarer Kohlenwerke ist, auch für das Jahr 1902 eine Kohlenlieferung abgeschlossen. Diese umfasst, wie verlautet, 3 000 Wagen Kohle, und ist darauf das Gerücht von einem angeblichen Abschluss auf 50 000 Wagen zurückzuführen, welches in den letzten Tagen Verbreitung fand.

— Eisenbahnunfall durch Sturm. Der Sturm, welcher in der Nacht vom 6. zum 7. d. Mts. in Wien und Umgebung gewüthet hat, hat auf der Eisenbahnstrecke Wien-Stadlau einen Unfall verursacht, der nur durch die Geistesgegenwart eines Weichenwärters keine ernsteren Folgen hatte. Von der Station Stadlau wurde Nachts ein Lastzug in der Richtung nach Wien abgelassen.. Auf offener Strecke riss infolge des Sturmwindes die Verbindungskette zweier Wagen. Der rückwärtige Theil des Zuges rollte auf dem nach Stadlau zu abfallenden Bahnkörper in der Richtung nach Stadlau zurück. Um grösseres Unheil zu verhüten, leitete ein Weichenwärter die im Rollen befindlichen Wagen durch Umstellen des Wechsels auf ein Gleis, auf dem ein leerer Personenzug stand. Bei dem nun erfolgten Zusammenstoss wurden mehrere Wagen zertrümmert.

— Elektrische Wagenbeleuchtung System Dick. Der neue von der Firma Ringhoffer, Wagenbauanstalt in Smichow bei Prag, für die österreichischen Staatsbahnen gelieferte Hofreisewagen wurde von den „Oesterreichischen Schuckert-Werken" mit elektrischer Beleuchtung nach System Dick ausgerüstet.

— Haftpflicht der elektrischen Strassenbahnen. Eine oberlandesgerichtliche Entscheidung spricht den Grundsatz aus, dass das bis jetzt bekanntlich nur für Eisenbahnen mit D a m p f b e t r i e b geltende Haftpflichtgesetz auch für elektrische Strassenbahnen Anwendung finden müsse, und dass sich diese Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes schon aus den Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes ableiten lasse. Es handelte sich um folgenden Fall: Im Juli vorigen Jahres wurde auf dem Schlossplatze in Teplitz ein 4½ Jahre altes Kind von einem der Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft gehörigen Motorwagen überfahren und getödtet. Die von dem Vater des getödteten Kindes gegen die Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft und gegen den Wagenführer angestrengte Klage auf Ersatz des Schadens wurde von dem Kreisgerichte als Handelssenat in Leitmeritz — soweit sie gegen die Bahnunternehmung gerichtet war — vollständig abgewiesen, mit der Begründung, dass das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 als Sondergesetz auf elektrische Bahnen nicht anwendbar sei. Gegen dieses Urtheil überreichte der Vater des getödteten Kindes die Berufung an das Oberlandesgericht. Bei der Berufungsverhandlung führte der Vertreter des Berufungswerbers aus, dass schon die Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes über den Schadenersatz genügen, eine Haftung auch bezüglich der elektrischen Bahnen auszusprechen. Das Oberlandesgericht verurtheilte, der Berufung des Klägers Folge gebend, die beklagte Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft gemeinsam mit dem Wagenführer zur Leistung des Schadenersatzes, bestehend in dem Ersatze der aufgewendeten Erziehungkosten, an den Vater des verunglückten Kindes.

— Dienstabzeichen der Strassenbahnbeamten. Ein Erlass des Eisenbahnministeriums trifft Bestimmungen über das Tragen von Dienstabzeichen seitens derjenigen Bediensteten der Bau- und Betriebsgesellschaft der Wiener Strassenbahnen, welche bei Ausübung des Dienstes kein Dienstkleid tragen. Es sind dies namentlich die Ingeniöre, Bau- und Kontrolbeamten. In der betreffenden Verfügung des Eisenbahnministeriums heisst es unter anderem: „Der mit einem solchen Dienstabzeichen versehene Beamte erscheint als beeidete Amtsperson legitimirt und steht unter dem Schutze der §§ 68, 312 und 314 Strafgesetz. Es wird hierbei aufmerksam gemacht, dass das Publikum im Sinne der Bestimmungen der §§ 93 und 102 der Eisenbahnbetriebsordnung gegebenenfalls verpflichtet ist, sich den dienstlichen Anordnungen der mit diesem Dienstabzeichen versehenen Beamten zu fügen. Diese Beamten sind übrigens angewiesen, Wünsche oder Beschwerden seitens des Publikums bereitwillig entgegenzunehmen und denselben nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Um einen Missbrauch des Dienstabzeichens zu verhindern, ist jedes Abzeichen mit einer Nummer versehen, welche mit dem Namen des berechtigten Trägers der Polizeibehörde bekannt gegeben ist." — Die Abbildung dieser Abzeichen ist auf besonderen Kundmachungen in den gesellschaftlichen Wagen und Wartehallen ersichtlich gemacht.

— Schutzvorrichtungen an den Motorwagen der Strassenbahnen. Das Eisenbahnministerium hat, wie bekannt, vor einiger Zeit an die österreichischen Strassenbahnen die Aufforderung gerichtet, die Herstellung wirksamerer Schutzvorrichtungen an den Motorwagen zu studiren und hierüber seinerzeit Vorschläge zu unterbreiten. Die Prager Strassenbahngesellschaft hat nunmehr dem Eisenbahnministerium mitgetheilt, dass sie demnächst eine neue Schutzvorrichtung bei ihren Motorwagen erproben werde, und hat das Ministerium ersucht, Vertreter zu diesen Versuchen zu entsenden. Es werden Vertreter des Eisenbahnministeriums und der Generalinspektion sich demnächst nach Prag begeben, um sich über die zu erprobenden Einrichtungen durch eigenen Augenschein ein Urtheil zu bilden.

— Ungarische Investitionsanleihe. In parlamentarischen Kreisen verlautet, dass die Regierung vielleicht schon sehr bald nach Eröffnung der Reichstagsverhandlungen oder zum Beginn des neuen Jahres eine Vorlage über die Aufnahme einer Investitionsanleihe einbringen werde. Man spricht von einer Anleihe in der Höhe von 100 000 000 oder 150 000 000 Kr. Der Erlös der Anleihe soll verschiedenen Verkehrsanlagen gewidmet werden.

— Ungarische Vizinalbahnen Der „Pester Lloyd" bespricht in längerer Abhandlung die Erträgnisse der ungarischen Vizinalbahnen im Jahre 1899. Die 124 Vizinalbahnen, welche hierbei in Betracht gezogen sind, zerfallen in zwei Hauptgruppen, und zwar I. Vizinalbahnen, welche von den Eigenthümern betrieben werden, II. im Betriebe fremder Bahnen stehende Vizinalbahnen. Zu letzterer Gruppe gehören a) die auf Rechnung der ungarischen Staatsbahnen verwalteten Vizinalbahnen; b) die im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen auf Grund des Mustervertrages verwalteten Vizinalbahnen; c) die

durch die ungarischen Staatsbahnen auf Rechnung des Eigenthümers betriebenen Vizinalbahnen; d) die im Betriebe von Privatbahnen befindlichen Vizinalbahnen.

In Prozenten des aufgewendeten Kapitals stellt sich das Erträgniss bei der Gruppe I auf 3,165 %, bei der Gruppe II a) auf 5,4 %, b) auf 2,534 %, c) auf 4,28 %, d) auf 2,8 %, durchschnittlich auf 2,75 %.

In Prozenten der Prioritätsaktien und Obligationen stellte sich das Erträgniss bei der Gruppe I auf 4,14 %, bei der Gruppe II a) auf 6,19 %, b) auf 2,91 %, c) auf 6,62 %, d) auf 3,39 %, durchschnittlich auf 3,24 %.

— **Das ungarische Nationalvermögen.** Der „Pester Lloyd“ beziffert in einer Abhandlung über das ungarische Nationalvermögen auch den Werth der ungarischen Verkehrsmittel. Hierher gehören die Steinstrassen, die Eisenbahnen, die Wasserstrassen, die Post, das Telegraphen- und Fernsprechnetz. Das Land besitzt ein Strassennetz von 92 023 km. Der Werth desselben nach den Erbauungskosten ist auf 306 708 204 fl. zu schätzen. Das Eisenbahnnetz hat eine Länge von 16 926 km. Das Anlagekapital desselben beträgt 3 095,64 Millionen Kronen; bringt man die Kursverluste der Beschaffungskosten im Betrage von 485 670 000 Kr. in Abzug, so ergibt sich ein thatsächliches Anlagekapital von 2 609,97 Millionen Kronen. Rechnet man den Reinertrag der Eisenbahnen mit 117 390 000 Kr., so ergibt sich bei einer 4 prozentigen Kapitalisirung ein Reinwerth von 2 934,75 Millionen Kronen. Post und Telegraphen liefern jährlich ein Reinerträgniss von 12 800 000 Kr., was bei 4 prozentiger Kapitalisirung einem Werthe von 330 000 000 Kr. entspräche. Der Werth der Verkehrsmittel — Wasserstrassen nicht in Betracht gezogen — stellt sich zusammen auf 1 939 078 204 fl.

— **Die bosnischen Schmalspurbahnen.** Gelegentlich des im September d. J. in Sarajevo abgehaltenen 11. Verbandstages des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine hielt der Direktor der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen die Festrede, in welcher er die Anwendung der Schmalspur bei den bosnischen Bahnen des näheren besprach.

Dass an der Schmalspur bei den Eisenbahnen in Bosnien und der Hercegovina festgehalten wurde, sei das Ergebniss sorgfältiger Ueberlegung gewesen; es sei hierbei der gebirgige Boden des Landes und der Umstand maassgebend gewesen, dass Bosnien und die Hercegovina abseits von den Hauptadern des Weltverkehrs liegen und geradezu auf die Schmalspur hinweisen. Die Schmalspur sei von grossem wirthschaftlichen Nutzen für das ganze Land; dasselbe habe bis jetzt 94 000 000 Kr. an Baukapital erspart und erspare noch jährlich 4 000 000 Kr. an Zinsen. Dieser Erfolg sei um so schwerwiegender, als das Land in seiner ganzen Verwaltung aufs äusserste haushalten muss. Dieser grosse wirthschaftliche Vortheil lasse die ausserordentlichen und tausendfachen Schwierigkeiten gering achten, die zu überwinden waren, um die Bahn, die ihrer Spurweite nach unter die bescheidensten und kleinsten der Kleinbahnen gehört, den gar nicht bescheiden gestellten Anforderungen eines ganzen Landes dienstbar zu machen und um auf der Bahn von dieser winzigen Spurweite die Reisenden nicht nur wenige Kilometer, sondern Hunderte von Kilometern weit sicher, verhältnissmässig rasch und bequem zu befördern und eben auf dieser winzigen Spur, noch dazu in einem Gebiete, das wiederholt zur Anwendung der Zahnstange gezwungen hat, grosse Massen an Gütern anstandslos zu befördern. Ein näherer Einblick in die Verhältnisse der bosnischen Bahnen lasse wohl keinen Zweifel übrig, dass auch eine Bahn mit sehr schmaler Spurweite einen breiten Raum in der wirthschaftlichen Entwickelung eines ausgedehnten Landes einzunehmen vermag.

Uebrige europäische Länder.

— **Ein früherer Anfang des Sommerfahrplanes** in der Schweiz ist bekanntlich, wenigstens für einen Theil des Verkehres, für nächstes Jahr beschlossen, indem der Beginn vom 1. Juni auf 1. Mai verlegt werden soll. Schon seit Jahren hatten sich besonders die am Fremdenverkehr betheiligten schweizerischen Kreise um diese Ausdehnung bemüht, das schweizerische Eisenbahndepartement hatte sogar schon im Jahre 1896 eine entsprechende Verfügung erlassen, die Ausführung zerschlug sich aber wegen verschiedener Schwierigkeiten, und im folgenden Jahre zog das Eisenbahndepartement seine Bereitwilligkeit zurück. Die Sache ruhte indessen nicht; zu Anfang des Jahres 1900 reichte der Verband schweizerischer Verkehrsvereine dem Eisenbahndepartement ein neues Gesuch ein, welches von dem schweizerischen Handels- und Industrieverein durch eine Eingabe unterstützt wurde. In dessen jetzt erschienenem Jahresbericht ist diese abgedruckt. Es wird darauf hingewiesen, wie die mit sehr grossem Kapital, aber mit unsicheren Erträgnissen arbeitende schweizerische Hotelindustrie sich einen günstigen Einfluss von der Ausdehnung der Geltungsdauer des Sommerfahrplanes versprechen dürfe. Von allgemeinerem Interesse ist die Feststellung, dass der 1. Mai als erster Tag des Sommerfahrplanes schon jetzt im grössten Theil des mittleren Europas gilt, nämlich ausser in Deutschland noch in Schweden, Norwegen, Dänemark, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn. Belgien hat einen Vorsommerplan vom 1. Mai bis 1. Juni. Auch in Frankreich und Italien gilt bei einzelnen und gerade den für die Schweiz wichtigsten Bahnen der 1. bezw. 15. Mai als Beginn des Sommerfahrplanes. Es bestehe augenscheinlich die Tendenz, sich dem deutschen einheitlichen System, das mit dem 1. Mai den Sommerfahrplan beginne, anzuschliessen. Um so eher sollte die Schweiz, sagt die Eingabe, in gleichem Sinne vorgehen.

— **Elektrischer Betrieb der Strecke Mailand-Varese.** Am 8. d. Mts. fand einer Meldung der „B. B.-Ztg.“ zufolge in Gegenwart des Eisenbahnministers die Einweihung des elektrischen Betriebes auf der Mittelmeerbahnlinie Mailand-Varese statt, wobei der aus zwei vierachsigen Wagen bestehende Zug 75 km in der Stunde zurücklegte. Dem allgemeinen Verkehr wird die elektrische Zugförderung vom 14. d. Mts. ab dienen.

— **Direkte elektrische Bahn London - Brighton.** Ueber diese Bahn ist nach einer an die „B. B.-Ztg.“ gerichteten Zuschrift das folgende mitzutheilen. Die Aktionäre der London-Brighton- und Südküstebahn, von denen eine ziemliche Anzahl auf dem europäischen Festlande zu finden ist, wird es interessiren, zu hören, dass eine neue, von der bestehenden Bahn ganz unabhängige Verbindung mit der Hauptstadt und dem modernen Seebade, welches den Endpunkt obiger Bahn bildet, erwogen worden ist. Eine Finanzvereinigung wird in der nächsten Parlamentstagung um die Erlaubniss einkommen, eine direkte elektrische Bahn von London nach Brighton zu bauen. Während der schnellste Zug der bestehenden Bahn, der täglich nur einmal fahrende Brightonexpress mit den Pullmanwagen immer noch 1 Stunde und 5 Min braucht, um die ganze Strecke zurückzulegen, wird die neue Elektrische jede halbe Stunde einen Zug abgehen lassen, der den Weg von rd. 80 km in 32 Min. zurücklegen soll. Uud sämmtliche Züge der neuen Bahn sollen I. und III. Klasse führen, nicht blos die I., wie der gegenwärtige Brightonexpress. Die heutige Brightonbahn, die im Jahre 1846 angelegt wurde, hat sich allmählich ein Netz von 400 englischen Meilen geschaffen. Die neue Elektrische wird nur vier Zwischenstationen haben (Croyden, Red Hill, Three Bridges, Haywards Heath) und gerade darin ihre Stärke suchen, dass sie ausschliesslich die Verbindung London-Brighton im Auge behält. Die Strecke ist fast schnurgerade gedacht, und die wenigen unvermeidlichen Krümmungen werden einen so grossen Halbmesser haben, dass man sie kaum bemerken wird. Drei Tunnel und eine Ueberbrückung der Themse werden nothwendig sein. Geradezu umwälzend aber würden die Fahrpreise wirken, die man anzusetzen gedenkt. Die Hin- und Rückfahrt soll für die I. Klasse nur 5, für die III. Klasse gar nur 3 sh. betragen. 3 sh. für die Reise nach Brighton und wieder von Brighton zurück, das galt bisher als ein Ausnahmepreis, der dem ganz kleinen Mann in London nur an den vier Bankfeiertagen des Jahres geboten wurde, und da wurde dieser kleine Mann mit Kind und Kegel in vorsintfluthliche Wagen verpackt, in denen er Stunden lang einem gepressten Hering gleich zu verweilen hatte, ehe er sein Ziel erreichte. Selbstverständlich haben sich auch gleich nach Bekanntwerden des neuen Planes und namentlich seitdem die Preise veröffentlicht worden sind, alte Fachleute gefunden, welche die Sache als Hirngespinnste verhöhnten und ihr einen schnellen Krach prophezeiten. Kein Geringerer als der bekannte Eisenbahnvorsitzende Mr. Forbes hat sich diesen Zweiflern angeschlossen. Er ist in der Sache freilich Partei. Wenn man sich aber erinnert, wie in den letzten Jahren alle üblen Vorhersagen gerade bezüglich billiger elektrischer Wettbewerbslinien zu älteren Verkehrsunternehmungen in England durch die wirklichen Ergebnisse Lügen gestraft worden sind, so kann man wohl, wie der Einsender meint, auch der neuen Brightonlinie, die in zwei Jahren fertig sein dürfte, eine gute Zukunft voraussagen.

— **Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1900.** Dieses Jahr war für die Eisenbahnen durchaus nicht günstig, wie aus dem soeben erschienenen Handelsamtsbericht hervorgeht, aus dem nach den „Railway News“ das folgende mitgetheilt werden möge. Schon der 1899 er Bericht muthmaasste, dass das Ergebniss im Jahre 1900 verschlechtert werden würde durch vermehrte Ausgaben für Löhne und Feuerung. Das ist vollständig eingetreten. Wesentlich infolge der hohen Kohlenpreise ist das Verhältniss der Gesammtausgabe zur Gesammteinnahme ungünstiger als je zuvor, und infolge dessen war die Reineinnahme trotz des starken Zuwachses der Roheinnahme wesentlich vermindert.

Ende 1900 waren insgesammt 1 176 Mill. £ Gesammtkapital eingezahlt; davon kommen 187 Mill. £ = 16 % auf nominelle Vermehrungen infolge von Zusammenlegungen, Umwandlungen und Theilungen von Kapitalien. Abzusetzen würden sein die Aufschläge, zu denen die Kapitalien über den Nennbetrag gegeben sind; darüber ist indessen nichts berichtet. Das gewöhnliche Kapital hat um 9 Mill. £, das garantirte und Vorzugskapital um 7,5 Mill. £ und das Anleihe- und Schuldverschreibungskapital um 7 Mill. £ zugenommen. Ein Zuwachs im Nennbetrag von 2 Mill. £ hiervon betrifft das gewöhnliche Kapital.

Die Verkehrseinnahme betrug 104,8 Mill. £ oder 3,1 % mehr als im Vorjahre, die Zunahme war kleiner als im Jahre 1899. Namentlich im Güterverkehr ist ein Abfall zu verzeichnen. Die Einnahme aus dem Personenverkehr belief sich auf 45 384 000 £ = 3,8 % mehr als im Vorjahre. Wiederum hat die Einnahme aus dem Verkehr in der II. Klasse stark zugenommen, obwohl einige Gesellschaften diese Klasse abgeschafft haben. Die Einnahmen dieser Klasse haben um 6,3 % gegen 3,5 % in der III. und 1,9 % in der I. Klasse gewonnen. 1899 betrug das Wachsthum der II. Klasse 8,6 %, 1898 und 1897 war es noch grösser, während in den 6 Vorjahren eine dauernde Abnahme stattgefunden hat. Im ganzen ist diese Klasse seit 1895 um 54 % gewachsen, während die III. Klasse, obwohl ihre Einnahme viermal so gross war als die der beiden anderen zusammen, nur um 19 % und die I. Klasse nur um 13 % gestiegen ist. Die Einnahmen aus dem Zeitkartenverkehr sind 1900 um 3,6 % gewachsen. Insgesammt wurden im Jahre 1900 1 142 277 000 Personen befördert oder 35 585 000 = 3,2 % mehr als im Vorjahre, während die III. Klasse um 3,5 % zugenommen hat. Die verhältnissmässige Zunahme der Reisenden I. und II. Klasse, namentlich aber der letzteren, ist sehr erheblich geringer als der Zuwachs in den Einnahmen aus diesen Klassen, was darauf hinzudeuten scheint, dass dieser Verkehr sich mehr der längeren Entfernungen bediente. In der III. Klasse hat die Fahrtenzahl im selben Verhältniss zugenommen wie die Einnahme. Die ausserordentliche Zunahme der III. Klasse ist bemerkenswerth. In 10 Jahren betrug sie nicht mehr als 314 Mill. Personen. Der Zeitkartenverkehr kurzer Strecken hat zweifellos auf Kosten des gewöhnlichen Verkehres in den beiden oberen Klassen zugenommen.

Aus dem Güterverkehr wurden 53 471 000 £ vereinnahmt, 1 354 000 £ oder 2,6 % mehr als im Vorjahre. Der Mineralienverkehr hat infolge der lebhaften Kohlenförderung nicht unerheblich zugenommen, aber die Einnahmen aus dem allgemeinen Waaren- und Viehverkehr waren nur wenig grösser als im Jahre vorher. Im Personenverkehr wurden 354 Mill. Zugkilometer gefahren, entsprechend einer Zunahme von 5,5 Mill. Zugkilometern oder 1,6 %. Die Güterzüge legten 290 Mill. Zugkilometer oder 3,9 Mill. Zugkilometer = 1,4 % mehr als im Jahre vorher zurück. Die durchschnittliche zugkilometrische Einnahme betrug, auf deutsche Währung umgerechnet, 3,05 ℳ gegen 3,00 ℳ im Vorjahre. Es wird bemerkt, dass die Nutzlasten der Züge zugenommen haben.

Die Betriebskosten sind 1900 so gestiegen, dass sie mehr als den Roheinnahmezuwachs aufzehrten. Auf die erhebliche Steigerung der Ausgaben wird besonderer Nachdruck gelegt. Sie betrugen 1900 64,74 Mill. £, d. i. 4,65 Mill. £ = 7,6 % mehr als im Vorjahre. Das Verhältniss der Betriebsausgabe zur Roheinnahme betrug nicht weniger als 62 % gegen 59, 58 und 57 % in den 3 Jahren vorher. Als Kosten sind gewachsen namentlich diejenigen der Lokomotivkraft um 2,78 Mill. £. Aus den Ausgaben von 15 Gesellschaften wird hergeleitet, dass die Feuerungskosten um 40 % gegen das Vorjahr sich erhöht und sich seit 1896 mehr als verdoppelt haben. Im ganzen Königreich wurden für Zugförderungszwecke von den verschiedenen Gesellschaften 11 166 388 t Kohle verbraucht (englische von 1 016 kg) gegen 10 636 172 t im Jahre 1899. Die Materialkosten sind 12 % im Jahre 1900 grösser gewesen als 1899, während die Löhne nicht in dem gleichen Maasse wie in den beiden vorhergehenden Jahren gestiegen sind. Der Bericht weist auf die starke Zunahme der Steuern und Abgaben hin, die sich für 1900 auf 175 000 £ beläuft, während sie in dem ganzen verflossenen Jahrzehnt nicht weniger als 1 511 000 £ betragen hat. Die Gesammtkosten des Betriebes auf das Zugkilometer werden — wieder in deutscher Währung — zu 1,91 ℳ angegeben, entsprechend einem Zuwachs von 6 %. Es wird angenommen, dass die Ausgabe auf das Zugkilometer, die jetzt 5 Jahre lang dauernd gestiegen ist, mit der Abnahme der Kohlenkosten etwas fallen wird.

Zusammengefasst ergibt sich, dass mehr als der ganze Roheinnahmezuwachs von 3 200 000 £ aufgezehrt worden ist durch den 4 500 000 £ betragenden Betriebskostenzuwachs. Dabei nahm das Kapital um 23 500 000 £ zu. Das Verhältniss der Reineinnahme zum Kapital hat sich in den letzten 6 Jahren verschlechtert von 4,56 %, 4,29 %, 4,22 %, 4,07 %, 3,80 % auf 3,64 % im Jahre 1900, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, dass ein Theil des Rückganges auf nominelle Kapitalvermehrungen zurückzuführen ist, während andererseits der Einfluss auf das gewöhnliche Kapital wesentlich vermindert worden ist durch den stetigen Rückgang des Zinsfusses der bevorrechteten Kapitalien.

— Der Kampf gegen fahrkartenlose Reisende in Russland. Seit Jahren und namentlich seit jener Zeit, in welcher die vielen Vergünstigungen und Bequemlichkeiten für die Reisenden geschaffen wurden, bemüht man sich in Russland vergebens, den Schmuggel fahrkartenloser Reisender unmöglich zu machen. Aber bisher ohne Erfolg. Das Geschäft blüht zum Nachtheile der Einnahmen der Eisenbahnen nach wie vor. Es ist dies Unwesen in so breite Schichten der Bevölkerung gedrungen, dass allmählich selbst das Bewusstsein von dem Unrecht einer solchen Hinterziehung immer mehr zu schwinden scheint. Dazu kommt, dass die meisten Bahnen jetzt dem Staate gehören und eine Verkürzung der Einnahmen des Staates in Russland auffallenderweise von vielen nicht als ein Unrecht angesehen, von sehr vielen getreuen Unterthanen des Zaren sogar als eine rühmliche That gepriesen zu werden pflegt. Unter solchen Umständen ist der Kampf gegen das Uebel natürlich unendlich schwer und müsste eigentlich in der Elementarschule begonnen werden, indem den Kindern schon die Begriffe über Ordnung und Sitte, Gehorsam und Rechtsbewusstsein so tief eingeprägt werden sollten, dass sie als Männer und Frauen die Kraft in sich fühlten, diesem Verbrechen und der Versuchung mit Erfolg entgegenzutreten. Aber — das ist ein sehr weiter und namentlich in Russland ein ganz ungangbarer Weg, weil von den vielen Millionen doch nur ein kleiner Theil den Segen einer Schule erfährt, vielmehr die meisten ohne Schule, ohne je lesen und schreiben gelernt zu haben, aufwachsen.

Es ist die Lage also recht trostlos. Da aber doch immer wieder etwas versucht werden muss, so soll, wie die „Now. Wr.“ berichtet, das Ministerium der Verkehrsanstalten beschlossen haben, eine Reihe von Maassnahmen zur Bekämpfung des Unwesens der Benutzung von Zügen ohne Fahrkarten zu treffen, und zwar will es in erster Linie die materielle Lage der Schaffner aufbessern. Ferner soll an die Stelle des Zugführers eine Person gesetzt werden, die den Titel eines „Chef des Zuges“ führt und in dienstlicher Hinsicht den Stationsvorstehern gleichgestellt ist.

Ausser im Ministerium hat man sich auch, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ in ihrer Nr. 199 ausführlich mittheilt, auf einer Versammlung sämmtlicher Betriebsvorstände der Eisenbahnen Russlands mit derselben Frage beschäftigt und hat dabei zur Bekämpfung des Uebels unter anderem in Vorschlag gebracht: 1. nicht den doppelten Fehlbetrag als Strafe zu erheben, sondern sehr viel mehr, um die Strafe empfindlicher zu machen; 2. im Unvermögensfalle eine strafrechtliche Verfolgung eintreten zu lassen; 3. die Gültigkeitsdauer der Fahrkarten einzuschränken; 4. die Fahrkartenscheine mit einer Wasserschrift zu versehen; 5. die Fahrkarten in der Druckerei der allgemeinen Konferenz sämmtlicher russischer Bahnen drucken zu lassen usw. usw. Allen diesen und vielen anderen Vorschlägen merkt man die Rathlosigkeit und Hilflosigkeit recht an, denn hält die Gefahr, den doppelten Fahrpreis zahlen zu müssen, die Reisenden nicht davon zurück, eine Hinterziehung zu versuchen, so wird sicherlich der dreifache Preis das ebensowenig thun.

Die deutsche „St. Petersburger Zeitung“ ist offenbar derselben Meinung, sie meint auch, dass alle diese Maassnahmen kaum geeignet sein dürften, dem Unfug der Fahrten ohne gültige Karten in dem Maasse zu steuern, wie es im Interesse des Fiskus zu wünschen ist. Sind die Schaffner grossentheils als unehrlich zu bezeichnen, was vom Ministerium festgestellt worden ist, so wird die Verbesserung der materiellen Lage dieser ungetreuen Beamten an und für sich nicht zu den gewünschten Erfolgen führen, wenn sie nicht gleichzeitig von einer durchgreifenden Erneuerung des Zugpersonalbestandes begleitet wird. Dass durch die Veränderung des Titels des Zugführers in „Chef des Zuges“ eine Aenderung der Sachlage erzielt werden kann, ist nicht anzunehmen, denn der Titel allein wird hierzu nichts beitragen können.

Ganz verfehlt erscheint uns die erhöhte Straffälligkeit der „blinden“ Reisenden insofern, als das Ministerium der Verkehrsanstalten doch wissen muss, dass von allen solchen regelrecht zu Papier gebrachten Strafen kaum 5 % beigetrieben werden können. Sollte hierin Wandel geschaffen werden, so würden sich die Eisenbahnverwaltungen in eine ungeheuere Anzahl untergeordneter Prozesse einzulassen haben, die darauf hinauslaufen würden, dass das Ministerium viele Rubel zu verausgaben hätte, um einige Kopeken oder nichts zu erhalten. Der Natur der Sache nach muss die ganze Schwere der Verantwortung auf die Schaffner fallen, die die blinden Reisenden befördern; die kriminalrechtliche Belangung sollte sich daher nicht auf die blinden Reisenden, sondern auf die Schaffner erstrecken. Verwunderlich ist es, dass die Eisenbahnen einen gewaltigen Kanzleikontrolapparat unterhalten, während die wirkliche Kontrole so schlecht geregelt ist, dass sie gegen die blinden Reisenden vergeblich kämpft. Wäre es da nicht vielleicht am

Platze, die vielen Hunderte von Beamten, die in den Einnahmenkontrolen zum Theil ganz unnütze Schreibereien verrichten, zur Ausübung der wirklichen Kontrole zu benutzen, soweit sie hierzu geeignet sind?

Schliesslich muss darauf hingewiesen werden, so schliesst das Petersburger Blatt seine durchaus begründeten Bedenken, dass die Stationsvorsteher in hohem Maasse den Verkehr blinder Reisenden verhindern können, denn auf den Zwischenstationen können sie leicht die Anzahl der Abfahrenden überblicken. Dass die höheren Beamten der Eisenbahnen nützlicher beschäftigt wären, wenn sie sich nicht an die Kanzlei fesseln, sondern die Dienstausübung ihrer Untergebenen möglichst oft revidiren wollten, unterliegt wohl keinem Zweifel, doch hätte man in dieser Beziehung mit einer Rutine zu kämpfen, die, wie es scheint, allmächtig ist.

Der Kampf, der hier geführt wird, ist für den ferner stehenden recht wenig erfreulich mit anzusehen, denn offenbar ist die Staatsverwaltung der weitaus schwächere Theil, denn seine eigenen Organe sind es, gegen die vorgegangen werden muss. Nichts ist aber schwerer, als gegen Diebe im eigenen Hause so zweifellose Beweise zur Stelle zu schaffen, dass deren Belangung möglich ist. So fürchten wir sehr, dass es unseren östlichen Nachbaren leider sehr schwer werden wird, dem Uebel nachhaltig und wirksam beizukommen, jedenfalls nicht mit den in Aussicht genommenen Mitteln. Allerdings ist ein schnellwirkendes und sicheres Mittel zu finden eine Aufgabe, die leichter gestellt als gelöst werden kann.

Fremde Welttheile.

— **Persische Eisenbahnbauten.** Die „Times“ erfahren aus vertrauenswürdiger Quelle, nach den letzten Meldungen aus Persien habe Russland sich entschlossen, sofort mit dem Bau der Eisenbahnlinie A s c h a b a d - M e s c h e d zu beginnen. Die Linie sei schon durch Vermessungsbeamte abgesteckt; ferner verlaute, die russische Bank werde in Mesched eine Filiale eröffnen. (Aschabad ist eine Station der transkaspischen Bahn, etwa 30 km von der persischen Grenze. Mesched liegt etwa 200 km von Aschabad entfernt und ist Hauptstadt der persischen Provinz Chorasan.)

Allgemeines.

— **Diplomprüfungsordnung und Doktorpromotion an den technischen Hochschulen.***) Am 1. d. Mts. ist nunmehr bei der t e c h n i s c h e n H o c h s c h u l e z u D r e s d e n die längsterwartete n e u e D i p l o m p r ü f u n g s o r d n u n g in Kraft getreten, die deshalb wichtig erscheint, weil sie die jetzige Stellungnahme der deutschen Hochschulen in ihren Grundzügen erkennen lässt. Danach ist man insofern den Wünschen des Staatsbaufachs und der Mehrheit der Vereine des deutschen Architekten- und Ingeniörverbandes entgegengekommen, als von den Regierungsbauführern für die Zulassung zur Doktorpromotion n i c h t, wie es die Maschinenbauabtheilung der Hochschule zu Charlottenburg ursprünglich wohl verlangen wollte, die nachträgliche Ablegung der vollständigen Diplomprüfung erfordert wird und ausserdem die geforderte Erstreckung der Diplomprüfung auch auf die A r c h i t e k t u r a b t h e i l u n g genauer geregelt erscheint. Dass aber die Hochschule bedauerlicherweise auch jetzt noch die Diplomingeniöre höher stellen will als die Regierungsbauführer und gar die Regierungsbaumeister, geht daraus hervor, dass (für das Königreich Sachsen wenigstens) für die Diplomprüfung von den Regierungsbauführern die E r g ä n z u n g der vor dem königlich technischen Prüfungsamt abgelegten Prüfung durch eine „Diplomarbeit“ und von den Regierungsbaumeistern sogar die V o r l a g e i h r e r von dem technischen Oberprüfungsamt angenommenen B a u m e i s t e r - a r b e i t e n behufs Nachprüfung durch die Hochschule gefordert wird! Diese Forderungen sind um so auffallender, als jetzt die Studienzeit der Bauingeniöre, die bisher meist 4 Jahre betrug, auf nur 3 Jahre festgestellt wird, während die Bauführer mindestens 8 Semester nachweisen müssen.

Eine Erhöhung des allgemeinen Bildungsstandes der Techniker kann am allerwenigsten darin erblickt werden, dass auch die Besucher der b a y e r i s c h e n I n d u s t r i e s c h u l e n jetzt zum Diplomingeniör und damit auch zum Doktoringeniör zugelassen werden sollen. Diese beiden Bestimmungen lassen darauf schliessen, dass im Gegensatz zur Charlottenburger Anstalt die nichtpreussischen Hochschulen die übermässige Härte bei der Zulassung zur Doktorpromotion n i c h t wünschen. Da die wissenschaftlich-technischen Anforderungen an Diplomingeniöre und Regierungsbauführer keineswegs überall die gleichen sind, kann die für Dresden angenommene Diplomprüfungsordnung eine allgemeine Bedeutung nicht beanspruchen, weshalb wir die Hoffnung hegen, in Preussen eine den Regierungsbauführern und Regierungsbaumeistern günstigere Lösung eintreten zu sehen. Jedenfalls müssten für diese höheren staatlich geprüften Techniker mithin Uebergangsbestimmungen im Sinne der Königsberger Beschlüsse des Architektenverbandes getroffen werden, da man bei den Hochschulen die alte Prüfungsordnung für Diplomingeniöre n o c h v o l l e 5 J a h r e (!), bis 1. Oktober 1906, in Kraft lassen will, diesen also auch das Recht zur Doktorpromotion zusteht. Dass man bei der sächsischen Diplomprüfung der Bauingeniöre sechs S o n d e r f ä c h e r unterscheidet, ist ebenfalls sicher kein Fortschritt, da dadurch das Spezialistenthum zu sehr gefördert wird, das die Ingeniöre einseitig macht und ihnen überdies das Fortkommen unter Umständen sehr erschweren wird.

Da nach dem Wortlaut der Eingabe der Berliner Professoren des Maschinenbaues an den Kultusminister nicht anzunehmen ist, dass man in Preussen ein nur dreijähriges Studium für Diplomingeniöre für ausreichend erachten wird, und da auch die Hochschule zu Stuttgart schwerlich von der Gleichstellung der Regierungsbauführer mit den Diplomingeniören abgehen dürfte, so ist vorläufig an eine e i n h e i t l i c h e Regelung der Diplom- und der Promotionsordnung nicht zu denken.

Bemerkt worden ist, dass die Akademie des Bauwesens zu der so wichtigen Frage bisher öffentlich nicht Stellung genommen hat, oder dass doch ihre Ansicht nicht bekannt gegeben worden ist, woraus man wohl schliessen darf, dass ihre Ansicht — wenn sie gehört worden ist — mit derjenigen der technischen Hochschule sich nicht decke. Voraussichtlich wird übrigens die Frage der Diplom- und Promotionsordnung demnächst den preussischen Landtag beschäftigen, da mehrere Eingaben an das Abgeordnetenhaus in der Vorbereitung begriffen sind, die gegen das Vorgehen der Hochschule Verwahrung einlegen.

*) Vgl. den Aufsatz „Das Promotionsrecht der technischen Hochschulen“ in Nr. 70 S. 1077 d. Ztg.

Rechtsprechung.

— **Die Ueberfüllung der Eisenbahnabtheile** ist ein Gegenstand, der den Blättern der Grossstädte und ihren Berichterstattern stets willkommenen Stoff zur Erörterung bietet. So brachte eine Berliner Zeitung im Juni d. J. eine wortreiche Mittheilung über das Erlebniss eines Reisenden, der, in einem Abtheil II. Klasse von Berlin nach Potsdam fahrend, es geschehen lassen musste, dass sich in Charlottenburg die Zahl der Reisenden in seinem Abtheil auf 21 erhöhte, und der dann die Eisenbahndirektion Berlin wegen Nichterfüllung der durch Ausgabe der Fahrkarten eingegangenen Verpflichtungen beim Amtsgericht verklagte. Ueber die Entscheidung dieses Rechtsstreites verlautet — wohl der zwischenfallenden Gerichtsferien wegen — bislang noch nichts, doch ist wohl sicher anzunehmen, dass der Kläger angesichts des § 14 der V.-O., die jetzt mit Gesetzeskraft ausgestattet ist, mit seinem Anspruch abgewiesen wird. Inhaltlich dieses Paragraphen hat der Reisende, dem ein seiner Fahrkarte entsprechender Platz nicht angewiesen werden kann, nur das Recht, die Fahrt zu unterlassen und dann das Fahrgeld zurückzufordern. Während in dem erwähnten Falle also in Deutschland nicht einmal ein bürgerlich-rechtlicher Anspruch auf Rückforderung des Fahrgeldes gegeben ist, nehmen aus ihm — dem „Bulletin de la Mutuelle-Transports“ zufolge — die Gerichte in Frankreich Veranlassung sogar zu einem strafrechtlichen Einschreiten gegen die Bahnbeamten. Dort bestimmt der Art. 16 einer königlichen Ordonnanz von 1846, dass jedem fahrplanmässigen Personenzuge eine ausreichende Anzahl von Wagen jeder Klasse beizustellen ist, um allen denen, die es wünschen, das Mitreisen zu ermöglichen. Weiter bestimmt dann der Art. 21 des Gesetzes vom 15. Juli 1845, dass jeder Verstoss gegen die Verordnungen, welche die Polizei, die Sicherheit und den Betrieb der Bahnen betreffen, mit einer Geldbusse von 16 bis 3 000 Fr. bestraft wird. Als daher ein Reisender, der sich auf einer Station der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn eine Fahrkarte I. Klasse gelöst hatte, in dem betr. Zuge keinen Platz I. Klasse frei fand, erstattete er sofort Strafanzeige gegen den Betriebsdirektor der Bahn. Dieser versuchte die Verantwortung von sich abzuwälzen, indem er den vorgekommenen Fehler seinem Untergebenen, der den Fahrdienst zu leiten habe, zuschob, und das Tribunal zu Tarrascon sprach ihn frei. Auf eingelegte Berufung aber änderte der Appellhof zu Aix dieses Urtheil ab und sprach den Betriebsdirektor schuldig, weil der Fehler nicht auf einem persönlichen Missgriff des Untergebenen, sondern auf einem Mangel in den Betriebseinrichtungen beruht habe. — Ob in dieser Sache noch ein weiteres Rechtsmittel ergriffen worden ist, erfahren wir aus der gedachten Zeitschrift nicht.

Bücherschau.

— **Elektrische Kraftübertragung und Kraftvertheilung.** Nach Ausführungen durch die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft (A. E.-G.) Berlin. Bearbeitet von C. Arldt, Oberingeniör. Dritte vervollständigte Ausgabe. Zu beziehen durch Julius Springer in Berlin N., Monbijouplatz 3. 1901. Preis 4 ℳ.

Als die A. E.-G. im Jahre 1894 die erste Auflage des Werkes weiteren Kreisen zugänglich machte, war ihr Bestreben, einerseits Belehrung zu verbreiten über den innigen Zusammenhang, in den der allgemeine Maschinenbetrieb mit der Elektrotechnik durch Einführung der elektrischen Kraftübertragung getreten war, als auch ihren eigenen Zwecken durch Vorführung ihrer sehr reichhaltigen elektrotechnischen Erzeugnisse auf dem Gebiete zu dienen. Das Buch gibt dem Leser eine Fülle von Belehrung allgemeinen Inhalts, als auch eine umfassende Uebersicht über die vielfachen Anwendungen, die die elektrischen Maschinen auf dem oben bezeichneten Gebiete schon heute gefunden haben. Die allgemeinen Abschnitte 1 und 3 geben erschöpfende Auskunft über das Wesen der elektrischen Kraftübertragung und den Elektromotor als Antriebsmittel, sowohl hinsichtlich des Gleichstrom- wie Drehstrombetriebes, während der zweite Abschnitt die verschiedenen Arten der mechanischen Kraftübertragung mit der elektrischen in Vergleich zieht und Abschnitt 4 eine reiche Fülle von Anwendungen elektrisch betriebener Maschinen und Apparate vorführt, aus den verschiedenartigsten Betrieben, darunter auch denjenigen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, des Strassenbahn-, Fabrikbahn- wie des Vollbahnbetriebes. Für letzteren sind bereits elektrische Lokomotiven sowohl für Personenzüge als auch für den Verschubdienst im Betriebe, im letzteren, wie die A. E.-G. angibt, mit einer Ersparniss von 40 % gegen die Dampflokomotive. Auch der Versuchswagen, den die A. E-G. für die bekannte Studiengesellschaft für Schnellbahnen geliefert hat, ist erwähnt. Aber auch zum Betriebe von Drehscheiben, Schiebebühnen, Krahnen, der verschiedensten Werkzeugmaschinen usw. hat die Elektrizität Anwendung gefunden. Nach all diesen Richtungen ist das gediegen ausgestattete Buch dem, der sich über die elektrische Kraftübertragung unterrichten will, sei es zwecks eigener Belehrung oder zwecks Anwendung derselben, eine reichhaltige Fundgrube. Für das praktische Bedürfniss sind zahlreiche Tabellen über Maschinen und Hauptstationen bis 100 KW sowie eine Anzahl Fragebogen beigefügt, wie sie der Fabrik für in Aussicht genommene Anlagen zweckmässig auszufüllen sind.

— **Bau-Unfallversicherungsgesetz** nebst Gesetz, betr. die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, vom 30. Juni 1900. Mit Erläuterungen von Dr. jur. Georg Weyer. Gesetzverlag Schulze & Co., Berlin-Gr. Lichterfelde 1901. Preis 1,80 ℳ.

Der Verfasser, der durch seine Thätigkeit als Beamter der nordöstlichen Baugewerks-Berufsgenossenschaft mit der Handhabung des von ihm erläuterten Gesetzes vertraut ist, hat es sich angelegen sein lassen, in sein Buch alle wichtigeren Ausführungsbestimmungen und Verordnungen aufzunehmen, welche zu dem Gesetze ergangen sind. So bietet sich hier auf 122 Seiten eine handliche und zugleich umfassende Zusammenstellung des gesetzlichen und verordnungsmässigen Stoffes, wie eine solche namentlich den Kommunalverwaltungen, denen durch das Gesetz die Versicherungs- und Anmeldepflicht für ihre in eigener Regie geführten Bauten auferlegt ist, willkommen sein wird. Aber die gleiche Pflicht trifft auch alle Privatleute, welche, ohne gewerbsmässige Unternehmer zu sein, für eigene Rechnung Bauarbeiten ausführen lassen, zu deren Ausführung mehr als sechs Arbeitstage verwendet worden sind. Auf Eisenbahnverwaltungen und die von ihnen ausgeführten Bauten hat das Gesetz keine Anwendung; für sie gilt ausschliesslich das Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz. Doch wird mancher unserer Leser, sei es als Hausbesitzer oder als Miether einer grösseren Wohnung, Veranlassung haben, sich mit den Bestimmungen dieses Gesetzes vorkommendenfalls vertraut zu machen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.

Am 10. Oktober 1901 wird unter Aufhebung der bisher gültigen Ausgabe vom 1. Januar 1893 und des Neudruckes vom 1. November 1894 nebst Nachträgen der Theil I, Abth. A der deutsch-schweizerischen Gütertarife neu ausgegeben.

Diese Tarifabtheilung enthält das Reglement für die direkte Beförderung von Gütern in der durch das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr bedingten Fassung nebst den von den Eisenbahnverwaltungen dazu erlassenen Zusatzbestimmungen. Der Verkaufspreis beträgt 90 ₰.

Karlsruhe, den 6. Okt. 1901. (2635)
Namens der Verbandsverwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. erhalten die Ziffern 1 und 2 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) — Seite 25 des Binnengütertarifs — folgenden Wortlaut:

1. Düngemittel, folgende: Dünger (Mist und Abtrittsdünger); Gaskalk, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk) — Kalkmehl aus Muscheln — s. auch den Ausnahmetarif 4 —; Mülldünger (Haus- und Strassenkehricht, ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten); Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl; Wollstaub.
2. a) Erde, gewöhnliche, Kies*) usw. . . . b) Thon . . . . . . } wie im Spezialtarif III genannt.

[*) Wegen Kies, Grand und Sand s. auch den Ausnahmetarif 5.]

Stettin, den 26. September 1901. (2636)
Direktion.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif, Theil II vom 1. Mai 1900.

Mit Gültigkeit vom 17. Oktober l. J. treten für die Beförderung von Lithopone (Lithoponefarben) in Wagenladungen von 5000 und 10000 kg die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Nach	Von Salzburg 5000 kg	10000 kg
	Centimes für 100 kg	
Basel	459	294
Schaffhausen	381	223

München, den 9. Oktober 1901. (2637)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Mainumschlagsverkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland.

Unter Aufhebung des Umschlagtarifs vom 1. Oktober 1886 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen und Bekanntmachungen gelangt am 1. November l. J. ein neuer Tarif zur Einführung, welcher theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze enthält. Soweit hierdurch Frachterhöhungen oder Beschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Dezember l. J. in Gültigkeit.

Der Tarif kann bei den Endverwaltungen um den Preis von 1,40 ℳ für das Stück käuflich bezogen werden.

München, den 9. Oktober 1901. (2638)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

In den besonderen Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehr von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth etc. vom 1. August 1899 werden mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. ab die Stationen Fröbel und Klein-Tschirne des Eisenbahn-Direktionsbezirks Posen als Empfangsstationen einbezogen.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Erfurt, den 9. Oktober 1901. (2639)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rhein- und Mainumschlagsverkehr zwischen Ungarn und Belgien-Holland.

Unter Aufhebung des Ausnahmetarifs für Getreide vom 1. Mai 1892 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen tritt am 1. November l. J. ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, welcher theilweise ermässigte Frachtsätze enthält.

Soweit auch Frachterhöhungen oder Beschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Dezember l. J. in Gültigkeit.

Der Ausnahmetarif kann bei den betheiligten Endverwaltungen um den Preis von 30 ₰ für das Stück käuflich bezogen werden.

München, den 9. Oktober 1901. (2640)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Vom 8. Oktober 1901 an ist die bisher für die Beförderung einzelner Stücke Kleinvieh eingerichtete Station Köndringen auch für das Ein- und Aus-

aden von lebenden Thieren in besonderen Wagen eingerichtet.

Karlsruhe, den 8. Oktober 1901. (2641)
Grossh. Generaldirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 15. Oktober 1901 wird die Station Münsterbusch des Direktionsbezirkes Cöln in die allgemeinen Klassen des Heftes 1, erste Abtheilung, der norddeutsch-schweizerischen Verbandstarife aufgenommen. Die Frachtsätze für Münsterbusch ergeben sich durch Anstoss folgender Beträge an die für Stolberg bestehenden Frachtsätze:

Eilstückgut	Frachtstückgut		Wagenladungsklassen		Spezialtarife I		II		III	
	1	2	A	B	a	b	a	b	a	b
Centimes für 100 kg										
5	2	2	2	2	1	1	1	1	1	0

Karlsruhe, den 8. Oktober 1901. (2642)
Namens der Verbandsverwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II vom 1. Januar 1899.

Die im Haupttarif und in den Nachträgen I und II für Darmstadt Hauptbahnhof, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Mainz, vorgesehenen Frachtsätze gelten für Wagenladungen und für Stückgut in gemischten Ladungen auch für Darmstadt Hauptbahnhof, Station der Main-Neckarbahn, und zwar für solche Sendungen, welche in Darmstadt Hauptbahnhof der Main-Neckarbahn zur Aufgabe gelangen oder nach Darmstadt mit dieser Bahnhofsvorschrift abgefertigt werden.

Das Ausschreiben vom 14. August l. J. tritt hiermit ausser Wirksamkeit.

München, den 5. Oktober 1901. (2643)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 10. Oktober d. J. tritt ein Nachtrag V zum Theil I, Abtheilung A, Reglementarische Bestimmungen, des deutsch-italienischen Gütertarifs vom 1. Februar 1898 in Kraft.

Der Nachtrag enthält die durch das Pariser Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr bedingten Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen.

Ferner wird durch diesen Nachtrag für den deutsch-italienischen Verkehr ein neues dreisprachiges Frachtbriefformular eingeführt. Die bisherigen Frachtbriefformulare werden noch bis zum 9. Oktober 1902 (einschliesslich) zugelassen.

Exemplare des Nachtrags V sind bei der hiesigen Drucksachenkontrole der unterzeichneten Verwaltung gratis erhältlich.

Strassburg, den 3. Oktober 1901. (2644)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt sowie der süddeutschen Donau-Dampfschifffahrt nach Bayern (A.-T. Nr. I vom 1. April bezw. 1. Mai 1898).

Mit sofortiger Wirksamkeit wird auf Seite 14 des III. bezw. II. Nachtrages vom 1. September 1900 das Verzeichniss der Anstossbeträge für die Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München wie folgt geändert:

Lokalbahnstation	Uebergangsstation	Serie I (Getreide etc.)	Serie II (Mais)
		Pfennig für 100 kg	
Bad Heilbrunn	München S. B.	30	20
Baierbrunn	„	9	9
Beuerberg	„	23	15
Ebenhausen-Schäftlarn	„	12	9
Eurasburg	„	22	15
Höllriegelsgreuth-Grünwald	„	7	7
Hohenschäftlarn	„	11	9
Icking	„	14	10
Pullach	„	5	5
Thalkirchen	„	2	2
Wolfratshausen	„	17	11

München, den 4. Oktober 1901. (2645)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif VI. (Binnenverkehr der Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.)

Mit Wirkung vom 10. d. Mts. werden für die Beförderung von Steinen des Sp.-T. III zwischen Gladenbach einerseits und den Stationen in Hanau, Frankfurt a/M., Höchst a/M., Kastel, Mainz und Wiesbaden andererseits Ausnahmefrachtsätze eingeführt, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen auf Verlangen Auskunft geben. (2646)

Frankfurt a/M., den 4. Okt. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Neusalz a/O. unseres Bezirks wird mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. ab als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S (für Schiffsbaueisen) des Gruppentarifs II aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Posen, den 7. Oktober 1901. (2647)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. J. treten im Verkehr von Riesenburg und Marienburg M. M. E. nach Danzig und Neufahrwasser in Kraft:

a) Ausnahmetarif 14 für Rohzucker jeder Art an Raffinerien;
b) Ausnahmetarif Q für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.

Die Frachtsätze dieser Ausnahmetarife entsprechen denjenigen des Spezialtarifs III der preussischen Staatsbahnen und sind nebst ihren Anwendungsbedingungen bei den oben genannten Stationen zu erfahren.

Danzig, den 8. Oktober 1901. (2648)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1902 wird die Station Lindau Rangirbahnhof der k. k. St.-B. in den Klassenguttarif des Verbandes mit Sätzen der Klasse A 1 einbezogen.

Mit gleicher Gültigkeitsdauer werden für kondensirte Milch bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Frachtbrief und Wagen von Lindau Rangirbahnhof nach einzelnen der in den Verband aufgenommenen deutschen Hafenstationen direkte Frachtsätze im Kartirungswege eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Endbahnen.

Altona, den 3. Oktober 1901. (2649)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Im Verkehre mit den Stationen der schmalspurigen Nebenbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim wird, ausser den in Ziffer V Seite 228 des Tarifes vom 1. Oktober 1901 vorgesehenen Umladegebühren, noch für jeden zur Wagenladungsfracht berechneten Wagen, bei Leitung über Heidelberg Hauptbahnhof, eine Ueberfuhrgebühr von 50 ₰ berechnet, welcher Betrag mit der Fracht erhoben wird.

München, den 7. Oktober 1901. (2650)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlags-Verkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.

Theil II vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober l. J. gelangen für Rohtabak-Sendungen in Ladungen von 5 bezw. 10 t (Ausnahmetarif 10 der Tariftabelle a) die folgenden Frachtsätze zur Einführung:

Regensburg Donaulände-Lindau	164 ₰	für 100 kg
Regensburg Donaulände-Friedrichshafen	193 „	für 100 kg
Regensburg Donaulände-Basel B. B.	367*) Cts.	für 100 kg

*) Der Frachtsatz für Basel B. B. gilt nur für Wagenladungen von wenigstens 10 000 kg.

München, den 3. Oktober 1901. (2651)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Dezember d. J. tritt im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband im Verkehr mit Ungarn ein neuer Tarif, Theil II, Heft 6 in Kraft, durch welchen die Tarifhefte 1 und 4 vom 1. September 1893 für den sächsisch-ungarischen Verkehr nebst Nachträgen sowie der durch Bekanntmachung eingeführte Frachtsatz für die Beförderung von Steinzeugwaaren Voitersreuth-Budapest von 141,9 Kreuzern aufgehoben werden. Mit dem neuen Tarifhefte sind Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen verbunden, die

vom 1. Dezember d. J. an wirksam werden. Abdrücke des Tarifheftes 6 sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1,50 ℳ = 1,80 Kronen für das Stück erhältlich.

Dresden, den 12. Oktober 1901. (2652)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 15. Oktober d. J. treten zum
Gütertarif Heft 1 der Nachtrag III,
„ „ 2 „ „ XVIII,
„ „ 3 „ „ IX,
„ „ 4a „ „ III,
„ „ 4b „ „ XV,
„ „ 5 „ „ XIV

in Kraft. Sie enthalten, ausser bereits anderweit bekannt gegebenen Ergänzungen, in der Hauptsache

a) Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
b) neue und abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl von Stationen der preussischen Staatsbahnen, für die Station Uckro N. L. der niederlausitzer Eisenbahn sowie für den Verkehr mit den Stationen der Halberstadt-Blankenburger und der Südharz-Eisenbahn;
c) Aenderungen und Ergänzungen der bereits bestehenden Ausnahmetarife, sowie die neu einbezogenen Ausnahmetarife 5a für gebrannte Steine (Tarifhefte 2 und 3) und 9 für Eisen und Stahl im Tarifheft 4a;
d) einige Berichtigungen.

Soweit durch die vorgenannten Nachträge Frachterhöhungen eintreten, gelangen sie erst am 1. Dezember d. J. zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 8. Oktober 1901. (2653)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Am 8. Oktober 1901 wird die Station Köndringen für den gesammten Güterverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 6. Oktober 1901. (2654)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die an der Strecke Bettemburg-Redingen gelegene Station Redingen in Lothringen wird vom 10. Oktober 1901 ab in die Hefte 1, 2, 3 und 4 des Verbands-Gütertarifs aufgenommen. Bis auf weiteres werden der Frachtberechnung die Tarifentfernungen der Station Deutsch-Oth, erhöht um 4 km, zu Grunde gelegt.

Strassburg, den 3. Oktober 1901. (2655)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 8. Oktober 1901 wird die Station Köndringen der grossh. badischen Staatseisenbahnen, die am gleichen Tage für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet wird, in die Tarifhefte 4, 6, 7 und 8 einbezogen.

Für den Verkehr mit den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gelten die im Tarifheft 4, für den Verkehr mit den Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn die im Tarifheft 6 angegebenen Entfernungen und Frachtsätze.

Wegen Bildung der Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen des Bezirks der kgl. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken und mit jenen der pfälzischen Eisenbahnen — Tarifhefte 7 und 8 — geben die Verbandsstationen Auskunft.

Karlsruhe, den 5. Oktober 1901. (2656)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif 9S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Wehlau des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. im Gruppentarif I, im ostdeutschen (I/II), Berlin-Stettin-nordostdeutschen (I/III), ostdeutsch-nordwestdeutschen (I, II/IV), ostdeutsch-mitteldeutschen (I, II/V), ostdeutsch-hessischen (I, II/VI), ostdeutsch-westdeutschen (I, II/VII, VIII) und im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr als Empfangsstation in den vorbezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 5. Oktober 1901. (2657)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr.

(Frachtsätze für Kartoffeln, Obst, Leinsamen-Presslinge und Lithopone [Lithoponefarben].)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 (beziehungsweise für Lithopone mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1901) bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1902, treten unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, für den südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr die folgenden Frachtsätze in Kraft:

Für Artikel (als Frachtgut)	von	nach	bei Aufgabe: von bezw. Frachtzahlung für weniger als 5 000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief	bei Aufgabe: von mindestens 5 000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür	bei Aufgabe: von mindestens 10 000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür	bei Aufgabe: des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür	Bedingungen
			Frachtsätze in Hellern für 100 kg				
			a	b	c	d	
Kartoffeln (Erdäpfel)	Görz	Eger	496	496	—	238	bei Anwendung der Frachtsätze unter d obliegt das Auf- bezw. das Abladen den Absendern bezw. Empfängern.
	Triest	„	—	—	—	204	
	„	Passau	—	—	—	146	
	„	Salzburg	—	—	—	138	
	„	Simbach	—	—	—	146	
Obst, frisches, verpackt, der Pos. O—1—a—1 des österr.-ungar. Tarifes, Theil I	Görz	Eger	656	496	386	—	bei Anwendung des Frachtsatzes unter c obliegt das Abladen den Empfängern
Presslinge, Rückstände von der Leinsamenöl-Fabrikation, auch zerkleinert (Mehl)	Triest	Eger	—	—	200	—	
	„	Passau	—	—	152	—	
	„	Salzburg	—	—	144	—	
	„	Simbach	—	—	151	—	
Lithopone (Lithoponefarben) (auch unter Beiladung von Erdfarben der Pos. E—20 der Güterklassifikation des österr.-ungar. Tarifes, Theil I) im See-Exportverkehre nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete)	Salzburg	Triest	—	322	164	—	Einhaltung der Bestimmungen des Abschnittes VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“.

Wien, am 2. Oktober 1901. (2658)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Kaolintransporte.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, werden für die Beförderung von Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze berechnet:

Von	nach			
	Belfort	Paris-Douane	Paris-Reuilly	Robert-Espagne
	Francs Gold für 1 000 kg			
Dobrzan	20,45	28,35	28,50	23,95
Kasniau	20,65	28,55	28,70	24,15
Nürschan	19,55	27,45	27,60	23,05
Ober-Bris	20,45	28,35	28,50	23,95
Pilsen	20,15	28,05	28,20	23,65
Pilsen-Skodawerke	20,21	28,11	28,26	23,71
Pilsenetz	—	–	-	23,95
Podersam	22,05	29,95	30,10	25,55
Prestitz	20,15	28,05	28,20	23,65
Rudig	21,95	29,85	30,00	25,45
Staab	19,25	27,15	27,30	22,75
Stankau	19,05	26,95	27,10	22,55
Tremoschna	20,45	28,35	28,50	23,95
Tuschkau-Kosolup	20,30	28,25	28,35	23,80

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 5. Oktober 1901. (2659)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verdingungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung in Wien beabsichtigt, die Lieferung des nächstjährigen Bedarfs der österreichischen Linien an Eichenpfosten und Eichen- und Rusten-Rundhölzern für Werkstättenzwecke, u. zw.

2018 m³ Eichenpfosten,
20 „ Eichenrundstämme und
1030 „ Rustenrundklötze,

lieferbar franko einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Von den Rustenklötzen sind mindestens 400 m³ in Längen von 5–7 m zu liefern; der Rest kann in Längen von 2,8–4,8 m geliefert werden.

Die Rustenklötze müssen aus Stämmen erzeugt sein, die in den Monaten November, Dezember 1901 oder Januar, Februar 1902 gefällt wurden.

Die Lieferung der Rustenklötze muss bis spätestens Ende Juni 1902 beendet sein; die Ablieferung der Eichenpfosten und -Stämme hat im Laufe des Jahres 1902 derart zu erfolgen, dass bis Ende Juni wenigstens die Hälfte jeder Dimension des erstandenen Quantums zur Ablieferung gelangt ist.

Dimensionen und sonstige Bedingnisse sind im Dimensionsverzeichniss, respektive in den Bedingnissheften enthalten, welche bei der Materialverwaltung (Südbahnhof, Administrationsgebäude, Parterre, Thür Nr. 27) eingesehen, behoben oder per Post bezogen werden können.

Hinsichtlich der Rustenklötze sind die Preise sowohl für Klötze, welche mit der Rinde versehen sind, als auch für abgerindete Klötze zu notiren.

Die Offerte sind mit einer Stempelmarke à 1 Kr. und mit der Aufschrift „Offert für die Lieferung von Eichenpfosten, Eichen- und Rustenklötzen (eventuell auch nur einer Gattung)" versehen, versiegelt bis längstens 22. Oktober l. J., 12 Uhr Mittags, unter obiger Adresse einzusenden.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfs- oder auch nur auf ein Theilquantum beider Holzgattungen oder auch nur der einen oder anderen derselben erstrecken; jedoch hat, wenn nur auf ein Theilquantum offerirt wird, hinsichtlich der Rustenklötze das oben angegebene Längenverhältniss aufrecht zu bleiben, beziehungsweise muss hinsichtlich der Eichenpfosten und -Stämme das offerirte Quantum alle benöthigten Dimensionen, u. zw. im selben Verhältnisse, wie es das Dimensionsverzeichniss ausweist, umfassen; der k. k. priv. Südbahngesellschaft steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote bis 5. November l. J. in Wort zu bleiben.

Offerte, welche nach dem angesetzten Termine einlangen oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung oder des Bedingnissheftes nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Falls der „Bezug der Bedingnisshefte per Post" gewünscht wird, ist anzugeben, ob auf beide Holzgattungen, eventuell auf welche von beiden zu offeriren beabsichtigt wird.

Wien, im Oktober 1901. (2660)

Die Materialverwaltung.

Die Lieferungen von 460 000 Stück Klinkerziegeln zur Herstellung von Hallenpfeiler-Fundamenten für den südlichen Theil des O/S-Bahnhofes in Breslau sollen vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 16. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ in baar ebendaher bezogen werden.

Breslau (Brüderstrasse 32), den 4. Oktober 1901. (2661)

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von 400 000 kg

Zinkchlorid

ist zu vergeben.

Die Bedingungen können von der unterzeichneten Stelle bezogen werden, bei welcher auch die Angebote verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Zinkchlorid" versehen, bis 17. Oktober d. J. portofrei einzureichen sind.

Heilbronn, den 2. Okt. 1901. (2662RM)

K. Oberbaumaterialverwaltung.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung von 300 Ster kiefern Scheit- oder Prügelholz und 50 000 Gebund buchenen Reiserwellen für das Betriebsjahr 1902 soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen können von unserer Direktionskanzlei gegen Einsendung von 20 ₰ bezogen werden.

Angebote auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben sind bis zum 20. d. Mts. verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Holz und Wellen pro 1902" versehen portofrei anher einzureichen. (2663)

Ludwigshafen a/Rh, den 2. Okt. 1901.

Die Direktion.

v. Lavale.

Der Bedarf an Werkstattsmaterialien der Gruppen C XIV und XV für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen für das Etatsjahr 1902 soll öffentlich verdungen werden. Termine stehen an

a) für Eisenlack, Sikkatif und Waterprooffirniss und
b) für Leinöl, Leinölfirniss und Terpentinöl
am 30. Oktober d. J., Vorm. 10 Uhr;
c) für Schlemmkreide, Zinnober, Chromfarben, Ocker, Umbra, Kaputmortuum, Schieferschwarz, Kienruss, Spachtelpulver und Bronze und
d) für Bleiweiss, Zinkweiss, Bleimennige und Bleiglätte
am 31. Oktober 1901, Vorm. 10 Uhr.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zu den Terminen an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer Nr. 2 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ für jede Abtheilung von unserem Rechnungsbüreau portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer Nr. 51 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 28. bezw. 29. November 1901.

Kattowitz, den 7. Oktober 1901. (2664)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erd- und Maurerarbeiten zur Herstellung einer 105 m langen Theilstrecke der Futtermauer zwischen Neudorf- und Teichstrasse im Zuge der Stadtverbindungsbahn in Breslau sollen vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 17. Oktober, Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 1,5 ℳ in baar ebendaher bezogen werden.

Breslau, den 7. Oktober 1901. (2665)
(Brüderstrasse 32.)

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 81. | 16. Oktober 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 29 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Vereinfachung der Güterabfertigung.

Die in dieser Zeitung und in anderen Fachblättern erschienenen Abhandlungen über das vorstehende Thema haben die Nothwendigkeit einer Vereinfachung des Güterabfertigungsverfahrens schon mehr als zur Genüge dargethan. Das Verfahren ist in der That ungeheuer umständlich, schwerfällig und theuer. Es ist deshalb an der Zeit, mit der längst mehr oder weniger schwer empfundenen Rückständigkeit auf diesem Gebiet einmal aufzuräumen. Die Frage aber, auf welchem Wege das Ziel der Einfachheit, Klarheit und Sicherheit des Abfertigungswesens am schnellsten und besten zu erreichen ist, kann noch nicht als geklärt, geschweige denn als entschieden gelten. Auch die praktischen Versuche, die theils schon gemacht wurden, theils im Gange sind, um zu dem angedeuteten Ziele zu gelangen, lassen weitere Erörterungen über das gegebene Thema zur Zeit noch nicht als überflüssig erscheinen. Im nachstehenden soll daher versucht werden, von einem vereinfachten Abfertigungsverfahren, wie der unmaassgebliche Verfasser es sich vorstellt, in kurzen Zügen eine Skizze zu entwerfen. Der Verfasser will damit einen Beitrag liefern zur Klärung der mehr und mehr in den Vordergrund des Interesses tretenden Angelegenheit, zumal gerade jetzt neue Abfertigungsvorschriften herausgegeben sind. Es wird der Hauptsache nach die Rede sein vom Frachtbrief nebst einem Empfangsschein, von einem Versandbuch, von einer Belastungskarte sowie von der Rechnungslegung und Kontrole.

1. Frachtbrief.

Zum Zweck der Erzielung eines vereinfachten Abfertigungsverfahrens den Frachtbrief aus der Welt zu schaffen und etwa in der Form einer Begleitkarte etwas ganz anderes an seine Stelle zu setzen, ist nach dem Stand der Gesetzgebung und der geschichtlichen Entwickelung der Dinge ein zur Zeit aussichtsloses Beginnen. Wenig fruchtbar ist andererseits das Bemühen und recht unsicher das Unternehmen, bei der Vereinfachung des Abfertigungsverfahrens den Frachtbrief ganz ausser dem Spiel zu lassen. Der Frachtbrief ist die Grundlage des Güterabfertigungsgeschäfts in allen seinen Verzweigungen; er kann und soll daher auch als Grundlage benutzt werden bei der Reform des Abfertigungswesens. Der Aufbau einer Abfertigungsreform auf der Unterlage des Frachtbriefes ist nicht so schwierig, als im allgemeinen angenommen wird; ein solcher Aufbau ist namentlich auch ausführbar ohne jede Beeinträchtigung und Mehrbelastung des Publikums: man lasse den Frachtbrief in allen seinen wesentlichen Theilen unverändert bestehen; man rücke nur den Kontrolstempel in der linken oberen Ecke nach rechts, möglichst nahe an das Wort „Frachtbrief", um in dieser Ecke etwas Raum zu gewinnen; den dadurch frei werdenden Raum verwende man zum Eintrag einiger weniger Worte und Zahlen und zwar: Name der Versandstation (Stationsstempel) nebst laufender Nummer des Frachtbriefes, Betrag der Nachnahme, Betrag der Frankatur, Betrag der Ueberweisung; vielleicht noch Name des Empfängers; ausserdem benutze man den freien linken Rand an der bezeichneten Frachtbriefstelle zur Einholung der Empfangsbescheinigung des Adressaten. Der in Frage stehende stark umrahmte Theil des Frachtbriefes möge kurz als Empfangsschein bezeichnet werden. Die waagerechte starke Linie zwischen dem eigentlichen Frachtbrief und dem Empfangsschein wäre zu durchlochen, die senkrechte nicht. Frachtbrief und Empfangsschein müssen bis zur Einlösung des Frachtbriefes bezw. bis zur Anmeldung oder Aushändigung des Gutes vereinigt bleiben, dann aber getrennt werden. Während der Frachtbrief schliesslich in die Hände des Empfängers zu gelangen hätte, müsste der Empfangsschein als Originalbeleg der Eisenbahnverwaltung verbleiben. Ein ausgefüllter Empfangschein hätte etwa nachstehende Form:

A. $\frac{5.}{10.}$

Empfangsschein.

Tübingen Nr. 8.

. . . .

Nachnahme . . . . . . 20 ℳ — ₰
Frankatur . . . . . . — ℳ — ₰
Ueberweisung . . . . . 1 ℳ 30 ₰

Des Wagens			
Nummer	Eigenthums-Merkmal	Lade-gewicht kg	Lade-fläche qm
3120	Wttbg.	—	—

(Roll-stempel der Empfangs-station.)

Empfänger: C. Müller.

Empfangen den 17./9. 01. Carl Müller.

Anlage 1.

(Kontrol-stempel.)

Frachtbrief Nr. 8

An Herrn Carl Müller

in Stuttgart

(Strasse und Hausnummer) Rosenstrasse 5.

Station: Stuttgart

der . . . . Eisenbahn.

Etwa beantragter Transportweg . . . .

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der für diese Sendung in Anwendung kommenden Tarife.

Dem Empfangsschein fällt die Aufgabe zu, theils unmittelbar (s. S. 1240 unten), hauptsächlich aber mittelbar zur Vereinfachung und zur Sicherung des Abfertigungsverfahrens beizutragen. Er soll als beweiskräftiges Stück des Originalfrachtbriefes die Grundlage bilden sowohl zur Kontrole des Versandbuches, als zur Kontrole der Belastungskarten; er soll ferner, als tertium comporationis verwendet, erkennen lassen, ob, und sicher stellen, dass die Einträge in den Belastungskarten mit den entsprechenden Einträgen in den Versandbüchern übereinstimmen. Diese Uebereinstimmung wäre zu folgern aus dem Satze: Wenn zwei Grössen einer Dritten gleich sind, so sind sie unter einander gleich.

2. Versandbuch.

Für den Güterversand hat jede Station für jeden Monat ein Versandbuch anzulegen und zu führen. Hierzu ist nachstehendes Formular zu verwenden:

Anlage 2. (Vorderseite.)

Station . . . .

Versandbuch
über den
Binnen-Frachtgüterverkehr
vom
Monat September 1901.

Nach Heilbronn. (Anlage 2, Rückseite.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		11		12	
			Beschreibung des Gutes						Stückgut					
Tag der Aufgabe	Nummer des Frachtbriefes	Namen des Absenders	Zeichen	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	wirkliches Bruttogewicht	Eilgut		Allgemeine Stückg.-Kl. (alle Entf.) Sp.-Tf. f. best. Stckg. v. 724 km ab. Eilgutmässig bef. Frachtstckg.		Spezialtarif für bestimmte Stückgüter bis 723 km	
								kg	t	kg	t	kg	t	kg
									158		79		58	
17.	1	Kraft	J. K.	933/4	2	Bund	Messingrohr	27	—	—	—	—	—	30
17.	2	Schwinghammer	Marke		2	„	Säcke, leer, gebr.	81	—	—	—	50	—	—
17.	3	Löhle	S.	5477	1	Möbelwg.	Umzugsgut	10 000	—	—	—	—	—	—
17.	4	Rettenmayer . .	H.	358	104	Fässer	3 931 l Bier	6 888	—	—	—	—	—	—
17.	5	Güterstelle [1] .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17.	6	„ [2] .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17.	7	Streicher . . .		—	4	—	Unterschläge [3]	—	—	—	—	—	—	—
17.	8	M. Linck . . .	J. L.	7	1	Koffer	Kleider	43	—	50	—	—	—	—
17.	9	E. Kunze . . .	E.	100	5	Pack	Trauben	40	—	40	—	—	—	—

[1] Dienstliche Aufrechnung (Reparaturkosten) zu Frachtbrief Nr. 15 Zürich-Heilbronn. [2] Frankaturrechnung über Zustellgebühren zu Frachtbrief Nr. 8 von Heilbronn. [3] Verwendet bei Wagen H 5831, frachtfrei retour.

(Fortsetzung der Rückseite von Anlage 2.)

13	14		15		16		17		18		19		20		21		22
			Fracht										hiervon				
Wagen-ladungs-klassen	Nach-nahme		Eilstückgut und Frachtstückgut aller Art		Wagen-ladungen		Frachtzuschlag für Interesse-Deklaration		Nach-nahme-provision		im ganzen (Spalten 14—18)		Frankatur		Ueber-weisung		befördert in Zug oder Wagen Nr.
	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	
—	—	20	—	30	—	—	—	—	—	R	—	50	—	—	—	50	H 1456
—	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	40	—	—	—	40	„
III	—	—	—	—	26	—	—	—	—	—	26	—	—	—	26	—	Zug 1124
A I	—	—	—	—	41	30	—	—	—	—	41	30	41	30	—	—	„
—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	5	—	Zug 162
—	1	50	—	—	—	—	—	—	—	—	1	50	—	—	1	50	„
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Zug 22
—	—	50	—	80	—	—	—	—	—	—	1	30	—	—	1	30	„
—	—	40	—	30	—	—	—	—	—	10	—	80	—	—	—	80	„

Die Einträge sind nach Maassgabe des Vordruckes zu fertigen. In der Spalte Eilgut sind die nach dem Spezialtarif abzufertigenden Sendungen durch doppeltes Unterstreichen der Gewichtszahlen kenntlich zu machen. Die Unterausscheidung des Eilgutes und des Spezialeilgutes hat erst am Monatsschluss zu geschehen, vermittelst einer kurzen Entzifferung. Eine solche Entzifferung ist auch bei den Wagenladungsgütern zu machen. Dies wird vorgeschlagen, um das Formular des Versandbuches möglichst zusammenzudrängen und handlich zu machen. Alle nach einer und derselben Empfangsstation bestimmten Sendungen sind monatlich fortlaufend zu nummeriren und in chronologischer Reihenfolge unter einander vorzutragen. Das Versandbuch ist deshalb ähnlich anzulegen, wie die seitherige Versandrechnung. Dasselbe kann im übrigen in beliebig vielen Theilen geführt werden. Erforderlich ist nur, dass die einzelnen zusammengehörenden Theile für jeden Verkehr zu einem in sich geschlossenen Ganzen sich vereinigen lassen. Eine Seite des Versandbuches soll Raum bieten zum Eintrag von 30 Sendungen für Stationen und Verbände mit lebhafterem Verkehr; für gering entwickelte Verkehre genügen Versandbücher mit 10 oder 20 Positionen auf einer Seite. Die fortlaufenden Frachtbriefnummern können theilweise vorgedruckt werden. Der Frachtbrief ist mit der Nummer des Versandbuches zu versehen. Die gleiche Nummer wie der Frachtbrief erhält auch der Empfangsschein. In den letzteren hat die Versandstation die Frachtbriefnummer, den Betrag der Nachnahme und bei direkter Abfertigung den Betrag der Frankatur einzusetzen. Bei der Umbehandlung einer Sendung ist dem Frachtbrief und ebenso dem Empfangsschein von der Umbehandlungsstation eine eigene Nummer zu geben. Die Umbehandlungsstation ist im Empfangsschein vorzumerken. Auslagen (Reparaturkosten, Fütterungskosten und dergl.), welche auf einer Unterwegsstation erwachsen, sind nachzunehmen. Die nachnehmende Station hat die Aufrechnung unter besonderer Nummer in ihrem Versandbuch einzutragen. Diese Nummer ist auch der Aufrechnung selbst zu geben, welche bei der Empfangsstation an die Stelle des Empfangsscheines tritt.

Die Einträge ins Versandbuch müssen mit Bleistift gefertigt und durchgepaust werden. Die Bleiausfertigung verbleibt der Versandstation, die Pause dagegen ist unabhängig von dem Gute der Empfangsstation zu übermitteln. Die Absendung der Pausen hat, soweit ganz ausgefüllte und aufgerechnete Seiten des Versandbuches anfallen, im Laufe des Monats, in zu bestimmenden Zeitabschnitten, zu geschehen; im übrigen muss sie nach Monatsschluss erfolgen, sofort nachdem die Einträge stationsweise aufgerechnet worden sind. Die auf der Empfangsstation zu sammelnden und zu ordnenden Pausen bilden nicht nur die Belastung der Empfangsstation, sondern auch die Empfangsrechnung dieser Station.

Um zu verhindern, dass ein Frachtbrief die Versandstation verlässt, bevor er im Versandbuch eingetragen ist, muss das Versandbuch zugleich als Ladebuch benutzt werden. Die Nummer des Wagens oder des Zuges, mit welchem das Gut von der Versandstation abgeht, muss in der dafür vorgesehenen Spalte des Versandbuches vermerkt werden.

Dass die Führung eines solchen Versandbuches praktisch durchführbar ist, unterliegt nach den bisherigen Erfahrungen einer süddeutschen Verwaltung, welche seit einiger Zeit ein umfangreicheres Versandbuch für ihren Binnenverkehr eingeführt hat, keinem Zweifel. Das Pausverfahren, welches oben vorgeschlagen ist, fällt dem Versandbuchführer wohl nicht schwerer, als das bei jener Verwaltung vorgeschriebene Fertigen der Einträge mit Tinte. Dieses letztere Verfahren empfiehlt sich aus dem Grunde nicht, weil dabei eine Pause nicht gewonnen wird und die durch dieselbe gegebenen wesentlichen Vortheile entfallen.

Für die Versandstation ergeben sich aus der Führung des Versandbuches folgende Geschäftsvereinfachungen: Wegfall des Frachtkarten-Nummernbuches, Wegfall der Kartirung, Wegfall der Versandrechnung und Wegfall des Ladebuches. Die Frage, ob nicht eine weitere Vereinfachung des Versandbuches sich ermöglichen liesse, durch Verzicht auf die Beschreibung des Gutes und Einführung eines besonderen Nummernverfahrens, ist hier offen gelassen. Für Einträge in die Spalte „Art der Verpackung“ können jedenfalls Abkürzungen angewendet werden, z. B. K. = Kiste, Bd. = Bund usw.

3. Belastungskarten.

Die Belastungskarten dienen zur Ueberweisung der angekommenen Frachtbriefe und Güter: A. an den Rollfuhrunternehmer (Güterbeförderer), B. an die Schalterkasse, C. an den Zollgüterbeförderer, D. an die Stationskasse (Güterkasse), E. an die Wagenladungskasse; sie dienen ferner zur Belastung dieser Personen und Kassen mit den angefallenen Ueberweisungsfrachten, Vorfrachten, Aufrechnungen und Frankaturrechnungen.

Bevor die angekommenen Frachtbriefe in die Belastungskarten aufgenommen werden, sind sie selbstverständlich einer sorgfältigen Nachprüfung zu unterziehen. Hierbei ist die Spalte „Ueberweisung“ in dem Empfangsschein auszufüllen und die genaue Uebereinstimmung der übrigen Angaben im Empfangsschein mit den entsprechenden Einträgen im Frachtbrief aufs pünktlichste zu prüfen und festzustellen. Diese Prüfung und Feststellung ist eine Hauptsache bei dem vorgeschlagenen Verfahren. Die Ueberweisung begreift in sich die Gesammtüberweisung der Versandstation, also einschliesslich Nachnahme, Nachnahmegebühr und Zuschlag für Interessedeklaration.

Von den nachstehenden zwei Musterformularen zu Belastungskarten ist das eine für den Rollfuhrunternehmer, das andere für die Schalterkasse usw. bestimmt.

Anlage 3.

. . . . , den . . ten . . . . 190 .

A. Belastungskarte Nr. . . . . .
für
den Rollfuhrunternehmer.

Fortlaufende Nummer	Frachtbrief-Nummer	Abgangs- bezw. letzte Umbehandlungs-Station	Empfänger	Gewicht		Ueberweisung		Rollgeld		Bemerkungen
				t	kg	ℳ	₰	ℳ	₰	

Anlage 4.

Stuttgart, den 17. September 1901.

B. Belastungskarte Nr. 1
für
die Schalterkasse.

Fortlaufende Nummer	Frachtbrief-Nummer	Abgangs- bezw. letzte Umbehandlungs-Station	Empfänger	Gewicht		Ueberweisung		Hiervon durchlaufend		Hiervon baar erhoben am 17.		Hiervon baar erhoben am 18.		Bemerkungen über Umbehandlungen, Rückrechnungen und dergl. (V. B. = Versandbuch)
				t	kg	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	
1	469	Heilbronn . .	F. Seid	—	60	—	50	—	—	—	50	—	—	
2	16	Rheinau . .	C. H. Burk . . .	—	57	—	—	—	—	—	—	—	—	
3	23	Remscheid .	G. Reisser . . .	—	333	12	30	—	—	12	30	—	—	
4	5	Höhr-Grenzhausen	Ellwanger . . .	—	60	12	20	—	—	12	20	—	—	
5	5	Zittau . . .	Güterabfertigung	Frankatur-Note		7	70	7	70	—	—	—	—	17/9. V. B. Nr. 6.
6	—	Rosenau . .	Nördlingen . . .	—	80	11	49	11	49	—	—	—	—	nach Böblingen weiter 18/9. V. B. Nr. 2.
7	343	Göppingen .	Belz	—	190	1	30	—	—	1	30	—	—	
8	12	Saalfeld . .	Schäfer	—	54	72	60	—	—	—	—	72	60	
				—	—	118	09	19	19	26	30	72	60	

Vor dem Eintrag in die Belastungskarten sind die Frachtbriefe nach A, B, C usw. auszuzeichnen. Dies geschieht durch Anschreiben dieser Buchstaben in der linken oberen Ecke der Empfangsscheine. Ebendaselbst sind auch die Nummern und Positionen der Belastungskarten zu vermerken, z. B. A. $\frac{5.}{10.}$, d. h. Belastungskarte A, Nr. 5, Position 10. Die Einträge in das Formular sind nach Maassgabe des Vordrucks auf Grund der Frachtbriefe zu bewirken. Abgesehen hiervon soll die Empfangsstation den freiesten Spielraum in der Führung dieser Karten haben. Sie soll in der Lage sein, je nachdem besondere örtliche Verhältnisse es zweckmässig oder geboten erscheinen lassen, die Belastungskarten systematisch führen zu lassen (z. B. nach Stadtbezirken, nach Fuhren, nach Verbänden, nach Stückgutsendungen und Wagenladungsgütern) oder chronologisch (z. B. nach der Zugfolge, nach der Entlastung der Wagen) oder in bunter Weise. Nothwendig ist nur, dass die Nummer, unter welcher der Frachtbrief in der Belastungskarte läuft, nebst dem zugehörigen Buchstaben (A, B usw.) immer ganz zuverlässig und richtig auch auf dem Empfangsschein vermerkt wird. Die Belastungskarten sind im Wege des Pausverfahrens herzustellen. Die Bleikarte verbleibt der Abfertigungsstelle, die Blaukarte dagegen wird sammt den zugehörigen Frachtbriefen und Empfangsscheinen dem Rollfuhrunternehmer, dem Schalter usw. ausgehändigt. Bei der Aushändigung ist Frachtbrief um Frachtbrief mit dem Eintrag in der Belastungskarte zu vergleichen und für den Empfang der Frachtbriefe unter Beisetzung der Uebergabezeit in der Bleikarte Bescheinigung zu ertheilen. Für den Rollfuhrunternehmer (A), den Schalter (B), den Zollgüterbeförderer (C), die Wagenladungskasse (E) werden täglich in der Regel mehrere Belastungskarten nothwendig werden. Die A-, B-, C- und E-Karten sind daher täglich mit Nr. 1 beginnend fortlaufend zu nummeriren; als D-Karte (Stundungsnehmer) kann eine einzige Karte den ganzen Monat hindurch benutzt werden. In jeder Belastungskarte ist die Spalte Ueberweisung und nach Bedarf auch die Gewichtsspalte aufzurechnen. Auf der letzten A-, B-, C- und E-Karte eines Tages ist eine Zusammenstellung zu fertigen zum Zweck der Ermittelung der Tagesbelastung des Rollfuhrunternehmers, Schalters usw. Auf Grund dieser Belastung ist mit dem Rollfuhrunternehmer usw. von der Stationskasse abzurechnen. Zum Nachweis des Gesammtanfalls ist eine monatliche Zusammenstellung der A-, B-, C- usw. Karten zu fertigen. Die Schalterkasse im besonderen hat ihrerseits die abgetrennten Empfangsscheine im Laufe des Tages mit dem Gelde in die Schalterkasse zu legen, sie hat sodann nach Schalterschluss die eingegangenen Frachtbeträge auf Grund der Empfangsscheine in ihrer B-Karte einzutragen und die Einzelbeträge aufzurechnen. Dadurch ergibt sich die tägliche Schaltereinnahme.

Jede erledigte Belastungskarte ist, belegt mit den quittirten und geordneten Empfangsscheinen und versehen mit der Beurkundung der Uebereinstimmung zwischen der Karte und den beigegebenen Empfangsscheinen, an die Stationskasse zu übergeben. Diese benutzt das Material weiter bei der Rechnungslegung. Der Rollfuhrunternehmer hat in seiner Blaukarte auch die erhobenen Rollgelder nachzuweisen.

Auf mittleren und kleinen Stationen gestaltet sich die Sache natürlich wesentlich einfacher als auf einer grossen Station, wie sie hier vorausgesetzt ist.

Für die Empfangsstation ergeben sich aus dem geschilderten Verfahren folgende Geschäftsvereinfachungen: Wegfall des Belastungsbuches des Rollfuhrunternehmers, des Schalters, der Wagenladungskasse und des Zollgüterbeförderers, Wegfall des Belastungsbuches für gestundete Frachten, Wegfall des Einzugsregisters des Schalters und der Wagenladungskasse, Wegfall des Tagesnachweises (verbandsweise Frachtenausscheidung), Wegfall der Empfangsrechnung. Hierzu kommen weiter die mit dem Empfangsschein besonders verbundenen Erleichterungen und zwar: Wegfall der Güterablieferungsscheine und Quittungsbücher, Vereinfachung, unter Umständen Wegfall der Fuhrenzettel und Wegfall der Benachrichtigungsschreiben. Um den Empfangsschein als Benachrichtigungsschreiben benutzen zu können, ist es nothwendig, dass ein entsprechender Vermerk auf der Rückseite des Empfangsscheins gemacht wird. Dieser Vermerk kann mit Gummistempel oder Deckstreifen angebracht werden und hätte etwa zu lauten wie folgt: Zur Post gegeben am

17./9. 01 Stde. 12. Es sind für Sie 50 kg Güter angekommen, welche Sie innerhalb ein/zwei/drei mal 24 Stunden unter Rückgabe dieses auf der Vorderseite zu quittirenden Empfangsscheins in Empfang nehmen wollen.

Güter/Eilgut -Abfertigungsstelle ...., den 190

....

4. Rechnungslegung und Kontrole.

Die Versandstation führt, wie schon oben erwähnt, eine besondere Versandrechnung nicht. Das abgeschlossene Versandbuch bildet zugleich die Versandrechnung und wird zu Prüfungszwecken auf kurze Zeit an die Rechnungskontrole eingesandt. Nach vollzogener Prüfung wird das Versandbuch alsbald wieder an die Versandstation zurückgegeben. Die Empfangsstation führt eine besondere Empfangsrechnung ebenfalls nicht; sie benutzt vielmehr die ihr zugekommenen Pausen aus den Versandbüchern, nachdem sie diese Pausen zuvor entsprechend der seitherigen Empfangsrechnung gelegt und geordnet hat, als Empfangsrechnung. Auf Grund des Pausmaterials hat die Empfangsstation verkehrsweise Zusammenstellungen anzufertigen, ganz wie die seitherigen Zusammenstellungen. Vor der Fertigung dieser Zusammenstellungen müssen aber die Einträge in den Pausen auf der Empfangsstation an der Hand der Empfangsscheine einer Prüfung unterzogen werden. Die Empfangsscheine sind zu diesem Zweck von der Stationskasse stationsweise und der Nummernfolge nach zu legen und auf Unterlagen thunlichst seitengleich mit dem Versandbuch (d. h. je 30 Scheine auf einer Unterlage für verkehrsreichere Stationen) aufzukleben. Diese Prüfung ist nothwendig um festzustellen, dass zwischen den Einträgen in den Pausen (Versandbuch) einerseits und in den Belastungskarten andererseits Uebereinstimmung vorhanden ist. Die Prüfung der Einträge in den Belastungskarten auf Grund der Empfangsscheine ist nach Ziffer 3 oben schon vorher bewirkt und die Uebereinstimmung beurkundet worden. Diese Prüfung bildet zugleich eine weitere Kontrole der Versandstation, so dass Unregelmässigkeiten trotz aller Einfachheit des Verfahrens ausgeschlossen erscheinen. Die Zusammenstellung wird nebst dem Pausmaterial und den Empfangsscheinen zu Prüfungszwecken usw. an die Kontrole eingeschickt. Während die Zusammenstellung mit dem zugehörigen Pausmaterial der Kontrole verbleibt, sind die Empfangsscheine an die Empfangsstation zurückzugeben.

Bei der Bedeutung, welche den Empfangsscheinen nach dem geschilderten Verfahren zukommt, ist der Aufbewahrung dieser Scheine selbstverständlich die grösste Sorgfalt zuzuwenden. Es wird namentlich nothwendig werden, die Fuhrleute der Rollfuhrunternehmer mit verschliessbaren Ledertaschen zu versehen.

Es war nicht zu vermeiden, theilweise trockene Einzelheiten zur Sprache zu bringen. In alle Einzelheiten des Verfahrens einzugehen, war aber nicht die Absicht des Verfassers, zumal die verschiedenen örtlichen Verhältnisse zahlreiche mehr oder weniger weitgehende Besonderheiten bedingen, über welche im Allgemeinen nicht leicht etwas gesagt werden kann. Ebensowenig war beabsichtigt, die Führung der Kassenbücher (Frankaturenbuch, Nachnahmebuch, Nebengebührenbuch, Depositenbuch und dergl.) und der Differenz- und Meldebücher in den Rahmen dieser Abhandlungen einzubeziehen, obwohl sich hierüber manches im Sinne einer Geschäftsvereinfachung anführen liesse.

Noch eine Frage ist zu beantworten: Kann das vorgeschlagene Verfahren auch mit den schon vorhandenen gestempelten Frachtbriefen durchgeführt werden? Ja, unter Verwendung eines auf der Vorderseite entsprechend bedruckten, auf der Rückseite gummirten Deckstreifens, welcher auf dem Empfangsschein an der Stelle des Kontrolestempels aufgeklebt wird. Dies Verfahren ist zwar nicht ganz einwandsfrei, weil der Empfangsschein als Urkunde zu dienen hat, dem Einwand ist aber keine erhebliche praktische Bedeutung beizumessen, weil die Richtigkeit des Empfangsscheines im Streitfall aus dem Versandbuch, aus der Pause, aus der Belastungskarte und aus dem Frachtbrief unschwer erwiesen werden kann. Auch die internationalen Frachtbriefe dürften dem Verfahren kein unüberwindliches Hinderniss in den Weg legen.

Durch das vorgeschlagene Verfahren werden ausser mehr oder weniger schwierigen Geschäften namentlich zahlreiche rein mechanische Schreibarbeiten ausgeschaltet. Dasselbe bietet sonach zur Verwendung mechanischer Abschreiber keinen Raum mehr, wie seither. Von dem Hilfspersonal der Abfertigungsstelle muss selbständige Arbeit und daher nicht blos äusserste Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, sondern auch vollkommene Dienstkenntniss gefordert werden.

Ein Blick auf die finanzielle Seite der Sache lässt erkennen, dass Geschäftsvereinfachungen von der Tragweite wie die vorgeschlagenen im Bereiche des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes und noch mehr im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen an Material- und Arbeitskosten Ersparnisse ermöglichen müssen, die im Laufe der Jahre in die Millionen gehen.

Von dem Zustand, da das Geschäft der Güterabfertigung zum grossen Theil auf das Publikum abgewälzt ist, wo die Gütertarife wesentlich vereinfacht sind, wo die Markenverwendung im Güterdienst vorherrschend ist, wo gar Automaten die Abfertigung der Güter besorgen und Rechenmaschinen die Rechnungslegung, sind wir heute wohl noch weit entfernt. Vorläufig gilt es, das zunächst Erreichbare anzustreben, dieses aber auch zu verwirklichen.

K.

Ueber elektrische Schnell- und Fernbahnen

hielt in der letzten Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde (s. S. 1251 d. Ztg.) der Chefingeniör der Allgemeinen Elektrizitäts-gesellschaft, O. Lasche-Berlin, einen interessanten Vortrag. Er führte aus, wie bei der grossen Entwickelung, welche Industrie und Handel in den einzelnen Ländern selbst sowohl als auch durch die Beziehungen der verschiedenen Länder untereinander genommen hat, bei den regen Wechselwirkungen zwischen den Handelsmittelpunkten und den Knotenpunkten der Industrie sich immer mehr das Bedürfniss nach schnellen und leistungsfähigen Verkehrsmitteln geltend macht. Heute erfordert eine Reise viel Zeit wegen der gegebenen Fahrgeschwindigkeit und der grossen Zwischenräume zwischen den einzelnen Fahrgelegenheiten. Ein Schnellverkehr mit Einzelwagen, die zwischen den Hauptstädten in kurzen Zwischenräumen einander folgen, würde daher einem Bedürfniss entsprechen, ebenso würde ein Schnellverkehr in kurzen Zwischenräumen zu gewissen Tageszeiten die Möglichkeit gewähren, aus der Grossstadt und den Industriemittelpunkten nach des Tages Arbeit in der freien Natur Erholung zu suchen. Für einen solchen Betrieb ist die Elektrizität die gegebene Kraftquelle. Die Elektromotoren ohne hin- und hergehende Massen, welche Stösse und Erschütterungen hervorrufen müssen, sind für hohe Umdrehungszahlen wie geschaffen. Der Fortfall von Rauch und Staub, die Möglichkeit, die Einzelwagen mit freiem Durchblick nach vorn und nach hinten auszuführen, machen neben der bequemen Zugfolge das Reisen erheblich angenehmer.

Wie bekannt, ist die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen in Berlin augenblicklich mit Versuchen beschäftigt, welche Unterlagen schaffen sollen für einen Schnellverkehr mit 200 und 250 km Geschwindigkeit in der Stunde. Hierfür dürfte es erforderlich sein, den heutigen Oberbau umzugestalten. Es ist aber schon heute möglich zu sagen, dass

unter Beibehaltung des jetzt bestehenden Oberbaues beim elektrischen Betriebe Fahrgeschwindigkeiten bis zu 150 km wohl erreicht werden könnten, weil eben der elektrische Einzelwagen den Oberbau und die Brücken viel weniger belastet, als die Lokomotive der Dampfbahn. In erster Linie kommt hier in Betracht, dass der grösste Raddruck bei einer Schnellzuglokomotive 7,5 t beträgt, dagegen bei einem elektrischen Einzelwagen nur 5 t. Zweitens ist das Gesammtgewicht eines Schnellzuges mit 4 Durchgangswagen etwa 250 t, das eines elektrischen Einzelwagens für den Fernverkehr nur 40 t. Hierzu tritt noch der ungünstige Einfluss der hin- und hergehenden Massen an der Lokomotive sowie der Gegengewichte in den Treibrädern. Als dritter Punkt sei hervorgehoben, dass sich das Zuggewicht, auf einen Reisenden bezogen, unter Annahme der vollen Besetzung eines Schnellzuges von 4 Wagen auf etwa 1 000 kg stellt, während es in gleicher Weise für den elektrischen Einzelwagen gerechnet nur 600 bis 650 kg beträgt. Ein Vergleich der letzten Zahlen lässt erkennen, dass weniger Arbeit zur Beförderung der gleichen Zahl Fahrgäste beim elektrischen Betriebe erforderlich ist; dabei ist noch ausser Acht gelassen, dass die Wahrscheinlichkeit für die volle Besetzung der Fahrzeuge bei einem Schnellverkehr mit kurzen Zwischenräumen grösser ist als bei unserem heutigen Verkehr mit der geringen Anzahl von Zügen am Tage Es würde daher vom Publikum schon als eine Annehmlichkeit empfunden werden, wenn auf einzelnen Strecken unter Aufrechterhaltung des heutigen Dampfbetriebes zu den Zeiten des grössten Bedarfes ein derartiger Schnellverkehr mit elektrischen Einzelwagen eingeschaltet würde

Abweichend vom Dampfbetriebe, bei dem jede Lokomotive ihre Krafterzeugungsstelle mit sich führt, wird bei elektrischem Betriebe die Krafterzeugung centralisirt, das heisst, an einem Punkte sind grosse Maschinen zur Erzeugung des Stromes aufgestellt und von hier aus wird ein grosses Gebiet mit der nöthigen Kraft versorgt. In solchen Centralen lässt sich die Kohle erheblich besser ausnutzen, d. h. mit einem Kilogramm Kohle erheblich mehr Kraft erzeugen, wie auf der Lokomotive mit ihrem beschränkten Raum. Alle im Maschinenbau und in der Elektrotechnik gemachten Fortschritte können hier in der besten Weise ausgenutzt werden. Die Lage der Centrale kann so gewählt werden, dass die Brennstoffzufuhr die geringsten Kosten erfordert. Man kann sie auf Gruben anlegen und Brennstoffe verwerthen, die sonst wegen ihrer geringen Heizkraft Transportkosten nicht lohnen. In Ländern mit grossen verfügbaren Wasserkräften können diese in bester Weise zur Stromlieferung für den Bahnbetrieb herangezogen werden; in der Schweiz, in Italien und vor allem in Schweden sind denn auch schon umfangreiche Vorarbeiten in dieser Richtung ausgeführt worden. Die Fortleitung grosser Kraftmengen in Form des elektrischen Stromes bietet heute keine Schwierigkeiten mehr, da Ströme von höchster Spannung bis etwa 50 000 Volt ohne Schwierigkeiten und ohne Gefahr mehrere hundert Kilometer weit mit Leitungen von verhältnissmässig geringem Durchschnitt geführt werden können. Man muss dann Drehstrom wählen, der auch sonst in technischer Beziehung erhebliche Vortheile bietet und in einfachster Weise die Erniedrigung der Spannung auf ein solches Maass gestattet, wie es für den Verbrauch in den Motoren selbst erforderlich ist.

Natürlich ist beim Schnellbetrieb auch die Betriebssicherheit in vollkommenster Weise zu wahren erforderlich. — Durch eifriges Studium und umfassende Versuche ist es gelungen, die Führung des Wagens so einfach zu gestalten, dass zur Bedienung aller erforderlichen Apparate ein einziges Handrad genügt. Will der Führer anfahren, so dreht er dieses Handrad nach rechts und erreicht eine um so grössere Geschwindigkeit, je weiter er nach rechts dreht. Will er langsamer fahren, so dreht er es wieder nach links und schaltet bei weiterem Drehen die elektrische Bremse ein, bringt also den Wagen zum Halten. Der Führer kann also seine ganze Aufmerksamkeit auf die Strecke und die Fahrsignale richten, was für die Sicherheit des Betriebes naturgemäss von grösstem Vortheil ist. Dabei sind die Apparate so eingerichtet, dass das Anfahren und Bremsen nicht stossweise, sondern ganz stetig erfolgt, und dass es dem Führer unmöglich ist, mit grösserer Heftigkeit anzufahren, als es zulässig festgelegt ist. Die Kabel und sonstigen Leitungen im Wagen sind selbstredend so angeordnet, dass jegliche Gefahr ausgeschlossen ist; im Falle eines Kurzschlusses wird der Strom sofort selbstthätig durch Schmelzen einer Sicherung ausgeschaltet. Das Auftreten von Strömen im Wagen selbst ist ausgeschlossen, da alle Theile des Wagens unter sich mit den Schienen, somit also mit der Erde metallisch verbunden sind.

Aber nicht nur für den Fernverkehr, sondern auch für den Vorort- und Stadtverkehr bietet die Verwendung der Elektrizität bedeutende Vortheile, sie ist vielleicht das einzige Mittel, auf bestehenden Anlagen den stetig wachsenden Verkehr zu bewältigen. Hier würde allerdings die Verwendung von Einzelwagen nicht angebracht sein, sondern der Verkehr muss mit Zügen erfolgen, die aus mehreren Wagen bestehen, von denen der vordere und der hintere mit Motoren zu versehen wären. Die Führung würde von dem jeweils vorderen Wagen aus geschehen. Da die Motorwagen auch hier zur Aufnahme von Fahrgästen eingerichtet sind, so würde schon bei gleicher Zuglänge eine grössere Anzahl von Reisenden unterzubringen sein wie bei der Dampfbahn. Weiterhin lässt sich aber bei derartigem elektrischen Betriebe eine grössere Anzugskraft und damit ein erheblich schnelleres Anfahren und Bremsen erreichen, und gerade dieses ist bei der kurzen Aufeinanderfolge der Haltestellen allein geeignet, eine schnellere Zugfolge zu ermöglichen und die Bewältigung eines erheblich gesteigerten Verkehrs auf die Dauer zu sichern.

Der Vortragende ging weiterhin auf verschiedene technische Einzelheiten der Wagenausbildung ein, wie sie von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft gewählt worden sind, und hob dabei hervor, dass für den Bau des Schnellbahnwagens so sorgfältige und umfassende Versuche angestellt worden, dass die hieraus hervorgegangenen Formen als Vorbild für ihre weiteren Arbeiten auf dem Gebiete des elektrischen Bahnbetriebes gelten dürften. Als wichtigste Theile wurden erwähnt die Apparate zur Führung des Wagens und die Motoren. Die Apparate sind auf einer ganz neuen Grundlage entworfen und zeichnen sich neben der Einfachheit, der Gestaltung und Bedienung durch geringen Raumbedarf, geringes Gewicht und hervorragende Betriebssicherheit aus. Bei den Motoren kam hauptsächlich die Frage der Aufhängung in Betracht, und es wurde nach sorgfältigen Erwägungen eine eigenartig abgefederte Aufhängung gewählt, um sowohl die Motoren als auch den Oberbau möglichst zu schonen und hierdurch eine möglichst grosse Fahrgeschwindigkeit zu ermöglichen.

Der Vortragende begründete die rückhaltlosen Mittheilungen über die neuesten Ergebnisse so langwieriger Arbeiten mit der Bitte an die Mitglieder des Vereins um ihre Mitarbeit an der Entwickelung des elektrischen Bahnbetriebes, und wies darauf hin, dass es geboten sei, bei so schwierigen, aber auch so wichtigen Fragen der Oeffentlichkeit Gelegenheit zur Kritik zu bieten, um so allen Fachgenossen ein Mitwirken zu ermöglichen.

Im Auslande, insbesondere in England verfolgt man die Arbeiten mit allergrösstem Interesse, und gerade seitens derjenigen Kreise, welche das Eisenbahnwesen vertreten. Sicher wäre es eine schöne Errungenschaft für uns Deutsche, wenn die Einführung des elektrischen Betriebes der Voll- und Fernbahnen, auf welche England in kürzester Zeit kommen muss, deutschen Firmen übertragen wird. Ein noch schöneres Ergebniss wäre es, wenn es möglich würde, dass die deutsche Industrie dank der Arbeiten der deutschen Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen die ersten elektrischen Fernbahnen bauen und in Betrieb bringen könnte im Deutschen Reiche.

Der Fernsprecher im Dienst der Eisenbahnen.

Fernsprecheinrichtungen haben nicht nur im öffentlichen Verkehr so rasche Verbreitung gefunden, auch in den verschiedenen Zweigen des Eisenbahndienstes ist dieses moderne Verkehrsmittel in umfangreicher Weise zur Anwendung gelangt. In erster Linie lag es nahe, dass jede Eisenbahnverwaltung sich ein bahneigenes Fernsprechnetz einrichten liess, durch welches den Beamten der Verwaltung und den technischen Dienstvorständen es ermöglicht wurde, mit den wichtigeren Dienststellen sofort in Verbindung zu treten. Die letzteren sind wieder mit den ihnen zugetheilten Abtheilungsbeamten durch Fernsprecher verbunden, so dass rasche Erledigung dienstlicher Aufträge einerseits und wesentliche Verminderung des „Schreibwerks“ andererseits erzielt worden ist. Weiter war es meist als erforderlich erkannt worden, dass die verschiedenen benachbarten Eisenbahnverwaltungen, unter sich sowohl, als mit dem vorgesetzten Ministerium, in Fernsprechanschluss stehen, was leicht durch geeigneten Anschluss an das öffentliche Fernsprechnetz der Reichspostverwaltung erreicht werden konnte, wie denn gern zugegeben wird, dass diese umfangreichen inländischen

und nach dem Ausland führenden, immer mehr sich erweiternden Fernsprechanlagen wesentlich auch den Interessen der Eisenbahnverwaltungen zu Statten kommen. Naturgemäss war es ferner in erster Linie zweckmässig, die wichtigeren Eisenbahngüterabfertigungen an das öffentliche Fernsprechnetz anzuschliessen, damit es jedem Interessenten ermöglicht ist, die für die Güterbeförderung gewünschten und zugelassenen Rücksprachen auf raschem Wege zu erledigen. Weitere Fernsprechanschlüsse mit Betriebs- bezw. Verkehrsinspektionen u. a. Behörden ermöglichen beiderseits rasche Erledigung dienstlicher Angelegenheiten; besondere Vorschriften schützen hierbei vor unzulässiger oder missbräuchlicher Benutzung.

Im bahneigenen Fernsprechnetz war es zweckmässig, die Hauptorgane der Verwaltung mit den wichtigeren Stationen der eigenen Strecken zu verbinden, wodurch eine rasche Erledigung von Dienstsachen, insbesondere bezüglich der Wagenrapportirung, Wagen- und Maschinenstellung, Personalangelegenheiten usw., schliesslich aller derjenigen Vorgänge erreicht wurde, für welche eine schriftliche Behandlung nicht erforderlich ist. Erzielt wurden hierdurch Vereinfachung des Geschäftsganges und wesentliche Ersparniss an Arbeitskräften. Im Zugabfertigungs- und Rangirdienst grösserer Stationen ist die Verständigung durch Fernsprechverbindungen unentbehrlich geworden. Wie dem Lokomotivführer durch das Bremsventil der Luftdruckbremse der ganze Zug in die Gewalt gegeben ist, so der zuständigen Befehlsstelle der ganze Bahnhof durch die Fernsprechverbindungen dieser Stelle mit den einzelnen Wärtern, Beamten des Fahrdienstes, den Werkmeistern, den Werkstätten-, Bahnmeistern usw., wodurch rasch Aufträge aller Art, Dispositionsänderungen, Verspätungsmeldungen u. dergl. gegeben und die Pünktlichkeit des Zugabfertigungsdienstes wesentlich erhöht werden kann. Dabei ist es selbstverständlich, dass Dienstpläne, Fahrordnungen, Fahrpläne den einzelnen Stellen gedruckt oder geschrieben vorliegen und die hier in Betracht kommenden Abänderungen stets schriftlich oder durch Morsewerk gegeben werden. Ferner haben sich Fernsprechverbindungen der Hauptstationen mit den Vorortstationen und den Rangirbahnhöfen als sehr nützlich erwiesen.

Bei Nebenbahnen bedient man sich vielfach lediglich der Fernsprecheinrichtungen für die Sicherung des Zugdienstes und zur gegenseitigen Verständigung, bei jahrelangem Betrieb haben sich Anstände in dieser Hinsicht nicht ergeben. Diese Erfahrungen haben vielmehr ermöglicht, kleine Stationen von Nebenbahnen an Stelle von Beamten mit Agenten zu besetzen und hierdurch auch hier nicht unwesentliche Ersparnisse zu erzielen. Ebenso erhalten Blockstationen und Hilfsstationen neuerdings vorzugsweise Fernsprechverbindung mit den Nachbarstationen; mit Recht zieht man diese einer Morseverbindung vor, weil die Erfahrung gelehrt hat, dass bei Betriebsstörungen, bei Unfällen durch Fernsprecher leicht die nöthige Verständigung mit der Nachbarstation erreicht wird, während Morsetelegramme, aufgegeben von dem durch den Unfall aufgeregten Personal, meist schwer zu lesen sind.

Schliesslich bedient man sich beim Rangirdienst in erfolgreicher Weise der lautsprechenden Telephone (Firma Siemens & Halske), bei welchen Anlagen die Rangiraufträge vom Rangirkopf aus nach den Stellwerken durch Fernsprecher gegeben werden, in der Weise, dass die vor den Schalltrichtern stehenden Stellwerkswärter laut und deutlich diese Aufträge vernehmen, ohne ihrerseits sich besonderer Hörer bedienen zu müssen.

Aus diesen kurzen Darlegungen dürfte sich ergeben, dass die Fernsprecheinrichtungen im Dienste der Eisenbahnen als eine werthvolle Vermehrung der Hilfsmittel für Eisenbahnzwecke bezeichnet werden können.

Mz., August 1901. Z.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat August d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 8 Entgleisungen auf freier Bahn (darunter 5 bei Personenzügen), 18 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 2 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 1 bei Personenzügen), 27 Zusammenstösse in Stationen (davon 7 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete getödtet, 32 Reisende, 13 Bahnbedienstete und 2 fremde Personen verletzt.

— **Einziehung von Sonderfahrkarten.** Die „Berl. Pol. Nachr." treten den Klagen entgegen, die in der Presse über die mit der Einführung der 45 tägigen Rückfahrkarten verbundene Einziehung einer ganzen Reihe von Sonderfahrkarten und die in manchen Fällen damit verbundene Erhöhung des Fahrpreises geführt werden. „Wenn insbesondere darauf hingewiesen wird, dass allein im Bezirk der Eisenbahndirektion Magdeburg 32 solcher billigen Fahrkarten zur Einziehung gelangt sind, so wird übersehen, dass einer der wichtigsten Zwecke, um deretwillen die Verlängerung der Dauer der Rückfahrkarten auf 45 Tage erfolgt ist, die Vereinfachung der Personentarife durch Beseitigung der nachgerade ganz übermässig zahlreichen besonderen Fahrkarten war und dass daher einer der wichtigsten Zwecke der Maassregel verfehlt werden würde, wenn man neben den 45 tägigen Rückfahrkarten noch den ganzen Rattenkönig von Sonderfahrkarten bestehen lassen wollte. Wenn bei der Einziehung jener Sonderfahrkarten, deren Vorzüge gegenüber den früheren Rückfahrkarten nicht sowohl in ihrer grösseren Billigkeit als ihrer längeren Geltungsdauer bestanden, in einer Reihe von Fällen eine Vertheuerung des Fahrpreises eintritt, so ist dies an sich eine unvermeidliche Folge einer auf Vereinfachung des Fahrkartenwesens gerichteten Maassregel und fällt überdies gegenüber der durch die Einführung der 45 tägigen Rückfahrkarten gebotenen Erleichterung und Verbilligung des Verkehrs im ganzen nicht ins Gewicht."

— **Gegen weitere Verbilligungen im Personenverkehr** sprechen sich die „B. P. N." in folgender Weise aus:

Obwohl die Einführung der Geltungsdauer für die Rückfahrkarten von 45 Tagen, wie die Betriebsergebnisse der letzten Monate zeigen, einen nicht unerheblichen Ausfall in den Einnahmen aus dem Personenverkehr nach sich gezogen hat, so sind doch in der Presse und im Publikum vielfach an diese Verkehrserleichterung weitergehende Forderungen an die Eisenbahnverwaltung geknüpft worden. Bald wird gegen die Beseitigung der anderen billigeren Fahrkarten Protest erhoben, obwohl doch gerade die Vereinfachung der Personentarife und des Fahrkartenwesens einer der wesentlichsten praktischen Zwecke der Einführung der 45 tägigen Rückfahrkarten ist, bald verlangt man die Beseitigung der Rückfahrkarten unter Herabsetzung des Preises der einfachen Fahrkarten auf die Hälfte des Preises der Rückfahrkarte. Wieder andere erheben die Forderung, dass die Eisenbahnverwaltung ohne Rücksicht auf die dadurch entstehenden Kosten den Vorortverkehr der Grossstädte so ausgestalte, dass dadurch der Theuerung und dem Mangel an Wohnungen in diesen Städten abgeholfen werde. Ganz abgesehen davon, ob diese letztere Aufgabe überhaupt der Staatsbahnverwaltung und ob sie nicht vielmehr den dem lokalen Personenverkehr dienenden Unternehmungen zufällt, für welche das Kleinbahngesetz den Rahmen geschaffen hat, übersehen alle diese an die Eisenbahnverwaltung herantretenden Forderungen, dass der Personenverkehr derjenige Zweig des Eisenbahnverkehrs ist, welcher am wenigsten Ueberschuss abwirft. Wenngleich sich der Natur der Sache nach die Selbstkosten des Personenverkehrs nicht mit völliger Sicherheit angeben lassen, so unterliegt es doch keinem Zweifel, dass der Beitrag, welchen die Staatsbahnen zur Bestreitung des allgemeinen Staatsaufwandes über die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld hinaus leisten und nach Lage unserer Finanzen leisten müssen, in der Hauptsache aus dem Güterverkehr herrührt. Unwirthschaftliche Maassnahmen auf dem Gebiete des Personenverkehrs würden daher die Bedeutung der Vergünstigung Einzelner zu Lasten der Gesammtheit haben und würden überdies die unerwünschte Folge nach sich ziehen, dass der Güterverkehr noch mehr als bisher zur Beschaffung der nöthigen Mittel zwecks Bestreitung des Staatsaufwandes herangezogen werden müsste. Die Staatsregierung hat aber gelegentlich der Vorlegung der wasserwirthschaftlichen Vorlage ihrer Ueberzeugung Ausdruck gegeben, dass die heimische Industrie und die heimische Landwirthschaft einer Verbilligung ihrer Produktionskosten durch thunlichste Herabsetzung der Frachten für wichtige Produktionsmittel und Massenerzeugnisse bedürfen, wenn sie mit Erfolg dauernd dem Wettbewerbe des Auslandes die Spitze bieten sollen. Von diesem Gesichtspunkte aus ist die Tarifpolitik der Staatsbahnen von jeher geleitet worden, wie dies die stetige Herabsetzung des durchschnittlichen Frachtsatzes für das Tonnenkilometer beweist. Sie hat noch jüngst durch die Herabsetzung der Fracht für Erze und die Einführung des Rohstofftarifs für den Kohlenbezug vom Auslande diesem Grundsatze entsprechend gehandelt; aber ihr sind

naturgemäss Schranken durch das finanzielle Bedürfniss des Staates gezogen. Müsste der Güterverkehr auch noch beträchtliche Ausfälle aus dem Personenverkehr tragen, so liegt die Gefahr nahe, dass die Eisenbahnverwaltung nicht mehr imstande sein würde, ihrer Aufgabe gerecht zu werden. Gerade ihre volkswirthschaftliche Aufgabe legt daher der Staatsbahnverwaltung die Pflicht auf, unwirthschaftliche Maassregeln auf dem Gebiete des Personenverkehrs, auch wenn sie populär erscheinen, zu vermeiden.

— **Deckung der Kosten für bauliche Anlagen und Beschaffungen der Privateisenbahnen in Preussen.** Hierüber hat der Minister der öffentlichen Arbeiten an die Eisenbahnkommissare nachstehenden Erlass gerichtet. „Zur Bestreitung von Ausgaben für bauliche Ausführungen und Beschaffungen der Privateisenbahnen, welche von diesen als Ergänzungen und Erweiterungen des Unternehmens angesehen werden, und deren Deckungsmittel deshalb nicht aus den laufenden Betriebseinnahmen genommen, sondern durch Erhöhung des Anlagekapitals gewonnen werden sollen, werden, soweit Anlagekapitalien z. Zt. nicht mehr verfügbar sind, die Kosten vielfach zunächst vorschüssig aus den bereiten Mitteln des Betriebes gedeckt. Derartige Vorschüsse bleiben dann häufig jahrelang offen, bis die Nothwendigkeit endgültiger Deckung sich geltend macht.

Da die Vermehrung des Anlagekapitals nur entweder durch Ausgabe neuer Aktien oder durch Aufnahme einer Schuld (Darlehen oder öffentliche Anleihe) möglich ist, hierzu aber in beiden Fällen gesetzlich die Genehmigung der Staatsregierung nothwendig ist, so hat die Staatsaufsichtsbehörde die Pflicht, vor der Genehmigung zu prüfen, ob diese Art der Geldbeschaffung der Natur der einzelnen Ausgaben entspricht, oder ob im Interesse einer soliden Wirthschaftsführung des Unternehmens und um dessen Zukunft nicht zu Gunsten der Gegenwart und des Dividendeninteresses der jeweiligen Aktionäre ungebührlich zu belasten, die dauernde Uebernahme solcher Ausgaben auf die Betriebseinnahmen gefordert werden muss. Die Aufsichtsbehörde kann im Verfolg dieser Prüfung dazu gelangen, die Frage in dem letzteren Sinne zu beantworten, also die Genehmigung zur Beschaffung ausserordentlicher Mittel zu versagen. Die Folge davon würde sein, dass derartige, im Laufe früherer Jahre vorschüssig verbuchte Beträge nachträglich dem Betriebsetat des laufenden Jahres sämmtlich zur Last gelegt werden müssten und dadurch das wirthschaftliche Gleichgewicht des Unternehmens unter Umständen in starke Schwankungen gerathen könnte. Zur Vermeidung solcher Folgen und behufs Gewinnung einer jederzeitigen klaren Uebersicht über die wirthschaftliche Lage der Privateisenbahnen haben daher die Vorstände derselben in jedem vor der Bauausführung oder Beschaffung zu stellenden Antrage auf Ertheilung der technischen Genehmigung zugleich die Frage der Kostendeckung zu erörtern, und falls die Mittel durch Erhöhung des Anlagekapitals gewonnen werden sollen, den Antrag auf Genehmigung hierzu eingehend zu begründen. Liegt dieser Fall vor, so ist ein solcher Antrag auch dann zu stellen, wenn die Ausführung oder Beschaffung einer besonderen technischen Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde nicht bedürfen sollte. Diese Anträge sind mir mit einer gutachtlichen Aeusserung des Eisenbahnkommissars und zwar auch dann vorzulegen, wenn die technische Genehmigung zuständigerweise von ihm ertheilt ist.

Wenn Beschaffungen zu Lasten des Erneuerungsfonds des Privatbahnunternehmens in Frage kommen, für welche diesem die Mittel ganz oder theilweise fehlen, so hat der Vorstand vor der Beschaffung die Art und Weise, wie die Deckung erfolgen soll, der Aufsichtsbehörde gegenüber ebenfalls zu erörtern und die Genehmigung dazu nachzusuchen und abzuwarten.

Die Herren Eisenbahnkommissare veranlasse ich, hiernach die Vorstände der ihrer Aufsicht unterstellten Privateisenbahnen mit Weisung zu versehen und sie aufzufordern, anzuzeigen, ob und welche Bauanlagen oder Beschaffungen der in Rede stehenden Art ausgeführt oder in der Ausführung begriffen sind, für welche die Frage der endgültigen Deckung der Kosten noch nicht geregelt ist; in diesem Falle würden die erforderlichen Anträge alsbald zu stellen sein. — Den Berichten sehe ich innerhalb 3 Monaten entgegen."

— **Zur Eisenbahnfrage Bürgel - Jena** schreibt die halbamtliche „Berl. Korresp." folgendes:

„In der ‚Täglichen Rundschau' und im ‚Berliner Tageblatt' wird ein Artikel der ‚Thüringer Rundschau' wiedergegeben, wonach Preussen bei der Behandlung der Eisenbahnfrage Bürgel-Jena der Stadt Jena Schwierigkeiten bereitet und von ihr gefordert haben soll, dass sie ihren Zuschuss von 30 000 ℳ auf 60 000 ℳ erhöhen, ihrerseits aber darauf verzichten solle, dass die Züge auch bis Jena fahren. Diese Angaben der ‚Thüringischen Rundschau', an die von den genannten Blättern abfällige Urtheile über die preussische Eisenbahnpolitik gegenüber den thüringischen Staaten geknüpft werden, ist nach unseren Informationen unzutreffend. In dem Staatsvertrage zwischen Preussen und Weimar über die Herstellung verschiedener Eisenbahnlinien in Thüringen, der bereits die Zustimmung des weimarischen Landtages gefunden hat, dem preussischen Landtage aber erst in der nächsten Tagung vorgelegt werden kann, ist von Weimar auch die Verpflichtung übernommen worden, den Grund und Boden für die hier in Rede stehende Linie Eisenberg-Porstendorf unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, eine Verpflichtung, deren Uebernahme auch bei preussischen Nebenbahnen von den Betheiligten beansprucht wird. Es kann sich daher bei jener Forderung an die Stadt Jena nur um Verhandlungen der Stadt mit der weimarischen Regierung handeln, über die hier nichts bekannt ist.

Hinsichtlich der Durchführung der Züge von Eisenberg über Porstendorf nach Jena ist der weimarischen Regierung zugesagt worden, dass Preussen ihren Wünschen hinsichtlich solcher Durchführung thunlichst entgegenkommen werde, und dass die Züge, deren Durchführung unthunlich erscheine, in Porstendorf günstigen Anschluss an die Züge der Bahn Jena-Camburg erhalten sollen. Mit der Stadt Jena haben Verhandlungen hierüber ebenso wenig wie über den Grunderwerb stattgefunden und es ist deshalb auch der angeblich geforderte Verzicht nicht beansprucht worden.

Uebrigens war nach früheren Zeitungsmeldungen die Zustimmung des weimarischen Landtages zu dem Staatsvertrage s. Zt. einstimmig erfolgt, so dass man wohl annehmen darf, dass, wenn auch nicht alle Wünsche der Betheiligten erfüllt sein mögen, doch im ganzen die getroffenen Abmachungen den Interessen des Landes wohl entsprochen haben. So wurde in einer Korrespondenz aus Weimar in einem süddeutschen Blatt besonders betont, dass ‚die Regierung sich alles in allem ganz unbedingt den Dank des Landes durch diesen Staatsvertrag erworben habe'."

— **Heimbeförderung von Truppen vom Kaisermanöver.** Die „N. A. Z." schreibt: „In einem vor einigen Tagen in der ‚Post' und dem ‚Reichsboten' aus der ‚Dirschauer Zeitung' unter der Ueberschrift: ‚Wirthschaftliches aus den Kaisermanöver-Provinzen' veröffentlichten Artikel wurde behauptet, dass sich das Eisenbahnnetz der Provinzen West- und Ostpreussen bei der Heimbeförderung der Truppen vom Kaisermanöver als unzureichend erwiesen habe und deshalb fast alle Truppen aus dem Manövergelände nach ihren Garnisonen hätten marschiren müssen. Dass dies thatsächlich falsch und das Gegentheil richtig war, ist schon in der ‚Post' berichtigend mitgetheilt worden. In Wirklichkeit wurden nach dem Schluss des Kaisermanövers am 19. und 20. September d. J. etwa 60 000 Mann und mehr als 5 000 Pferde aus dem Manövergelände mit der Eisenbahn heim befördert. Berücksichtigt man dabei, dass der Abtransport in letzter Stunde noch eine Verschiebung erfuhr und überdies mit der Beförderung grosser Manövertransporte in West- und Süddeutschland zusammenfiel, wodurch das Heranziehen der Betriebsmittel sehr erschwert wurde, und dass entgegen dem sonst üblichen Verfahren diesmal auch ein grosser Theil der berittenen Truppen mit der Eisenbahn nach ihren Garnisonen zurückkehrte, so kann die Heimbeförderung der Truppen von den westpreussischen Manövern nur als wohlgelungen und als eine besonders gute Leistung der Eisenbahn bezeichnet werden. Dieser Auffassung hat auch, wie wir hören, die oberste Militärbehörde in anerkennendster Weise der Staatseisenbahnverwaltung gegenüber Ausdruck gegeben."

Wir werden demnächst über die Leistungen der Eisenbahnen bei diesen Manövern noch eine eingehendere Darstellung aus berufener Feder bringen.

— **Zur Beschleunigung der Güterbeförderung** ist von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin eine praktische Neuerung getroffen worden. Bei der Güterabfertigungsstelle auf dem Anhalt-Dresdener Bahnhof sind nämlich seit einigen Tagen für die nach den Stationen Dresden, Halle, Leipzig und Luckenwalde zu versendenden Frachtstückgüter besondere Annahmeluken eingerichtet worden, welche durch entsprechende Schilder kenntlich gemacht sind. Durch diese Einrichtung wird nicht nur die Auflieferung der Güter beschleunigt, sondern auch die schnellste Beförderung gewährleistet, weil die Sendungen sogleich in bereitstehende Wagen geladen und diese, sobald sie ausreichend belastet sind, bestimmt mit dem nächsten geeigneten Zuge abgesandt werden. Ein Zwang, die Güter für die genannten Stationen ausschliesslich an den besonderen Luken aufzuliefern, besteht nicht. Es liegt aber im Interesse der Versender, von dieser Neuerung, die auch auf anderen Güterabfertigungsstellen eingeführt werden soll, möglichst Gebrauch zu machen.

— **Betriebseröffnungen.** 1. Am 28. September d. J. sind die nachbezeichneten, im Betriebe der ostdeutschen Eisenbahngesellschaft in Königsberg i/Pr. stehenden, der Kleinbahn-

Aktiengesellschaft in Marienwerder gehörenden und an diesem Orte an die preussischen Staatsbahnen (Direktionsbezirk Danzig) anschliessenden schmalspurigen (75 cm) Kleinbahnen für den Gesammtverkehr eröffnet worden, und zwar a) die 33,24 km lange Strecke Marienwerder-Falkenau mit den Stationen Marienwerder, Mareese, Kurzebrack, Ziegellack, Mewischfelde, Gr.-Weide, Kramershof, Johannisdorf, Rechtes Weichselufer, Linkes Weichselufer, Personenhaltestelle Mewe, Bahnhof Mewe, Haltestelle Mewe, Warmhof, Personenhaltestelle Gr.-Grünhof, Haltestelle Gr.-Grünhof, Kl.-Grünhof und Falkenau; b) die 23,81 km lange Strecke Marienwerder-Russenau mit den Stationen Marienwerder, Mareese, Oberfeld, Personenhaltestelle Neuhöfen, Personenhaltestelle Kl.-Grabau, Haltestelle Kl.-Grabau, Gr.-Grabau, Kanitzken, Weichselburg, Gr.-Nebrau, Kl.-Nebrau, Stangendorf und Russenau. Die Betriebsführung der vorgenannten beiden Strecken obliegt der Betriebsinspektion Bromberg der ostdeutschen Kleinbahngesellschaft, während die örtliche Betriebsleitung der „Bahnverwaltung der Kleinbahnen Marienwerder" in Marienwerder übertragen ist.

2. Am 30. September d. J. ist die ebenfalls im Betriebe der ostdeutschen Eisenbahngesellschaft stehende 45,18 km lange vollspurige Kleinbahn Culmsee-Melno, welche Eigenthum der gleichnamigen Kleinbahn-Aktiengesellschaft ist, mit den Stationen Culmsee Personenbahnhof, Culmsee Güterbahnhof, Bildschön, Herrmannsdorf, Dreilinden, Falkenstein, Beesdau, Wenzlau, Botschin, Orlowo, Plusnitz, Villisass, Mgowo, Debenz, Rheden, Kressau und Melno für den Wagenladungsverkehr und am 15. Oktober d. J. auch für den Personen- und Stückgutverkehr eröffnet worden. Die Betriebsführung der Bahn, welche in Culmsee an die Direktionsbezirke Bromberg und Danzig, in Melno an den Direktionsbezirk Danzig der preussischen Staatsbahnen anschliesst, liegt in den Händen der Betriebsinspektion Bromberg der ostdeutschen Kleinbahngesellschaft, während die örtliche Betriebsleitung der Bahnverwaltung der Kleinbahn Culmsee-Melno in Culmsee obliegt.

3. Am 15. Oktober ist die lediglich dem Güterverkehr dienende, im Eisenbahndirektionsbezirk Essen gelegene Verbindungsbahn Essen Rangirbahnhof-Kray Süd ohne Zwischenstationen eröffnet worden. Die Strecke ist wie die bereits bestehende Bahnverbindung Essen Rangirbahnhof-Kray Süd 3,2 km lang, so dass Entfernungsabkürzungen nicht eintreten.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenbezirk.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 92547 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15425 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 94185 und auf den Arbeitstag 15698 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 273 und im ganzen 1638 Doppelwagen oder 1,7 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Durch die neue Bodensee-Gürtelbahn von Radolfzell nach Lindau,** deren letzte Theilstrecke von Ueberlingen nach Friedrichshafen nach der Mittheilung auf S. 1197 d. Ztg. am 1. Oktober feierlich eröffnet worden ist, wird eine recht zweckmässige direkte Eisenbahnverbindung zwischen München und Basel auf einem zusammenhängenden Schienenwege von 428 km Länge hergestellt, da die bisherigen nächsten Eisenbahnwege zwischen München und Basel auf deutschem Gebiet über Ulm, Mühlacker und Karlsruhe eine Länge von 527 km und auf bayerischem, österreichischem und schweizerischem Gebiet über Lindau, Margarethen, Rorschach und Zürich eine Länge von 444 km haben. Der Fahrplan der neuen Bahn, die im nächsten Sommer auf ihrer ganzen Strecke mit Schnellzügen befahren werden soll, bietet schon jetzt Gelegenheit, die Reise zwischen München und Basel in beiden Richtungen ohne Wagenwechsel in 10 Stunden zurückzulegen (ab München 12.40 an Basel 11.04, ab Basel 7.02 an München 5.18).

— **Ueber den Güterverkehr in Stuttgart** hatten einige Tageszeitungen die Mittheilung gebracht, die Abnahme dieses Verkehres sei ein beredtes Zeugniss für den wirthschaftlichen Niedergang. Während im vergangenen Jahre um diese Zeit täglich etwa 50 bis 70 beladene Eisenbahnwagen in Stuttgart angekommen seien, um an Empfänger daselbst abgeliefert zu werden, gelangen gegenwärtig nur 15 bis 20 Wagen zur Ablieferung. Der „Staatsanzeiger für Württemberg" stellt fest, dass diese Nachricht völlig unzutreffend ist. Der Güterverkehr in Stuttgart sei bis jetzt nicht in der Abnahme, sondern in der Zunahme begriffen. Es sind in Stuttgart angekommen im Monat September d. J. 4709 Wagenladungen und 42416 Stückgutsendungen, im Monat September v. J. 4323 Wagenladungen und 40913 Stückgutsendungen, somit heuer mehr 386 Wagenladungen und 1503 Stückgutsendungen. Auch die Verkehrsbewegung im laufenden Monat Oktober sei bis jetzt durchaus befriedigend. Es treffen werktäglich ein nicht etwa nur 15 bis 20 Wagen, wie unrichtig angegeben wurde, sondern rund 200 Eisenbahnwagen mit Wagenladungsgütern und rund 1950 Stückgutsendungen in durchschnittlich 100 Stückgutwagen. Wie der Empfang, so weist auch der Versand von Gütern in Stuttgart eine befriedigende Steigerung auf.

Dass wir in einer Zeit wirthschaftlicher Flauheit leben, ist ja nicht in Abrede zu stellen, die hierdurch in vielen Kreisen zu Tage tretende Schwarzseherei sollte aber nicht noch durch unrichtige Mittheilungen über den Verkehr gesteigert werden.

— **Schwere Verletzung eines Reisenden auf der oldenburgischen Station Sande.** Dort gerieth am 8. d. Mts. der Baurath Trouchon aus Jever, als er auf einen schon in Bewegung befindlichen Zug springen wollte, mit einem Fusse unter die Räder des Wagens. Er wurde auf seinen Wunsch in das Sophienstift zu Jever gebracht, wo ihm der Fuss sofort abgenommen wurde. Der Verletzte, dessen Unfall die allgemeinste Theilnahme erregt, war, bevor er behufs Uebernahme des Baubezirks Jever in den Dienst der allgemeinen Bauverwaltung trat, lange Jahre als Bauinspektor und Streckeningeniör bei der oldenburgischen Staatsbahn thätig und auch noch im Jahre 1897 mit der Bauleitung der auf der Insel Wangerooge erbauten Kleinbahn vom Ort nach dem gleichzeitig am Fahrwasser des Dampfers im Watt angelegten Pier betraut. Hoffentlich bleibt er trotz des Unfalles seinem jetzigen Beruf erhalten.

— **Personalnachrichten.** Der Maschineninspektor Arthur Reichel bei der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen ist am 30. September d. J. gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Beschleunigung der Staatsbestellungen.** Unter den österreichischen Industriellen ist eine Bewegung im Zuge, welche darauf abzielt, dass die Bestellungen auf Rechnung des Eisenbahn-Investitionsprogrammes zur Hintanhaltung einer Betriebseinstellung oder einer wesentlichen Betriebseinschränkung bei verschiedenen Industrien, welche unter der Ungunst der gegenwärtigen geschäftlichen Verhältnisse schwer leiden, so unter anderem beim Wagenbau, bei den Werkzeugfabriken usw., mit möglichster Beschleunigung erfolge. Man hat, wie das „Fremdenblatt" schreibt, allen Grund zur Annahme, dass die Staatsverwaltung im Vollbewusstsein ihrer Verantwortlichkeit dem allgemeinen Rufe nach Beschleunigung der Bestellungen für die Eisenbahninvestitionen auch die Erfüllung bald gewähren werde. Das wichtigste Erforderniss hierfür, das Geld, sei reichlich vorhanden. Die im Sommer erfolgte Begebung eines Theiles der Investitionsanleihe habe nicht blos die Kassenbestände des Staates wieder ergänzt, sondern auch den Geldbedarf für die staatlichen Bestellungen und Bauten zum grössten Theile aufgebracht. Nach dem ursprünglichen Ansatze sollten von den mehr als 6000000 Kr., die für die Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen der Staatsbahnen bestimmt sind, im laufenden und nächsten Jahre kaum je 1000000 Kr. aufgewendet werden. Es liege indessen kein triftiger Grund vor, warum man darin kein rascheres Zeitmaass einschlagen sollte, wenn es möglich sei, den Erzeugungsstätten damit über eine nur zeitweilige Verschlimmerung der Marktlage hinüberzuhelfen. Ganz dasselbe gelte aber auch von den Ausgaben für den Fahrpark der Staatsbahnen. Im vorigen Jahre seien mehr als 8500000 Kr. an Wagenleihgeld ausgegeben worden. Würden die Staatsbahnen die Vermehrung ihres Fahrparkes so beschleunigen, wie dies zum Besten der Eisenindustrie gefordert wird, dann würde das also auch dem Eisenbahnfiskus Ersparnisse bringen. Die äusserste Einschränkung der Wagenmiethe zu Gunsten der Wagenanschaffung erscheine als das nur Selbstverständliche, vollends jetzt in einer Zeit, in der die Betriebe nach Aufträgen lechzen und in der die Eisenbahnverwaltung über die hierfür nöthigen Mittel reichlich verfügt. Die Regierung selbst habe im Reichsrathe all' diese grossen Bestellungen und Bauten auch wegen ihrer Wichtigkeit für den Arbeitsmarkt, für die gesammte Industrie Oesterreichs angeregt, und dasselbe Hilfebedürfniss habe den Reichsrath bei der jubelnden Annahme jener Gesetze geleitet. Er hätte damals auch wohl noch viel grössere Summen bewilligt. Und nun steige der Nothstand immer höher und das Geld zu seiner Linderung liege im Staatsschatze; da sei es nur begreiflich, dass man die Beschleunigung jener Bestellungen immer dringlicher erbittet. Die Ausgaben, um die es hier geht, müssen ja den Einzelbetrieb ganz so wie den Staat befruchten. Oesterreich würde in dieser rascheren Ausführung der Investitionen übrigens

nicht allein stehen, Preussen sei ihm darin für seine Staatsbahnen vor wenigen Tagen vorausgegangen. Der Mangel an privaten Aufträgen wende die Hoffnungen der Industrie überall mehr als je dem Staate zu. Sie erbitte von ihm Hilfe und Unterstützung durch Aufträge aus denselben Steuergeldern, an deren Zahlung sie selbst am meisten betheiligt sei; man könne es schon heute als nahezu sicher voraussetzen, dass dieser Wunsch bei der Regierung nicht ungehört verhallen, sondern möglichste Erfüllung finden werde.

— **Wagenbestellungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Direktion dieser Bahn veröffentlicht folgende Mittheilung: „Während viele Körperschaften, darunter auch die niederösterreichische Handelskammer, eben damit beschäftigt sind, mit Rücksicht auf die unter dem Mangel an Arbeitsaufträgen leidende Industrie Anträge an die Regierung wegen rascherer Ausführung der gesetzlich genehmigten Investitionen zu richten, Anträge, deren Durchführung schon wegen der naturgemäss umständlichen Geschäftsbehandlung im besten Falle eine nicht sehr kurz zu veranschlagende Zeit in Anspruch nehmen dürften, hat sich die Verwaltung der Nordbahn zu einer raschen That in gleicher Richtung entschlossen. In der Sitzung vom 11 d. Mts. wurde nämlich über vorliegende Ansuchen dreier Wagenfabriken, welche dringendst um Ertheilung von Bestellungen baten, sofort beschlossen, 90 Personen-, 22 Packmeister- und 300 Güterwagen mit einem Anschaffungswerthe von rund 3 400 000 Kr. zu beschaffen, wovon jene Unternehmungen noch am selben Tage in Kenntniss gesetzt wurden. Angesichts des starken Rückganges im Eisenbahnverkehr ist es klar, dass nicht ein unmittelbar bevorstehender Bedarf, sondern nur die Rücksichtnahme auf die Nothlage der Industrie zu jenem Beschlusse geführt habe, welchen die Nordbahn allerdings ohne Zurücksetzung des eigenen Interesses deshalb fassen konnte, weil ihr dies seitens der Wagenbauanstalten durch sehr billige Preisangebote ermöglicht wurde."

Soweit in dieser Mittheilung der Meinung Ausdruck gegeben wird, dass es mit der Erfüllung des Wunsches der Industriellen wegen Beschleunigung der staatlichen Bestellungen noch seine guten Wege haben werde, mag darauf hingewiesen werden, dass Zeitungsnachrichten zufolge die österreichische Regierung sich mit den diesbezüglichen Wünschen der Industrie, von welchen an früherer Stelle gesprochen ist, bereits eingehendst befasst und dass in allernächster Zeit Maassnahmen zu gewärtigen sind, welche geeignet erscheinen, den fraglichen Wünschen thunlichst Rechnung zu tragen. Der Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan", bei welcher wegen Mangel an Bestellungen ein Theil der Arbeiter entlassen werden musste, sind, wie weiter verlautet, bereits namhafte staatliche Bestellungen in bestimmte Aussicht gestellt.

— **Fahrkartensteuer.** Ein Wiener Blatt hatte die Mittheilung gebracht, dass in Abgeordnetenkreisen die Absicht bestehe, in Abänderung des im Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzentwurfs über die Fahrkartensteuer zu beantragen, die Steuer derart abzustufen, dass für die IV. und III. Klasse ein niedrigerer Steuersatz, für die II. ein höherer und für die I. Klasse ein noch höherer Steuersatz festgestellt werde. Anlässlich dieser Meldung bemerkt das „Finanzielle Tagblatt", dass die Festsetzung eines höheren Steuersatzes für die II. und I. Klasse ungerecht, zweckwidrig und für die Bahnen schädlich wäre. Bei den österreichischen Bahnen seien zumeist die Fahrpreise so abgestuft, dass die II. Klasse doppelt, die I. gar dreimal so theuer sei wie die III. Klasse. Dieses ungünstige Verhältniss habe wesentlich dazu beigetragen, dass zum Nachtheil der Bahnen die Zahl der Reisenden III. Klasse immer mehr überwiege und die I. Klasse von dem Publikum förmlich gemieden werde. Bei einem gleichmässig 12 prozentigen Zuschlag für die Fahrkartensteuer würde nun dieses ungerechte Preisverhältniss zumindest unverändert bleiben. Würde jedoch der Prozentzuschlag der Steuer in der I. und II. Klasse höher als in der III. bemessen werden, so würde die I. noch mehr als dreimal, die II. mehr als zweimal so theuer werden, wie die III. Klasse, so dass vermuthlich noch mehr Reisende aus der I. in die II. und aus dieser in die III. Klasse gedrängt würden. Hierdurch würde aber den Bahnen ein neuer empfindlicher Entgang erwachsen, während man ihnen gleichzeitig mit der grossen Arbeit der Umrechnung aller Tarife und der Erneuerung sämmtlicher Fahrkarten, welche die Fahrkartensteuer mit sich bringt, ohnehin bedeutende Kosten verursache.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn.** Die Verwaltung dieser Eisenbahn hat, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, die an sie vor einigen Wochen ergangene Aufforderung, Vorschläge in Betreff der bei der Gesellschaft durchzuführenden Tarifermässigungen zu unterbreiten, nachdem die in der Konzession für eine solche Maassnahme festgesetzte Voraussetzung eingetreten sei, jüngst in einer schriftlichen Eingabe beantwortet. Die Verwaltung der Gesellschaft nimmt in ihrer Eingabe den Standpunkt ein, dass die Konzession wohl nur die dauernde Ueberschreitung der Roheinnahme von 300 000 Kr. für die Meile gemeint haben könne, während die finanziellen Ergebnisse des Vorjahres, wie dies auch die Einnahmengestaltung im laufenden Jahre zeige, aussergewöhnlicher und vorübergehender Natur gewesen seien. Ueberdies aber gibt die Verwaltung der Anschauung Ausdruck, dass bei Auftheilung der Roheinnahmen auf das Betriebsnetz die Schleppbahnen auszuscheiden wären, in welchem Falle nach Ansicht der Verwaltung die in der Konzession vorgesehene Ueberschreitung der Einnahmegrenze im Jahre 1901 überhaupt nicht vorliegen würde.

— **Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monate August d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 18 096 081 Personen und 8 886 358 t Güter befördert; hierfür wurde eine Gesammteinnahme von 55 730 870 Kr. erzielt, das ist für das Kilometer 2 835 Kr. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 17 027 427 Personen und 9 662 831 t Güter 58 625 506 Kr. oder für das Kilometer 3 051 Kr., daher ergibt sich für den August d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 7,1 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende August d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 112 424 380 Personen und 67 613 423 t Güter, gegen 105 060 432 Personen und 66 803 195 t Güter im Vorjahre, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1901 auf 391 921 587 Kr., im Jahre 1900 auf 392 084 602 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres 19 478,2 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 19 098,3 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer des vorerwähnten Zeitabschnitts auf 20 121 Kr., gegen 20 530 Kr. im Vorjahre, das ist um 409 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1901 auf 30 182 Kr., gegen 30 795 Kr. im Vorjahre, das ist um 613 Kr., mithin um 2,0 % ungünstiger.

Eine bedeutende Zunahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses in den ersten acht Monaten d. J. weisen gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt 1900 u. a. aus die:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) . . . (20,1 %)
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Lit. A . . . . (9,2 „)
Eisenbahn Wien-Aspang . . . . (6,9 „)
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . (6,6 „)
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Lit. B . . . . (5,7 „)
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . (5,6 „)
Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . . (4,8 „)

Eine Abnahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses in den ersten acht Monaten 1901 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1900 u. a. bei der:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) . (3,7 %)
Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . (5,1 „)
süd-norddeutschen Verbindungsbahn . . . . (8,0 „)
österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) . . . . (12,0 „)

— **Die zweiklassigen Schnellzüge Nr. 7 und 8 zwischen Wien und Budapest,** welche die 278 km lange Strecke in beiden Richtungen in genau 4 Stunden zurücklegen und bisher nur im Sommer verkehrt haben, werden auch nach dem jetzt gültigen Winterfahrplane 1901/02 beibehalten. Die Abfahrt von Wien erfolgt um 3 Uhr, von Budapest um 5¼ Uhr Nachmittags. Ihre wirkliche Fahrzeit beträgt, nach Abrechnung der dreimaligen Aufenthalte unterwegs, von Wien nach Budapest 3 Stunden 47 Minuten und von Budapest nach Wien 3 Stunden 49 Minuten, und es berechnet sich sonach ihre Durchschnittsgeschwindigkeit in der ersteren Richtung mit 73,5 km und in der anderen Richtung mit 72,9 km in der Stunde. Diese Geschwindigkeit steigert sich auf der Theilstrecke Pressburg-Neuhäusel (91 km) bei einer Fahrzeit von 1 Stunde 9 Minuten auf 79,1 km und auf der Theilstrecke Neuhäusel-Budapest (122 km) bei einer Fahrzeit von 1 Stunde 35 Minuten auf 77,1 km in der Stunde. Das sind die schnellsten Züge, die auf den Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn zur Zeit gefahren werden; namentlich übertreffen sie in ihrer Fahrgeschwindigkeit auch die zwischen Wien und Budapest täglich verkehrenden einklassigen Luxuszüge (Orientexpresszüge), die auf der Fahrt von Wien nach Budapest eine Gesammtfahrzeit von 3 Stunden 56 Minuten, nach Abrechnung der fünfmaligen Aufenthalte unterwegs von zusammen 18 Minuten, haben und demnach nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,7 km in der Stunde erreichen.

— **Eröffnung der Vinkovce-Zupanje-Szávaparter (Saveufer-) Lokalbahn.** Am 30. September d. J. ist — wie zur theilweisen Richtigstellung der entsprechenden Angabe in Nr. 80 S. 1229 d. Ztg. mitgetheilt sei — die Theilstrecke Vinkovce-Zupanje und am 6. Oktober die Reststrecke Zupanje-Szávapart dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben worden. Die Bahn ist 33 km lang, Eigenthum einer Aktiengesellschaft und wird durch die ungarischen Staatsbahnen

verwaltet, deren Betriebsleitung in Szeged (Verkehrschef in Eszék) sie untersteht. Sie ist vollspurig und schliesst in Vinkovce an die Linie Dálja-Brod der ungarischen Staatsbahnen an. Die an ihr gelegenen Verkehrsstellen Rokovci = Andrijasevci, Gradiste, Zupanje, Bosnjaci und Zupanje-Szávapart sind — mit Ausnahme der nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienenden Haltestelle Bosnjaci — sämmtlich für den Gesammtverkehr eingerichtet.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im August d. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im August	
	1901 Kr.	gegen 1900 Kr.
ungarische Staatsbahnen	18 129 800	— 163 942
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	1 288 238	— 81 342
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	161 609	+ 23 388
Kaschau-Oderberger Eisenb. (ung. Linie)	1 063 876	— 73 812
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	100 318	— 12 263
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	85 100	— 6 553
Hauptbahnen zusammen	20 828 941	— 324 524
Lokalbahnen „	3 173 313	+ 30 493
insgesammt	24 002 254	— 294 031

Die durchschnittliche Betriebslänge stellte sich rücksichtlich der Hauptbahnen auf 9 376,9 (+ 245) km, rücksichtlich der Lokalbahnen auf 8 213,7 (+ 122,1) km. Seit Jahresbeginn betragen die Einnahmen der ungarischen Eisenbahnen 168 911 479 (+ 876 414) Kr. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 270 786 Kr. und auf die Lokalbahnen 605 628 Kr.

— **Josef Freiherr v. Engerth †.** Dieser Tage starb auf dem Semmering nächst Wien der Oberinspektor der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, Josef Freiherr v. Engerth. Er war ein hochbegabter Ingeniör, der sich u. a. auch an den Arbeiten des technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in hervorragender Weise betheiligte. Engerth, ein Sohn des berühmten Maschineningeniörs Wilhelm Freiherrn v. Engerth, des Erfinders des Lokomotivsystems Engerth, genoss in Fachkreisen nicht nur wegen seines umfassenden technischen Wissens, sondern auch wegen seiner edlen Charaktereigenschaften das grösste Ansehen.

— **Personalnachrichten.** Anlässlich der Errichtung der Eisenbahnbaudirektion im Eisenbahnministerium wurde der Sektionschef Wurmb zum Vorstande dieser Behörde ernannt. Wurmb zählt zu den tüchtigsten und erfahrensten Eisenbahningeniören Oesterreichs. Er war u. a. auch bei dem Bau der Arlbergbahn thätig und leitete später in seiner Eigenschaft als Vorstand des steiermärkischen Landeseisenbahnamts den Bau der steiermärkischen Landeslokalbahnen. In den Jahren 1889 bis 1891 betheiligte sich Wurmb in hervorragender Weise an der Schriftleitung der vom Ministerialrath Dr. Röll herausgegebenen Encyklopädie des Eisenbahnwesens.

Rumänien.

— **Ueber die rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1900** theilt der „R.-A." aus dem Bericht des kaiserlichen Konsulats in Bukarest folgendes mit: Das Netz der rumänischen Eisenbahnen umfasste zu Anfang des Jahres 1900 3 092,2 km und erhielt einen Zuwachs von 7,6 km, so dass am 31. Dezember 3 099,8 km für den Personen- und Güterverkehr eröffnet waren. Hiervon entfallen auf vollspurige Hauptbahnen 2 542,1, auf Nebenbahnen 503,7, auf breitspurige Linien 21,4 und auf schmalspurige Linien 32,6 km, an denen sich 312 Stationen und Haltestellen befinden.

Die Ruhepause, welche im Gegensatz zu der Rührigkeit, mit der der Ausbau der rumänischen Eisenbahnen in den früheren Jahren betrieben wurde, nunmehr eingetreten ist, ist offenbar auf die finanziellen Verhältnisse des Landes zurückzuführen. Auch in Bezug auf die Vermehrung der Baulichkeiten auf den dem Verkehre bereits übergebenen Linien ist im vergangenen Jahre ebenfalls infolge der finanziellen Verhältnisse ein Stillstand eingetreten. Das Projekt des Baues eines Centralbahnhofes in Bukarest, für welches 1894 eine Summe von 29 Millionen bewilligt worden war, sowie die Errichtung des neuen Bahnhofes „Obor" an der Ringbahn in der Nähe von Bukarest sind nicht weiter gediehen als bis zur Enteignung des erforderlichen Geländes. Die Linie Galatz bis Chibarteni (79 km) und Pitesci-Curtea de Arges (40 km), ferner die Linie Tirgu-Ocna-Comanesti (24 km), Comanesti-Palanca-Landesgrenze (32 km), Comanesti-Moinesci (8 km) sind noch nicht mit den nöthigen Gebäuden, Signalvorrichtungen usw. versehen. Hingegen sind die Eisenbahnwerkstätten in Jassy, und zwar die Gebäude für die Lokomotivenmontirung, die Schmiede- und Wagenabtheilung, die Giesserei usw. mit einem Gesammtkostenaufwande von über 750 000 Fr. im Jahre 1900 fertig gestellt worden.

Im Laufe der verflossenen drei Jahre sind an 26 verschiedene Bewerber Konzessionen zur Erbauung von Privatbahnen in einer Gesammtlänge von 997 km ertheilt worden; von diesen sind jedoch nur 2 km gebaut und dem Betriebe übergeben worden. Aber auch bezüglich der heute noch nicht ausgeführten Projekte soll wenigstens die Aussicht bestehen, dass sie in absehbarer Zeit verwirklicht werden.

Zu Beginn des Jahres 1900 verfügte die Verwaltung der rumänischen Eisenbahnen über 457 Lokomotiven, zu denen im Laufe des Jahres weitere sieben beschafft wurden, so dass der Zugbeförderungsdienst Ende 1900 von 464 Lokomotiven versehen wurde. Auf je 100 km Betriebslänge entfallen daher etwa 15 Lokomotiven.

Von den vorhandenen 454 Lokomotiven für die Vollspurlinien sind zu Anfang des Jahres 1900 bereits 175 für die Feuerung mit Petroleumrückständen eingerichtet gewesen und verwendet worden. Im Laufe des Jahres wurden weitere 28 Lokomotiven für Petroleumheizung abgeändert, so dass sich das Verhältniss zwischen den vollspurigen, für Kohlen-, Lignit- oder Holzfeuerung eingerichteten Maschinen zu jenen mit Heizung durch Petroleumrückstände nunmehr wie 55,29 zu 44,71 stellt. Von den für die Petroleumheizung abgeänderten Lokomotiven sind 90 % so eingerichtet, dass gegebenenfalls auch Kohlen, Lignit oder Holz als Brennmaterial verwendet werden können.

Der Wagenpark der rumänischen Staatseisenbahnen umfasste am 31. Dezember des vergangenen Jahres 11 510 Wagen, von welchen 11 330 Wagen auf vollspurige, 81 auf breitspurige und 99 auf schmalspurige Bahnen entfielen. Er hat sich im Laufe des Jahres 1900 um 850 Wagen und um 182 Privatwagen vermehrt. Dieser Zuwachs stellt eine mehr als 11 prozentige Erhöhung des früheren Wagenstandes dar. Die Vermehrung kann als eine bedeutende gelten. Sie erklärt sich dadurch, dass die Lieferungstermine für die in den Jahren 1897 bis 1898 gemachten Bestellungen im Jahre 1900 abliefen.

Uebrige europäische Länder.

— **Personenwagen der schwedischen Staatsbahnen.** Es ist in dieser Zeitung öfter rühmend erwähnt worden, wie vortrefflich die Personenwagen der schwedischen Staatsbahnen ausgestattet sind. Eine Reise, die uns in diesem Sommer auf die Linie Trelleborg-Malmö-Engelholm-Hessleholm-Alfvesta-Wexiö-Kalmar und zurück über Malmö nach Trelleborg, also nur über Staatsbahn- und einige kleinere Privatbahnlinien des südlichen Schwedens führte, hat uns überzeugt, dass man auf diesem Gebiet weitere Fortschritte gemacht hat und zur Zeit in den besten durchgehenden Zügen auf allen diesen Linien überhaupt nur sogen. „Bogie"-Wagen, d. h. Wagen auf zweiachsigen Drehgestellen, laufen lässt, die mit breitem Seitengang, hohem Aufbau, trefflicher Lüftung, Gasbeleuchtung und allen anderen üblichen Bequemlichkeiten versehen sind. Die Wagen der II. oder I. Klasse — mehrere dieser Bahnen führen nur zwei Klassen — sind durchweg neu, elegant, trefflich ausgestattet, stets sauber und reinlich gehalten — und glücklicherweise selten überfüllt. Das Reisen in ihnen ist ein wahres Vergnügen, namentlich da in Schweden infolge des fast durchweg steinigen Bodens, der reichen Waldbedeckung und bei der mässigen Geschwindigkeit auch der Schnellzüge die Staubplage fast völlig wegfällt.

Obgleich man hiernach sehr verständigerweise neuerdings fast ausschliesslich Drehgestellwagen nach Art unserer D-Zugwagen angeschafft hat, so sehen wir aus der neuesten Nummer des „Jernbanebladet", dass man bei den Staatsbahnen auf Grund eines hervorgetretenen Bedürfnisses namentlich zu Verstärkungszwecken sich entschlossen hat, letzthin 30 zweiachsige Wagen zu beschaffen, die nebenbei auch für etwaige Krankenbeförderung nutzbar gemacht werden können. Diese Wagen sollen hauptsächlich dem Ortsverkehr dienen, für den sie besonders geeignet sind, weil ihre Räumung viel rascher von statten geht als die der grossen vierachsigen Wagen, welche oft mit bis zu 100 Personen besetzt sind. Die Wagen erhalten frei bewegliche Lenkachsen, so dass ihre leichte Gangart gesichert ist, und werden im übrigen ebenso bequem, hell und geräumig gebaut, wie die in Schweden sonst allgemein üblichen „Bogie"-Wagen. Man hat die neuen Wagen so gross gebaut, als es die Tragfähigkeit der Achsen irgend zuliess. Es sind alles Wagen III. Klasse, und sie fassen 54 Sitzplätze, ausserdem — für schwedische Anschauungen

bezeichnend — 10 Stehplätze auf den Plattformen. Der Mittelgang ist so breit, dass zweiflügelige Thüren angebracht werden konnten, um das Durchbringen von Krankentragbahren zu ermöglichen. Die Wagen haben sechs Abtheile, auf der einen Seite des Mittelgangs befinden sich drei, auf der anderen zwei Sitze; am einen Ende ist ein Schaffnerraum angebracht, der bei Benutzung des Wagens zum Krankentransport in einen Aufenthaltsraum für den Arzt verwandelt werden kann. Die Bänke der übrigen Abtheile sind wegnehmbar; ist dies geschehen, so finden sich sieben Bodenplätze für Krankenbahren. Die Beleuchtung — bei Tage durch grosse Glasscheiben, bei Nacht durch Pintschgas — ist sehr reichlich. Lüftung und Wärmeleitung ist so angeordnet, dass die eingesogene kalte Luft erst in Wärmebehältern angewärmt wird, ehe sie in das Wageninnere strömt. Unsere Quelle beschreibt noch ausführlich die in Schweden bis dahin nicht gebräuchlich gewesene Einrichtung der freien Lenkachsen und deren Vortheile, die in dem Verhindern des Schlingerns und dem Einstellen der Räder beim Durchfahren von Krümmungen bestehen.

— **Der Meudontunnel im Zuge der neuen Bahnlinie Paris-Versailles.** Wie das „Journ. d. transp." meldet, sind die Schwierigkeiten, welche die Fertigstellung des Meudontunnels seit mehr als einem Jahre verzögerten, beseitigt und der Tunnel ist vollendet. Bekanntlich wird er einen Theil der neuen Linie bilden, welche vom Invalidenhaus nach Versailles führen wird und bis zur Station Meudon-Val-Fleury, am Eingange des Tunnels, bereits seit dem 1. Juli im Betriebe ist. Der Tunnel, der unter der Hochebene von Meudon hindurch in einer Tiefe von 80 m führen wird, wurde im Februar und Mai 1898 auf beiden Seiten in Angriff genommen; auf der Pariser Seite traf man in einer Länge von 1800 m auf ausgezeichnetes Erdreich, dasselbe, in dem die Pariser Stadtbahn erbaut ist, nämlich groben Kalkstein mit mässigen Sandschichten, in welchem der Tunnelbau monatlich 130 m vorwärts schritt. Dagegen zeigten sich auf der 1600 m langen Versailler Seite Schwierigkeiten. Man stiess auf die sogen. Mergellager von Saint-Ouen, die entgegen den Vermuthungen der Geologen an dieser Stelle vom oberen, anstossenden Grundwasser, welches in den unteren Sandlagern von Fontainebleau vorherrscht, durchzogen waren. Deshalb musste man die Dichtigkeit der Verkleidung und die Stärke der Zimmerung vergrössern und konnte nur in kleinen Abschnitten mit viel geringerer Schnelligkeit und erhöhten Kosten vorschreiten. Schliesslich berührte man beim Bau der letzten 40 m das Grundwasser selbst und musste in dem aufquellenden Sande, welcher durch einen bedeutenden Einsturz im Juni 1900 in die Arbeitsstellen eingedrungen war, arbeiten. Die Fertigstellung des Tunnels an dieser Stelle dauerte nicht weniger als 15 Monate und war so reich an Zwischenfällen, dass man den Zeitpunkt der Vollendung nicht angeben konnte und sogar oft an die Erfolge des ganzen Unternehmens zweifeln musste. Die Arbeitsstellen befanden sich thatsächlich in fortwährender Gefahr vor dem fliessenden Sande, gegen den es keinen Widerstand gibt, und man konnte ihn nur mit unendlicher Vorsicht hinter fugendichten Verblendungen stützen und ihn nach und nach aus dem Arbeitsfeld zurückdrängen. Nun ruht der Tunnel auf sicheren Fundamenten. Die Betriebseröffnung der ganzen Linie ist für die ersten Monate des künftigen Jahres in Aussicht genommen.

— **Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen.** Mit dem 8. Oktober d. J. ist die „Referendumsfrist", binnen welcher die Volksabstimmung veranlasst werden kann, für das Bundesgesetz über das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen unbenutzt abgelaufen.

— **Der Wasserzudrang auf der Südseite des Simplontunnels und die Baufortschritte im Tunnel.** Von italienischer Seite wurden besorgnisserregende Nachrichten über sehr starke Wassereinbrüche in den Tunnel verbreitet; das Wasser sollte angeblich aus den Avinoseen herrühren. Nach späteren Berichten wäre der Vorfall nicht so bedenklich. Die „Schweizerische Bauzeitung" berichtet darüber folgendes: Der Antigoriogneis, der seit Beginn der Arbeiten am Simplon auf der Tunnelsüdseite zu durchbohren war und der durch seine grosse Härte und Zähigkeit den Fortschritt der Bohrung verlangsamte, hat nach etwa 4330 m durchfahrener Länge am 20. September sein Ende erreicht und einem körnigen Kalkgestein (Marmor) Platz gemacht. Diese Gebirgsänderung, die nach dem s. Zt. aufgestellten geologischen Profil des Simplons erheblich später zu erwarten gewesen wäre, hatte natürlich auf die Fortschritte der Bohrung einen sehr günstigen Einfluss; andererseits aber musste mit derselben das Auftreten grösserer Wassermassen aus der Mulde „Vallé" vorausgesehen werden. Bis zum 30. September waren rund 70 m Marmor durchfahren und es zeigte sich der Uebergang in den Kalkschiefer. In der Nacht vom 30. September auf den 1. Oktober waren die Arbeiter vor Ort im Stollen I (Haupttunnel) mit Bohren beschäftigt; fünf Löcher waren bereits fertig gebohrt, als aus einem unteren Bohrloch ein Wasserstrahl mit grosser Heftigkeit hervorschoss, die Lampen löschte und das Weiterarbeiten unmöglich machte. Mit grosser Mühe konnten die Bohrmaschinen zurückgezogen werden und die Arbeit im Stollen I musste eingestellt bleiben, da sie auch mit Handbohrung nicht weiter geführt werden konnte.

Es wurden nun die Arbeiten auf Stollen II beschränkt, in der Absicht, die wasserführende Schicht anzuzapfen und dem Wasser hier einen Ausgang zu verschaffen, der gestatte, im Richtstollen I mit den Bohrarbeiten fortzufahren, oder den Stollen II über die wasserführende Schicht hinaus vorzutreiben, um es mit einem Querstollen nach Stollen I zu ermöglichen, diesen in seiner Richtungslinie weiter zu führen und nach rückwärts zu ergänzen. — Auch im Stollen II ist viel Wasser angetroffen worden, immerhin nicht in solcher Menge und mit solcher Heftigkeit austretend, dass das Arbeiten verhindert wäre. Mit Maschinen kann allerdings nicht gebohrt werden und man muss sich auf die Handbohrung beschränken. — Die Menge des austretenden Wassers berträgt rund 300 Sek./l; mit den früher schon angezapften Quellen ergibt sich zusammen eine aus dem Tunnel abfliessende Wassermenge von etwa 500 Sek./l.

Es ist natürlich, dass durch die vorstehend beschriebenen Umstände zur Zeit eine Störung des Tunnelfortschrittes auf der Südseite eingetreten ist, aber die Schwierigkeiten werden sicherlich überwunden werden. Ein Gutes hat der Vorfall, das ist die erhebliche Abkühlung des Gesteins, die durch die grossen Wassermengen bewirkt wird.

Im September wurde auf der Nordseite um 179 m, auf der Südseite um 169 m im Tunnelbau fortgeschritten, so dass die Länge des Tunnelstollens Ende September 10130 m betrug. Die mittlere Arbeiterzahl war im September 3277. — Wie die schweizerischen Blätter melden, hat neuerdings der italienische Minister der öffentlichen Arbeiten Giusso bestimmt erklärt, dass die Zufahrtslinien Arona-Domodossola und Santhia-Borgomanero-Arona fertiggestellt und dem Verkehr übergeben sein werden, wenn die Simplonbahn fertig sein wird.

— **Lüftung des Simplontunnels.** Von der endgültigen Anordnung dieser Lüftung bringt das Juliheft des „Giornale del genio civile" eine, wenn auch skizzenhafte Darstellung. Dieselbe bezieht sich nur auf die schweizerische (Nord-) Seite des Tunnels und ist dem neuesten Bericht der Jura-Simplon-Bahngesellschaft an den schweizer Bundesrath entnommen. In einem Gebäude neben dem Tunnelmund sind zwei Lüftungskreisel von 3,75 m Durchmesser übereinander in zwei Stockwerken angebracht. Jeder wird von einer auf derselben Achse sitzenden Turbine mit je 250 PS. angetrieben, welche entweder zusammen oder einzeln arbeiten. Die Kreisel sollen dann entweder je 25 cbm/Sek. Luft mit einem Druck von 250 mm oder im Ganzen 25 cbm/Sek. mit Druck von 500 mm Wassersäule liefern. Die Kreisel können drücken oder saugen. Die Tunnelmündungen werden durch Vorhänge aus Segeltuch geschlossen. Dieser Stoff ist gewählt, damit nicht Züge durch unrichtige Handhabung der Vorhänge gefährdet werden. Kleine Turbinen dienen zum Bewegen der Vorhänge.

— **Einführung des elektrischen Betriebes auf der Veltlinbahn (Colico - Sondrio).** Der „Monitore delle strade ferrate" meldet, dass die Arbeiten zur Einführung des elektrischen Betriebes auf dieser Bahn beendet sind und die Probefahrten vom 7. bis 12. d. Mts. stattfanden. Nach der feierlichen Eröffnung Ende dieses Monats wird die Bahn wahrscheinlich am 4. November dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

— **Die Herstellung eines Tunnels zwischen Grossbritannien und Irland,** die wir in Nr. 79 S. 1208 d. Ztg. besprachen, bildet jetzt infolge der von Herrn James Barton gegegebenen Anregung den Gegenstand lebhafter Erörterung in der Presse jenseits des Kanals. Der Gesammteindruck, den wir aus den bisherigen Auseinandersetzungen gewinnen, ist der, dass der von Barton vorgeschlagene unterseeische Weg von der Südwestecke Schottlands nach der Nordostecke Irlands die Projekte einer südlicheren oder nördlicheren Linienführung endgültig aus dem Felde geschlagen hat. Es kommt dabei wesentlich auch in Betracht, dass die Verbindung der gewaltigen Industriemittelpunkte Glasgow und Belfast schon allein geeignet ist, gerade dieser Richtung einen lebhaften Personenverkehr zu sichern. Zugleich ist man sich aber auch vollständig darüber einig, dass die Kosten des Unternehmens so hohe sind, dass seine Erträge niemals und unter keinen Umständen eine auskömmliche Verzinsung des Baukapitals ermöglichen werden. Deshalb hat denn auch einer der Führer der dem jetzigen Ministerium feindlichen Partei, der frühere Minister Lord Rosebery, der Schwiegersohn Rothschild's, es sich nicht nehmen lassen, bei einem Aufenthalte in Stranraer, welche Stadt als westlicher Endpunkt des Bartonschen Tunnelprojektes in Aussicht genommen ist, Stimmung gegen diese Linie zu machen, indem er auf die Unmöglichkeit

einer Verzinsung und die dem Durchgangsverkehr günstigere Lage eines Tunnels von Holyhead nach Kingstown bei Dublin hinwies. Dagegen ist die öffentliche Meinung von der lebhaften Empfindung durchdrungen, dass es sich hier nicht um eine Börsenfrage, sondern um ein vaterländisches Interesse von tiefgehendster Bedeutung handelt und dass die engere Verbindung der beiden Nachbarinseln wohl ein finanzielles Opfer werth ist. Doch auch in anderer Weise fehlt es nicht an Versuchen, das grossgedachte Unternehmen in der öffentlichen Meinung bloszustellen. So richtete im „Engineering" ein Herr Grimshaw zu Enniskerry in der Grafschaft Wicklow an den Ingeniör Barton die Anfrage, ob es wahr sei, dass die irischen Bahnen ein erheblich weiteres Spurmaass hätten als die englischen und wie sich unter diesen Umständen der Wagenübergang vollziehen oder wie hoch sich die Kosten der dadurch nothwendig werdenden Umladungen belaufen würden. Darauf hat Barton denn gleich in der nächsten Nummer des gedachten Blattes geantwortet, dass die irischen Bahnen ein erheblich breiteres Spurmaass (rund 1,6 m) haben, als die englischen, sei eine allen englischen Eisenbahningeniören sehr wohl bekannte Thatsache. Aus diesem Grunde sei auch für die Einführung der Tunnelzüge in den Endbahnhof von Belfast die Einlegung einer dritten Schiene vorgesehen, so dass die von den Tunnelzügen zu befahrende Strecke ein zweifaches Spurmaass erhalten werde. Da sich der Verkehr im Tunnel in der ersten Zeit wohl wesentlich auf Personentransport beschränken werde, so könnten die Kosten einer Umladung der etwaigen wenigen Güter zunächst keine erheblichen sein. Falls aber der Güterverkehr sich steigern sollte, so sei allerdings die Herstellung einer Umladestation an der Anschlussstelle in Carrickfergus in Aussicht zu nehmen. Er selbst habe drei oder vier derartige Umladestationen in Irland eingerichtet, auf denen von Schmalspurbahnen zur Hauptbahn übergeladen werde, und die Kosten der Umladung betrügen dort 3 d (25 ₰) für die Tonne, wie durch sorgfältige bahnamtliche Erhebungen festgestellt sei. Sollte sich der Wagenübergang in der That sehr erheblich gestalten, so könnte vielleicht durch Einlegung dritter Schienen geholfen werden, und dann könnten die irländischen Bahnen allmählich durch den Bau von Wagen mit englischer Spurweite alles auf einen einheitlichen Fuss bringen.

Wir bemerken hierzu, dass durch die neuerfundene Breidsprecher'sche Vorrichtung, durch welche — wie wir in Nr. 47 S. 745 und Nr. 72 S. 1114 d. Ztg. mittheilten — der Uebergang von Wagenladungen zwischen den russischen Bahnen und der Marienburg-Mlawkaer Bahn vermittelt wird, ein solcher Uebergang zutreffendenfalls auch in Belfast vielleicht sehr erleichtert werden könnte.

Fremde Welttheile.

— **Weiterführung der Eisenbahn Damaskus-Biredschik nach Hama.** Der „Pol. Korr." wird über dieses Bahnprojekt folgendes aus Konstantinopel geschrieben: Mittelst Nachtragvertrags vom Mai d. J. wurde die Konzession Damaskus-Biredschik bis zum Euphrat (etwa 650 km) auf der Linie Rayak-Homs-Hama beschränkt. Diese Linie, welche nach den ersten provisorischen Studien in einer Länge von 193 km geplant war, wurde nach den endgültigen Feststellungen auf 188 km festgesetzt. Wegen dieser veränderten und verkürzten Linienführung hatte die französische Gesellschaft lange Verhandlungen mit dem türkischen Bautenminister zu führen. Erst am 21. September wurde die neue Linienführung türkischerseits genehmigt und zwischen der Gesellschaft und dem Ministerium volles Einvernehmen erzielt. Der Bau der Linie hat bereits vor einem Monat begonnen. Die neue Bahnführung bietet keine besonderen Geländeschwierigkeiten. Die Steigungen werden auf keinem Punkte 12 ‰ übersteigen. Die Hauptstation Rayak, wo auch die nöthigen Vorrichtungen für die Ueberladung von der schmalspurigen Linie Beyrut-Damaskus erstellt werden, ferner Homs und Hama erhalten Einrichtungen zu militärischen Zwecken. Die Lokomotiven für die ganze Linie sind in Oesterreich (Wiener-Neustadt) bestellt, alles andere Material sowie die Betriebsmittel kommen ausschliesslich aus Frankreich. Die Linie dürfte Ende 1902 in Betrieb gesetzt werden.

— **Die Gokteikbrücke in Birma.** Die „Railroad Gazette" entnimmt dem Septemberheft der „World's Work" einige Auszüge aus einer Beschreibung der berühmten Gokteikbrücke (Britisch-Birma), die der von der Pennsylvania Steel Company entsendete bauleitende Ingeniör Turk in obiger Zeitschrift veröffentlicht hat. Wir geben in Kürze daraus folgendes wieder: Herr Turk fuhr zunächst mit der Eisenbahn von Rangoon nach Maymyo, welches 40 englische Meilen nordöstlich von Mandalay und 40 englische Meilen von der Gokteikschlucht entfernt liegt. Die Bahn führte steil an den östlichen Uferhängen des Irawaddi empor. Die Steigung betrug durchschnittlich 1 : 25. An einigen Stellen war das Gelände für Kurven zu steil; jede zweite Meile waren Kehrstationen mit Weichen angelegt. Die Landschaft war wundervoll. Purpurfarbene, mit Teakholzwäldern bedeckte Hügel dehnten sich am Horizont hin, die Thäler waren felsige Schluchten von der Tiefe einer halben englischen Meile; auf ihrem Grunde wälzten sich eisfarbene Schlammströme, die von den Hängen der Schluchten herabkamen. Auf dem ganzen Wege bis zu der Ebene in den Shanbergen, auf der Maymyo liegt, waren diese Ausläufer des Himalaya den Sierras an Grossartigkeit überlegen. Der Zustand des Landes zeigt überall von systematischer Ordnung. Die früheren Unterthanen des Thibaw, des letzten birmanischen Königs, bauen bessere Strassen, als Turk sie je in seiner neuenglischen Heimath gesehen hat, und der Eingeborene, der sein Reisfeld bebaut und seine Bewässerungsgräben zieht, sieht den Dampf der Eisenbahnzüge durch das Buschland ziehen, das er früher mit Elephanten und Tigern theilte. Die ganze Provinz, etwa so gross wie Frankreich, ist eine der gesegnetsten von ganz Indien. Maymyo selbst liegt auf der Hochebene; vor zehn Jahren noch nur ein Räubernest, ist es jetzt ein betriebsamer aufblühender Ort, der bald das Hauptquartier der Armee von Britisch-Birma sein wird.

Von hier aus erreichte Turk die Gokteikschlucht. Er war gleichzeitig erstaunt über die grossartige natürliche Brücke, unter welcher hier der Chungzoune-Strom dahinfliesst, wie über den geistvollen Gedanken Mr. Deuchar's, des Oberingeniörs der Mandalay-Kunlonbahn, aus dem Vorhandensein dieser natürlichen Brückenbildung Vortheil zu ziehen, indem er den Eisenbahnviadukt über sie hinweg führte. Indem man diesen 320 Fuss hoch über jener erbaute, war es für die Eisenbahn möglich, einen Felsvorsprung am jenseitigen Abhang der Schlucht zu erreichen, an diesem selbst mit steiler Steigung die einige Meilen entfernte Höhe des Plateaus zu erklettern, um dann in scharfer Wendung nordöstlich die Kunlon Ferry zu erreichen. Bei Turk's Ankunft war alles zum Beginn der Arbeit bereit; man brauchte nur noch Arbeiter zu miethen, das Material von Rangoon, wo es auf der Amerika-Indienlinie aus Newyork ankam, nach der Arbeitsstelle zu befördern und mit den Arbeiten zu beginnen. Turk schildert zunächst die Art, wie er Arbeiter gewann. Er fuhr zu diesem Zweck nach Mandalay, dann nach Rangoon, zuletzt sogar nach Kalkutta; überall wandte er dieselbe Methode, die ihm englische Ingeniöre gerathen hatten, an. Er liess sich immer erst die einheimischen Aufseher kommen und forderte sie auf, eine ihrer Arbeitsabtheilungen (gangs) nach der anderen vor ihn zu führen; von diesen wählte er dann aus, was ihm passte. So gewann er eine grössere Anzahl Arbeiter, die aber noch durch 30 amerikanische Arbeiter verstärkt wurden, die sämmtlich in Steelton gearbeitet hatten. Die einheimischen Arbeiter hatten nur das Material herbeizubringen, die Nietarbeiten und das Anstreichen auszuführen, alles andere wurde von den amerikanischen Arbeitern besorgt. Der ganze Plan der Brücke war in Amerika ersonnen, jeder Balken und Bolzen war dort gearbeitet und direkt von Newyork aus verschifft worden. Am 1. Februar 1900 konnte mit den Arbeiten begonnen werden. Jedes technische Unternehmen, welches 15 000 englische Meilen von der Heimath ausgeführt werden soll, ist natürlicherweise unvorhergesehenen Schwierigkeiten und Unfällen ausgesetzt. So auch hier. Kaum hatte man die Regengüsse hinter sich, so kam beispielsweise die Schwierigkeit, das Material auf einem engen, unbequemen Platz am steilen Abhang eines Hügels aufzuspeichern und zu sichten, und bevor man damit fertig war, kam bereits eine zweite Ladung mit einem vollen Drittel des ganzen Materials an usw.

Das Hauptgeräth beim Bau des Viadukts war ein riesenhafter überhängender Stahlkrahn, der grösste, der jemals gebaut worden ist. Er streckte sich auf den Schienen der Mandalay-Kunlonbahn hinaus zu dem Felsvorsprung, bei welchem der Viadukt begann, und ragte über den Damm, auf welchem der erste Pfeiler zu stehen kommen sollte, hinaus. Er hatte eine Länge von 225 Fuss, eine Höhe von 60 Fuss, wog fast 100 t und hatte den gewaltigen freien Uebergang von vollen 164 Fuss. Er wurde zuerst unmittelbar auf dem Gleise auf dem Damm am südlichen Brückenende errichtet; sobald er selber Arbeit thun konnte, wurde das Material für den ersten Pfeiler durch ihn herangeführt und in die richtige Lage gebracht, so dass die eingeborenen Nieter nun weiter arbeiten konnten. Als der erste Pfeiler fertig und zusammengenietet war, wurden die grossen Träger für den Zwischenraum zwischen dem neuerbauten Pfeiler und dem Pfahlwerk der Böschung hinausgelassen. Die Längsträger und die Querträger folgten, Schwellen und Schienen wurden für die Materialzüge gelegt, und es wurden zugleich Gleise erbaut, auf denen dann der Krahn weiter vorgestreckt werden konnte. Bei all' diesen Arbeiten zeichneten sich die amerikanischen Arbeiter in solcher Weise vor den einheimischen aus, dass Turk auf 4 Eingeborene etwa 1 Amerikaner rechnet. Erstere waren im Gegensatz zu den amerikanischen Arbeitern

immer nur imstande, eine Art Arbeit zu leisten, so dass sie beispielsweise in ihren Abtheilungen immer nur einen Mann, der den Hammer regiert, einen Mann zum Erhitzen der Nieten, einen zum Treten des Blasebalgs usw. haben, und keiner imstande ist, die Arbeit des anderen zu thun. Gewöhnlich stecken die englischen Ingeniöre beim Brückenbau in Indien 1—2000 Eingeborene unter die Aufsicht von 1—2 Europäern, denn die Eingeborenen sind so lenksam wie die Schafe und haben vor den europäischen Aufsehern denselben Respekt wie die Schafe vor dem Schäferhund. Turk führte aber die Neuerung ein, auch die Arbeit von Weissen zu benutzen. Ueberall arbeiteten die Amerikaner zum maasslosen Erstaunen der Kulis mit solcher Geschwindigkeit, dass die Arbeit mit gewaltiger Schnelligkeit vorwärts schritt. Ein ganzer Monat wurde jedoch zum Bau des grossen doppelten, 320 Fuss hohen Pfeilers, welcher direkt auf der natürlichen Brücke auf dem niedrigsten Punkt ihres hohlen Rückens steht, gebraucht; dagegen wurden einige der übrigen nur 200 Fuss hohen Pfeiler in 3–4 Tagen fertiggestellt. Zum Schutz gegen die Sonne wurde auf dem Krahn ein Zelt aufgespannt, doch je mehr die Arbeit im Freien fortschritt, desto mehr waren die Arbeiter gezwungen, weisse Mark-Helme (pith helmets) zum Schutz gegen den Sonnenstich aufzusetzen, da die Hitze bis auf 39° R. (120° F.) stieg und die indische Mittagshitze immer gefährlich ist; doch hinderten die Temperaturverhältnisse die Fortschritte der Arbeit sehr wenig. Der Gesundheitszustand der Leute war im ganzen ein guter; sie sparten ihr Geld und kehrten zum Theil mit Ersparnissen von 1000 D. heim. Häufige Besuche von Eisenbahnbeamten unterbrachen die Einförmigkeit des dortigen Lebens, denn mit Ausnahme gelegentlicher Karawanendurchzüge war die dortige Gegend bisher völlig einsam. Im Dezember war der Viadukt fertig; die Eingeborenen wurden abgelohnt und heimgeschickt, der grosse Krahn wurde entfernt, der Boden geebnet, die Gleise wurden über den Viadukt gelegt und alles war für die Probefahrten fertig. Nur eins blieb noch übrig. In sorgfältig geordneten Haufen lagen seitwärts von der Linie die Theile des grossen Krahns, die beim Brückenbau gebrauchten Taue und Geräthe. Sie nach Steelton zurückzuschicken, verspürte Turk keine Lust; so bot er sie zum Verkauf an, und es gelang ihm auch, alles vortheilhaft abzusetzen. Die Proben auf die Brauchbarkeit des Viadukts dauerten zwei Monate, schwerbeladene Züge rollten darüber hin, und alles wurde eingehend geprüft. Die Eisenbahngesellschaft erklärte sich befriedigt und zur Uebernahme bereit und die Regierung Indiens entsandte ihre Glückwünsche zu diesem glücklichen Erfolge.

— **Japanische Baupläne in Korea.** Ueber den Plan eines Bahnbaus von Söul nach Fusan, den wir in Nr. 23 S. 366 d. Ztg. besprachen, schreibt „Engineering“: Die Japaner sind offenbar entschlossen, sich zu Hauptbauherren der Eisenbahnen in Korea aufzuwerfen. Aber unglücklicherweise ist die Schwierigkeit der Aufbringung von hinreichenden Geldmitteln für sie bei der heutigen Lage des Geldmarktes nicht so leicht zu überwinden. Jetzt legen die Urheber des Unternehmens, die sich durch diese Umstände keineswegs haben entmuthigen lassen, ihren Aktionären einen genauen Bauplan vor, der von ihrem ersten Sachverständigen, Herrn Kasai, entworfen worden ist. Die Bahn beginnt in Söul und endigt in Fusan und führt von ersterem Orte in südlicher Richtung über Suigen*), Tempo, Shokuyan, Zengiken, Koshiu nach Renzan. Hier erhält sie eine westliche Abzweigung nach Kokei, welche durch den in der Nähe belegenen Hafen Gunzanpo die Verbindung mit der Schifffahrt herstellen soll und schon jetzt für den Bahnbau von grossem Werth sein wird, weil dort die erforderlichen Eisenbahnmaterialien werden angeliefert werden können. Zwischen Söul und Renzan ist das Land eben; von diesem Punkte an aber wird die Gegend gebirgig, und die Hauptlinie steigt, bis etwa auf der Mitte zwischen Söul und Fusan in der Nähe von Eido-Ken der Shinanfupass erreicht wird, von wo sie dann nach dem 300 km von Söul belegenen Waikwan (Söngtschu) hinabsteigt. Auf dieser mittleren, etwa 130 km langen Strecke werden wegen des gebirgigen Geländes grosse Schwierigkeiten zu überwinden sein, von da aber senkt sich die Bahn, dem Thale des Flusses Rakuto (Naktonggang) folgend, in ziemlich gleichmässigem Gefälle nach Fusan hinab. Die ganze Länge der Linie ist ziemlich genau 400 km, und man wird also mit Zügen, die 40 km in der Stunde zurücklegen, von Fusan nach Söul in zehnstündiger Fahrt gelangen können. Die Bahn hat den Zweck, nicht blos den bereits bestehenden Verkehr der grösseren Ortschaften an sich zu ziehen, sondern auch die bislang noch ungenutzten industriellen Hilfsquellen des Landes zu erschliessen. Zunächst sollen auf der Strecke 42 Stationen angelegt werden, aber mit dem steigenden Verkehr soll eine Vermehrung eintreten. In einer Vorstadt von Fusan wird eine Werkstätte für den Bau und die Ausbesserung der Lokomotiven und Wagen angelegt werden.

Die Gesammtlänge der zu bohrenden Tunnel wird auf 13000 m veranschlagt, und der längste Tunnel wird etwa 1,5 km lang werden. Die längsten Brücken werden durch die Ueberschreitung der Flüsse Rakuto (Naktonggang) und Kiuko erforderlich werden und eine Länge von 460 und 400 m erhalten. Während in Japan ein Spurmaass von reichlich 1 m Weite üblich ist, wird für die Koreabahn eine Spurweite von 1,435 m in Aussicht genommen, so dass Schienen von 40 kg/m zur Verwendung kommen können. Anfänglich beabsichtigte man die Linie zweigleisig auszubauen, doch wird vorläufig nur ein Gleis gelegt werden. Der Boden besteht durchweg aus Gneis und Granit, aber auf der ganzen Strecke zwischen Söul und Renzan, also auf etwa 160 km Länge, ist thoniges Erdreich. Zwischen Waikwan und Fusan steht dagegen überall hartes Felsgestein offen zu Tage, und hier kann also reichliches Material für alle Baustücke gewonnen werden. Dagegen muss das Holz für Balken und Schwellen vom Auslande eingeführt werden. Man beabsichtigt, amerikanisches Fichtenholz zu verwenden, welches erheblich billiger ist als japanisches Holz. Der Thon längs der nördlichen Strecke ist zur Herstellung von Ziegeln gut geeignet und soll zur Gewinnung von Backsteinen benutzt werden. Die Erdarbeiten werden durch koreanische Arbeiter ausgeführt werden, die körperlich kräftiger sind als die Japaner und sich mit einem geringeren Tagelohn begnügen.

*) Die nachstehenden Orts- und Flussnamen geben die betreffenden koreanischen Bezeichnungen, während die meisten der gebräuchlichen Karten noch die veralteten chinesischen Namen enthalten. Indessen ist im Andree'schen Atlas die geplante Bahnlinie, welche annähernd dem Laufe der von Söul nach Fusan führenden Landstrasse nachgeht, mit ziemlicher Deutlichkeit zu verfolgen.

— **Eisenbahnen vom Kongo zum Viktoria-Nyanza.** Eine neue Mahnung zur baldigen Inangriffnahme der ostafrikanischen Centralbahn kommt aus Brüssel. Von dort meldet nämlich die „Frkf. Ztg.“:

Halbamtlich wird bestätigt, dass der Bau einer Eisenbahn vom oberen Kongo zum Viktoria-Nyanza und Tanganyikasee nunmehr beschlossene Sache sei. Die Länge der Strecke beträgt 1400 km. Durch die Bahn wird eine direkte Verbindung zwischen den Nilquellen und dem Kongo erreicht.

Mit Recht bemerkt hierzu die „Nat.-Ztg.“: Zugleich aber wird sie ein neues Mittel bilden, den Verkehr aus dem deutsch-ostafrikanischen Hinterlande abzulenken und die Ausfuhr aus diesem Gebiet über den Kongostaat zu führen. Die Ablenkung über englisches und belgisches Gebiet wird immer stärker, und wenn wir nicht bald den natürlichen Weg nach den deutschen Häfen öffnen, bleibt für uns nichts mehr übrig. Dann haben wir die Kosten und die Nachbarländer den Vortheil von unserer Kolonie. Wollen wir eine solche Entwickelung verhindern, so thut Eile noth!

— **Die Militärbahnen im Sudan.** (Vergl. Nr. 78 S. 1194 d. Ztg.) Ueber die Betriebsergebnisse dieser Bahnen im ersten Betriebsjahre 1900 entnehmen wir einer französischen Quelle, dem „Journ. des transp.“, folgende Angaben. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 167575 Fr., der Werth der den Offizieren, Soldaten, Beamten und deren Familien gewährten Freikarten 1219700 Fr. und der den Civilpersonen gewährten Freikarten 152325 Fr. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 688875 Fr., der Frachtwerth der für die Bahn selbst umsonst beförderten Materialien beläuft sich auf 423600 Fr., der Frachtwerth der für die Regierung umsonst beförderten Baumaterialien, Lieferungen usw. auf 1011700 Fr., so dass sich bei Frachtberechnung die Roheinnahmen auf 3663775 Fr. stellen würden. Die Ausgaben beliefen sich ausschliesslich derjenigen für die Neubauarbeiten auf 2833750 Fr., der Betriebskoeffizient betrüge sonach 77 %. Während des Jahres 1900 haben auf der Khartumlinie 728 Züge, auf der Kermalinie 348 Züge verkehrt, was für die Khartumlinie 419440 Zugmeilen, für die Kermalinie 70560 Zugmeilen bedeutet. Die Ausgaben für die Zugmeile belaufen sich für die Khartumlinie auf 5,55 Fr., für die Kermalinie auf 6,32 Fr. Aus den obigen Zahlen lässt sich der Schluss ziehen, dass die Bahn trotz der ungünstigen Verhältnisse ausreichendere Ergebnisse erzielen könnte, wenn die Regierung eine Vergütung für ihre Transporte bezahlte. Uebrigens sind Betriebsverbesserungen für den Personenverkehr für den Winter 1901/02 in Aussicht genommen.

Des weiteren enthält das „Journal des transp.“ noch folgende, dem ägyptischen Korrespondenten des „Sémaphore de Marseille“ entnommene interessante Mittheilungen: Im Sudan handele es sich darum, eine wirkliche Handelslinie zu schaffen. Die jetzt bestehende schmalspurige, nur für militärische Zwecke erbaute Bahn sei in jeder Beziehung mangelhaft, schlecht ausgestattet, unbequem, kurz für das reisende Publikum durchaus ungeeignet. Doch sei ihre Trasse richtig angelegt, denn der Sudan müsse vor allen Dingen mit Aegypten verbunden werden; deshalb sei es leicht möglich, neben dieser eine andere, bessere Bahn zu bauen. (!) Aber die Engländer hätten, was ja auch begreiflich sei, für die Strecke Khartum-Suakin (am rothen Meer)

eine Vorliebe; diese Bahn hätte den Vorzug, ganz dem Sudan eigen zu sein, dieses sogar von Aegypten zu trennen, weil es in Suakin einen unabhängigen Ausgangspunkt für den Weg nach Indien gewinne, was ein weiterer Vortheil für England sei. Doch habe man sich wegen der Anlage dieser Bahn mit keiner Gesellschaft, nicht einmal mit einer englischen, einigen können. Nun habe indessen die Regierung Sudans tapfer erklärt, die Bahn auf ihre Kosten bauen zu wollen; in Aegypten wisse freilich jeder, wer diese Kosten bezahle. Es gehöre wirklich die ganze britische Unverfrorenheit dazu, dass man die Aegypter den Bau einer Eisenbahn bezahlen lassen wolle, welche dazu bestimmt sei, ihnen den Handel des Sudan zu entziehen, für welchen sie bis jetzt ohne Murren alle Rechnungen, welche ihnen von Kitcheners und Wingates vorgelegt sind, beglichen hätten!

Allgemeines.

— **Kohlenausfuhr aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika.** Ueber die ausserordentliche Zunahme der Kohlenausfuhr bringt „Eng. News & Am. Ry. Journ." folgende Angaben. Die Ausfuhr in dem „eben beendeten fiskalischen Jahr" erreichte den Werth von rund 135 000 000 *M.* gegen 82 000 000 *M.* in 1900. Der Werth der Kohlenausfuhr aus den Vereinigten Staaten hat sich verdoppelt seit 1897 und sich nahezu verdreifacht in 10 Jahren. Noch mehr tritt die Zunahme hervor, wenn man die Kohlen m e n g e n in Betracht zieht. Die Ausfuhr betrug 7 700 000 t in 1901 gegen 2 400 000 t in 1891. — Nach den neuesten Veröffentlichungen der britischen Regierung betrug in 1900 die Kohlenausfuhr der drei am meisten Kohlen ausführenden Länder: Vereinigte Staaten 7 558 000 t, Deutschland 18 055 000 t, Grossbritannien und Irland 58 405 000 t.

— **Eisenbahnpoesie.** Eine eigene Dichtungsgattung hat der „Nat.-Ztg." zufolge die neue Eisenbahn von Friedrichshafen nach Ueberlingen gezeitigt, die G ü r t e l b a h n p o e s i e. Auf dem Bahnhof Fischbach wurden der König von Württemberg und der Grossherzog von Baden durch einen Gesangverein begrüsst, der ein von dem Schullehrer verfasstes „Bodenseegürtelbahnlied" vortrug, dessen erste Strophe lautet:

Die Bahn, die Bahn, die neue Gürtelbahn
Ist nun vollendet stolz und flott — trala!
Drum tönet laut der Jubelschall
Und findet frohen Widerhall
Vom See, vom schönen Bodensee
Bis hin zum Gehrenberg.

Noch „poetischer" war aber der Gruss, der dem Grossherzog von Baden mit einem Blumenstrauss auf einer anderen Station angethan wurde:

Von Baden ist uns wohl bekannt,
Dass es umschlingt das Schwabenland.
Jetzt schliesst es sich noch näher an
Durch uns're neue Gürtelbahn.
Und ob dieselbe lang verzog:
Lang' lebe der Herr Grossherzog.

Hoffentlich, so meint unsere Quelle, passiren auf der neuen Bahn am schönen Bodensee nicht so viel Entgleisungen, als in diesen Versen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der am 8. d. Mts. abgehaltenen Sitzung gedachte der Vorsitzende, Wirklicher Geheimer Oberbaurath Streckert, zunächst des am 15. September d. J. verstorbenen Mitgliedes Dr. jur. W. Koch, der dem Verein seit 1877 angehörte. Sodann hielt der Chefingeniör der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, O. L a s c h e - Berlin, einen Vortrag über e l e k t r i s c h e S c h n e l l - u n d F e r n b a h n e n, den wir an anderer Stelle (S. 1241) veröffentlichen. Sodann machte Geh. Baurath S a r r e Mittheilung über die E i n f ü h r u n g e l e k t r i s c h e n B e t r i e b e s a u f d e r N e w y o r k e r H o c h b a h n (M a n h a t t a n e i s e n b a h n). Die letztere durchzieht die auf der langgestreckten Manhattaninsel sich ausdehnende Stadt in mehreren Linien, die im wesentlichen den langen, geraden Avenuen folgen und die Geschäftsstadt im Süden der Insel mit den nördlichen Wohnungsvierteln verbinden. Die im ganzen 52 km langen Linien gehören zwei Aktiengesellschaften an, die jedoch den Bahnbetrieb im Jahre 1879 an eine dritte Gesellschaft, die Manhattan Railway Company, übertragen haben. Der Verkehr ist ausserordentlich lebhaft. Täglich werden mehr als 500 000 Fahrgäste befördert. Zur Zeit des stärksten Verkehrs sind gleichzeitig 225 Züge aus je 5 Wagen unterwegs. Zur Zugförderung werden leichte Dampflokomotiven mit einem Reibungsgewicht von $15\frac{1}{2}$ t benutzt. Die fahrplanmässige Geschwindigkeit beträgt 22 bis 27 km/Std. Der Lokomotivbetrieb hat sich zwar von jeher ausserordentlich gut und sicher abgewickelt, dennoch aber entschloss sich die Verwaltung nach langem Zögern 1899, ihren Aktionären die Einführung elektrischen Betriebes vorzuschlagen. Der Vorschlag wurde unverzüglich gutgeheissen und zugleich die Erhöhung des Aktienkapitals um etwa 76 500 000 *M.* beschlossen. Gegenwärtig ist die Ausführung bereits weit vorgeschritten. Zur Begründung der Einführung elektrischen Betriebes wird angeführt, dass es möglich sein werde, Züge von 6 Wagen mit grösserer Geschwindigkeit zu befördern, als es mit den schwersten Lokomotiven, die der Unterbau tragen kann, bei nur 5 Wagen jetzt möglich sei, und dass das Anfahren in kürzerer Zeit erfolgen könne. Es werde demnach möglich sein, längere Züge in dichterer Folge verkehren zu lassen, wozu ein lebhaftes Bedürfniss bestehe. Durch die Anwendung der Elektrizität werde aber auch der Rauch der Lokomotiven beseitigt werden, der in den städtischen Strassen sehr lästig falle, und der vom Gehwerk der Lokomotiven erzeugte Lärm. Redner war der Auffassung, dass in diesem Falle schon die Beseitigung des Rauchs die Einführung der elektrischen Zugförderung durchaus zu rechtfertigen scheine. Ob es in der That nicht möglich sein würde, ausreichend leistungsfähige Lokomotiven zu bauen, die der Unterbau zu tragen imstande wäre, wollte Redner dahingestellt sein lassen. Er wies ferner darauf hin, dass die Verhältnisse der Newyorker Hochbahn in Bezug auf die Frage der Zweckmässigkeit der elektrischen Zugförderung wesentlich anders liegen, als bei der Berliner Stadtbahn. Er machte ferner einige nähere Angaben über die Art der Durchführung des grossartigen Unternehmens. In einem am East River sehr günstig belegenen Hauptkraftwerk werden 8 mächtige Stromerzeugungsmaschinen von zusammen 64 000 PS gewöhnlicher Leistung aufgestellt. Der von ihnen erzeugte Drehstrom von etwa 11 000 V Spannung wird nach 7 Unterstationen geleitet und dort in Gleichstrom von 400 V umgewandelt, und so mittelst einer neben den Gleisen liegenden isolirten „dritten" Schiene den Fahrzeugen zugeführt. Die Rückleitung des Stromes erfolgt durch die Fahrschienen. Die in mehreren Beziehungen interessante Einrichtung des Kraftwerks und einige weitere Einzelheiten der Anlage wurden eingehender besprochen.

Im Fragekasten befindet sich eine Anfrage: In welcher Weise liesse sich die unterirdische Verbindung der Strassenbahnen zur Kreuzung der Strasse „Unter den Linden" herstellen? An der Besprechung über diese Frage betheiligten sich die Herren: Buchholz, Schwabe und Blanck.

Herr Henry Hess, Oberingeniör und Direktor der Deutschen Nils-Werkzeugmaschinenfabrik, wird als einheimisches ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Bücherschau.

— **Der neueste Stand des Berner Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890.** Auf Grund der nachträglichen Vereinbarungen und der hierauf beruhenden neuen Fassung des Textes, gültig vom 10. Oktober 1901 an, unter Berücksichtigung von Theorie und Praxis dargestellt von Dr. jur. Theodor G e r s t n e r, Geheimer Oberregierungsrath und vortragender Rath im Reichseisenbahnamt, Mitglied der vorbereitenden fachmännischen Konferenzen. Berlin, 1901. Verlag von Franz Vahlen.

Mit dem Tage, mit dem die neue Fassung des Textes des I. Ue. in Kraft getreten ist, dem 10. Oktober d. J., ist auch die oben angekündigte erläuternde Darstellung aus der berufensten Feder erschienen, die sie geben konnte. Geheimrath Gerstner ist allen, die sich mit den Fragen des internationalen Frachtrechts beschäftigen, als einer seiner besten Kenner wohlbekannt und seine Führerschaft auf diesem Gebiet ist um so meisterhafter, als er selbst an der Entstehung des I. Ue. und seiner Aenderungen den unmittelbarsten und hervorragendsten Antheil genommen hat.

Die vorliegende Darstellung entwickelt zunächst in einer Einleitung die geschichtlichen Vorgänge, die zur Entstehung des I. Ue. führten, und dessen Fortbildung durch spätere Staatsverträge. Der Haupttheil enthält dann den Text in neuer Fassung, nach den Artikeln des Hauptvertrags zusammengestellt, nebst den zugehörigen Ausführungsbestimmungen und demnächst angeknüpften Bemerkungen. In diesen hat der Verfasser einen für die Kenntniss und Auslegung des I. Ue. höchst bedeutungsvollen Stoff niedergelegt. Dort sind die wichtigsten Punkte aus den Berathungen der Berner Konferenz von 1893, der Pariser Revisionskonferenz von 1896 und den zugehörigen Protokollen sowie den zahlreichen Zwischenverhandlungen der betheiligten Staaten mitgetheilt, es ist auf die durch das Zusatzübereinkommen eingetretenen Aenderungen und deren

Gründe aufmerksam gemacht, vor allem aber ist auch kritisch der Standpunkt des Verfassers den wichtigsten Zweifelfragen gegenüber dargelegt und begründet. Da die Bestimmungen des I. Ue. selbst, soweit sie schon in dem ursprünglichen Text vorhanden waren, in dem Werk des Verfassers über das Internationale Eisenbahn-Frachtrecht systematisch dargestellt und erläutert sind und noch ihre volle Geltung haben, so konnte er sich hier kurz fassen und auf dieses ausführliche Werk verweisen. Wir möchten daher auch an dieser Stelle darauf aufmerksam machen, dass die jetzige Schrift nur eine Ergänzung jenes älteren mit dieser für das volle Verständniss des I. Ue. unentbehrlichen Werkes ist.

Wir beschränken uns für heute auf diese kurze Anzeige der neuen wichtigen Schrift des Verfassers und behalten uns vor, auf sie demnächst in einer eingehenderen Besprechung und Würdigung zurückzukommen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 3,2 km lange Strecke Essen Rangirbahnhof-Kray Süd der königlichen Eisenbahndirektion Essen, welche am 15. Oktober d. J. für den Güterverkehr eröffnet worden ist, sowie die am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 9,94 km lange Strecke Röthenbach b. Lindau-Scheidegg der königlich bayerischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 15. Oktober d. J. ist der an der Bahnstrecke Osnabrück-Löhne zwischen den Stationen Bruchmühlen und Bünde angelegte Haltepunkt Ahle für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 79 — Inser.-Nr. 2598 — d. Ztg.)

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Am 1. Oktober d. J. ist die zwischen Jiritz und Neratowitz Ladestelle der Lokalbahn Brandeis a. E.-Neratowitz gelegene Haltestelle Lobkowitz für den Personenverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Lokalbahn Lambach-Haag a/H. gelegene Station Bachmaning, welche bisher nur für den Personenverkehr in Benutzung genommen war, ist am 24. September d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet wnreen.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Der an der Bahnstrecke Berlin-Magdeburg zwischen Brandenburg und Genthin gelegenen Station Wusterwitz ist zur Vermeidung von Verwechselungen mit der gleichnamigen Station an der Schlawer Kreisbahn und zur Unterscheidung von der Station Grosswusterwitz der Kleinbahn Ziesau-Grosswusterwitz in Uebereinstimmung mit der Bezeichnung des von der genannten Station bedienten Gemeindebezirkes die Benennung Grosswusterwitz (Staatsbahnhof) beigelegt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I/237 vom 26. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, die österreichische Nordwestbahn, die königlichen Eisenbahndirektionen Cassel und Cöln, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 8. Oktober d. J.).

Nr. I/262 vom 5. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Entscheidung der Frage, auf welche Arten von Fahrtausweisen die Bestimmungen des Vereins-Betriebsreglements über die Benutzung von Hilfsrouten bei Verkehrsstörungen Anwendung zu finden haben (abgesandt am 9. Oktober d. J.).

Nr. I/266 vom 5. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Theilnahme der französischen Nordbahn an der Einrichtung des Vereinsreiseverkehres (abgesandt am 8. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung der Station Wusterwitz der preussischen Staatsbahnen.

Der an der Strecke Berlin-Magdeburg zwischen Brandenburg und Genthin belegenen Station Wusterwitz ist die Benennung „Grosswusterwitz (Staatsbahnhof)" beigelegt worden.

Magdeburg, den 8. Oktober 1901. (2666)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif-Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1901 tritt der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält neben Ergänzungen und Aenderungen des Tarifs neue Ausnahmetarife, insbesondere für geschälten Reis, Petroleum und Erdfarben.

München, den 12. Oktober 1901. (2667)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Die im Tarifhefte 4 des rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901 — Verkehr zwischen Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken — enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die sächsischen Stationen Eger, Franzensbad und Hof gelten vom gleichen Tage ab auch für die gleichnamigen bayerischen Stationen im Saarbrücken-bayerischen Verkehre.

München, den 12. Oktober 1901. (2668)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 7, 8 und 9 des Verbandstarifes vom 1. Februar 1898.)

Am 1. November 1901 treten nachstehende Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifes Nr. 8 für die Beförderung von Wolle und Wollabfällen in Kraft:

Nachträge III zu Theil II, Heft 7, 8 und 9:

Die Bestimmungen und Frachtsätze der Abtheilung I treten ausser Kraft, jene der Abtheilung II finden nunmehr auf folgende Artikel Anwendung:

Abtheilung II. Kunstwolle (Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle); Wolle und Wollabfälle, animalische, und zwar: Wolle (Schafwolle), auch Ziegenwolle (Angora, Mohair), Lama-, Alpaka-, Vikuna-(Vikogne-) Wolle, Kameelhaare, ferner Abfälle von Schaf-

wolle und Wollkämmlinge von Schafwolle mit Ausnahme von Kammzug.

Die am 15. Dezember 1900 im Verfügungswege eingeführten Kunstwolle-Frachtsätze Heidelberg-Reichenau a. Kn. gelten fortan für Abtheilung II.

Nachtrag III zu Theil II, Heft 7:

Im Verkehr zwischen der Station Einsiedel der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn und der badischen Station Neckarau gelangen folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Einsiedel		
	Ausnahmetarif Nr. 8		
	IIa und IIIa		IIb und IIIb
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Neckarau .	3,78		3,42 / 2,71*)

*) Nur für die Beförderung von: Abfällen von Baumwolle, von Baumwollgarn u. von Twisten von Neckarau nach Einsiedel gültig.

München, den 7. Oktober 1901. (2669)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr. (Gruppen V/VIII.)

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. erhält der Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen die Ueberschrift: „Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen von den an die hierunter genannten Stationen angeschlossenen Hochofenwerken."

Cöln, den 9. Oktober 1901. (2670)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. Oktober 1901 werden im sächsisch-südwestdeutschen Verbandsgüterverkehre die Stationen Zeitz (sächs. und preuss. Staatsb.) in den im Tarifheft Nr. 1, Grossvoigtsberg und Wilkau in den im Tarifheft Nr. 3 enthaltenen Ausnahmetarif 8 für die Beförderung von Giessereiroheisen unter Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) aufgenommen.

Dresden, am 12. Oktober 1901. (2671)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr. (Gruppen IV/VIII.)

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. erhält der Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen die Ueberschrift: „Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen von den an die hierunter genannten Stationen angeschlossenen Hochofenwerken."

Cöln, den 8. Oktober 1901. (2672)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Elsass-Lothringen.

Mit sofortiger Gültigkeit ist die Station Redingen i/Lothr. in den Kohlentarif Nr. 9 aufgenommen. (2673)

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

St. Johann-Saarbrücken, 10. Oktbr. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher, rheinisch-westfälisch-süddeutscher Privatbahn- und rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1901 ab wird die Station Duisburg-Hochfeld Nord in die Ausnahmetarife 6 für die vorgenannten Verkehre mit den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Essen, den 5. Oktober 1901. (2674)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Staatsbahnen.

Gruppentarif VI, Wechselverkehre mit der Tarifgruppe VI, rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr, Oldenburg-hessischer Verkehr, Militärbahn-Staatsbahn-Verkehr, Staats-Vieh- etc. Tarif, Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verbandstarif.

Für den Verkehr mit den Bahnhöfen in Frankfurt a/M. (einschliesslich Bockenheim) und Hanau treten mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 anderweite Tarifentfernungen in Kraft, wodurch verschiedene Frachterhöhungen herbeigeführt werden.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 8. Oktober 1901. (2675)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch - nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Am 15. Oktober d. J. tritt zum vorbezeichneten Kohlentarife ein Nachtrag I in Geltung, der ausser den bereits im Verfügungswege eingeführten Frachtsätzen für gewisse Verkehrsbeziehungen neue und im übrigen ermässigte Frachtsätze unter anderen auch im Verkehr mit den thüringischen Sekundärbahnen, der Halberstadt-Blankenburger und niederlausitzer Eisenbahn enthält. Die einzige, mässige Erhöhung der Frachtsätze nach Weimar (Berk. Bhf.) tritt erst am 1. Dezember in Kraft. Schliesslich werden ermässigte Frachtsätze von Redensblickschacht der Florentinegrube und Frachtsätze für einige im Haupttarif noch nicht enthaltene Gruben eingeführt. Der Nachtrag ist zum Preise von 0,35 *M.* bei den betheiligten Dienststellen erhältlich.

Kattowitz, den 4. Oktober 1901. (2676)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 15. Oktober d. J. werden die Stationen Dogern und Köndringen der badischen Staatseisenbahn in die Tarifhefte 1—5 der Abtheilung A des Verbandsgütertarifs und in das Heft 1 des Ausnahmetarifs 6 (für Steinkohlen usw.) aufgenommen.

Am 1. Dezember d. J. erhält der Ausnahmetarif 8a (im Nachtrag V zum Heft 4 der Abtheilung B [Elsass-Lothrg.]) folgende Ueberschrift: „Ausnahmetarif 8a für Giesserei-Roheisen von den an die hierunter genannten Stationen angeschlossenen Hochofenwerken."

Cöln, den 11. Oktober 1901. (2677)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI, Berlin - Stettin - hessischer, ostdeutsch-hessischer, linksrheinisch - hessischer Verkehr.
Frankfurt - hessisch - südwestdeutscher Verband.

Mit Wirkung vom 15. d. Mts. wird Ingelbach als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt a/M., den 9. Okt. 1901. (2678)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Baden.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. sind die Station Dogern, sowie die an der Neubaustrecke Ueberlingen-Kluftern gelegenen Stationen der badischen Staatseisenbahnen in den Saarkohlentarif Nr. 5 aufgenommen. Die betheiligten Abfertigungsstellen werden die Frachtsätze auf Verlangen mittheilen. (2679)

St. Johann-Saarbrücken, 10. Okt. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 15. Oktober 1901 kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband der Nachtrag 16 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für neu in den Verband aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Münster, Cassel, Erfurt, Halle und Magdeburg sowie der niederlausitzer Eisenbahn, gekürzte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen infolge Eröffnung der Neubaustrecken Buchholz - Soltau und Schwaförden-Bassum, ferner Ergänzungen und Aenderungen von Ausnahmetarifen. Sofern Erhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst vom 1. Dezember 1901 ab Gültigkeit. Der Nachtrag ist von den Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Hannover, den 11. Oktober 1901. (2680)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-bayerischer Eisenbahnverband.

(Gütertarif Theil II, Heft 3B v. 15. Oktober 1897.)

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1901 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife.

München, den 11. Oktober 1901. (2681)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Die im deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarif, Hefte 8, 12, 13, 15, 17 und 18 enthaltenen Ausnahmetarife für Giessereiroheisen erhalten mit Wirkung vom 1. Dezember 1901 an die Ueberschrift „Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen von den an die hierunter genannten Stationen angeschlossenen Hochofenwerken."

Am 15. Oktober d. J. kommen folgende Nachträge zu dem deutsch - Prinz Heinrichbahn-Gütertarif zur Einführung:

Zum Heft 8 der Nachtrag II, zum Heft 12 der Nachtrag III, zum Heft

13 der Nachtrag V, zum Heft 15 der Nachtrag II, zum Heft 17 der Nachtrag IV und zum Heft 18 der Nachtrag IV,
welche Nachträge sämmtlich ermässigte Frachtsätze des oben genannten Ausnahmetarifs 8 enthalten. Durch Nachtrag IV zum Heft 18 kommen ausserdem noch Frachtsätze für die Beförderung von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II zur Einführung.

Strassburg, den 9. Okt. 1901. (2682)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. November 1900.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1901 werden die Stationen Gossholz, Lindenberg, Milbertshofen, München-Schwabing und Scheidegg der k. b. Staatseisenbahnen in den Tarif aufgenommen.

München, den 11. Oktober 1901. (2683)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.

Am 15. Oktober 1901 tritt zum Tarif für den Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Eisen und Stahl) für die Stationen Barth, Körlin a. Pers., Schivelbein und Ueckermünde des Direktionsbezirks Stettin, sowie anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs für die Stationen Oranienburg, Reinickendorf (Dorf), Schönholz, Tegel und Velten des Direktionsbezirks Berlin und Anclam, Angermünde, Bergen a. R., Demmin, Eberswalde, Ferdinandshof, Gransee, Greifswald, Neustrelitz, Pasewalk, Prenzlau, Stralsund, Strasburg U.-M., Strelitz (Alt), Treptow a. T., Wolgast und Zehdenick i. d. M. des Direktionsbezirks Stettin.

Durch diesen Nachtrag werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für die Stationen Briesen (Mark), Jacobsdorf i. d. M., Neubabelsberg, Pillgram, Werder und Ziltendorf des Direktionsbezirks Berlin, sowie Fürstenberg i. Meckl., Neddemin, Rakow, Seelow, Stargard i. Meckl., Torgelow und Velgast des Direktionsbezirks Stettin mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 aufgehoben.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 12. Oktober 1901. (2684)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober d. J. werden neue Frachtsätze nach den Stationen der Neubaustrecke Berent-Gollubien der Nebenbahn Berent-Carthaus des Direktionsbezirks Danzig und nach Haltestelle Hofleben des Direktionsbezirks Bromberg eingeführt, sowie einige Druckfehler berichtigt. Insoweit durch letztere Berichtigung eine Frachterhöhung eintritt, bleibt der bisherige Frachtsatz bis 30. November d. J. einschl. in Geltung.

Kattowitz, den 11. Oktober 1901. (2685)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die für bestimmte Wagenladungsgüter bei deren Uebergang nach und von der Kleinbahn Casekow-Penkun-Oder im Verkehr zwischen den Uebergangsstationen Scheune und Casekow einer- und den preussischen Staatsbahnstationen andererseits gewährte Frachtermässigung von 0,02 ℳ für 100 kg findet widerruflich auch auf Sendungen von und nach Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn im Hanseatisch-ostdeutschen Verbande Anwendung.

Stettin, den 10. Oktober 1901. (2686)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn usw.

Am 1. November d. J. tritt zu obenbezeichnetem Ausnahmetarife der Nachtrag I, sowie ferner ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz nach Troppau Nordbahnhof an Stelle des bisher ab 1. Januar d. J. gültigen Tarifs in Kraft.

Der neue Tarif bringt zum Theil Ermässigungen, der Nachtrag I ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Lokalbahn Troppau-Bennisch, ausserdem neue Frachtsätze nach Station Grügau, sowie Berichtigungen und Ergänzungen.

Insoweit durch den Nachtrag I Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. Dezember d. J. in Geltung.

Die Tarifdrucksachen sind zum Preise von je 10—15 ₰ bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Kattowitz, den 12. Oktober 1901. (2687)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.
Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. gelangen für die Beförderung von Holzkohlen in Ladungen von 10 000 kg von Neuberg nach Marktbreit, ferner von Milch in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg von Lindau Rangbhf. nach Hof direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 11. Oktober 1901. (2688)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Die im Tarifheft 2 des rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901 — Verkehr zwischen Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen und Stationen des kgl. Eisenbahn-Direktionsbezirkes Frankfurt a/M. — enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die sächsischen Stationen Eger, Franzensbad und Hof gelten vom gleichen Tage ab auch für die gleichnamigen bayerischen Stationen im rheinisch-Nassau-bayerischen Verkehre.

Die Frachterhöhungen treten erst am 1. Dezember 1901 in Kraft.

München, den 12. Oktober 1901. (2689)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Zwischen Ravensburg, Station der königl. württbg. Staatseisenbahnen, und den badischen Stationen Kluftern, Markdorf, Bermatingen-Ahausen, Mimmenhausen-Neufrach, Oberuhldingen-Mühlhofen, Nussdorf i/Baden, Ueberlingen, Sipplingen, Ludwigshafen a/See, Espasingen und Stahringen findet direkte Abfertigung von lebenden Thieren statt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 11. Oktober 1901. (2690)
Grossh. Generaldirektion.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher und Oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1901 wird die Station Drewitz der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg als Versandstation in die Seehafen-Ausnahmetarife E und E 2 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II einbezogen.

Ueber die Höhe der Ausnahmesätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 8. Oktober 1901. (2691)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1901 erhält der im Gütertarif IV sowie in den Tarifen für den Berlin-Stettin-nordwestdeutschen, nordwestdeutsch-mitteldeutschen, Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner, Oldenburg-mitteldeutschen und Altonaer und Oldenburg-nordwestdeutschen Güterverkehr und für den niederdeutschen und den norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verband vorgesehene Ausnahmetarif (8 bezw. 8 a) für Giesserei-Roheisen die Ueberschrift „Ausnahmetarif (8 bezw. 8 a) für Giesserei-Roheisen von den an die hierunter genannten Stationen angeschlossenen Hochofenwerken."

Hannover, den 8. Oktober 1901. (2692)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(A.-Tf. Nr. 8 im Theil II, Heft 7 und 9 des Verbandsgütertarifes vom 1. II. 1898.)

Ab 1. Dezember 1901 sind die im Verkehr mit den Stationen Reichenberg der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, Hohenelbe der k. k. priv. österr. Nordwestbahn sowie Raspenau (seither Raspenau-Liebwerda) und Reichenberg der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn bestehenden, nur für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten gültigen ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 8 III b (Nachtrag III) nur in der Richtung aus Deutschland anwendbar.

München, den 7. Oktober 1901. (2693)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. November 1901 werden im süd-ostpreussischen Gütertarif die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Grajewo, Lyck, Pillau, Prostken einerseits und Barnow, Bartin, Borntuchen, Bütow, Carwitz, Gumenz, Hammermühle, Kaffzig, Köslin, Marienwerder, Nassow, Neucolziglow, Pritzig, Quaesdow, Rügenwalde, Rummelsburg in Pom., Schlawe, Schlönwitz, Schübben-Zanow, Sedlinen, Sellin, Techlipp und Zollbrück andererseits sowie zwischen Marienwerder einerseits und Bartenstein, Lötzen, Rastenburg andererseits ermässigt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft. (2694)

Königsberg i/Pr., den 7. Oktober 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung der Frachtsätze für Lokomotiven, welche auf Wagen der Eisenbahn oder auf gewöhnlichen Güterwagen der Absender befördert werden.

Die in diesem Blatte Nr. 49 vom 26. Juni 1901, sub Pos. 1569 Seite 787 verlautbarten Frachtsätze für Lokomotiven etc. ermässigen sich in nachstehender Weise.

Von	nach Granica bezw. Szczakowa trs. etc. a 5 000 kg	b 10 000 kg
Baden	316	271
Oerlikon	296	254
Rüti (Zch.)	311	268
Toess	277	238
Winterthur	276	237
Zürich Hptbhf.	300	248

Centimes für 100 kg.

Die Frachtsätze für Eisen- und Stahlwaaren aller Art, Maschinen etc. bleiben unverändert.

Wien, am 8. Oktober 1901. (2695)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband

Abänderung der Kundmachung (1908) in Nr. 58 dieser Zeitung vom 27. Juli 1901.

Der letzte Absatz des Punktes 2 der obenerwähnten Kundmachung, betreffend die Einlagerung in den Lagerhäusern der Nagy-Kanizsaer Lagerhäuser Aktiengesellschaft in Nagy-Kanizsa erhält folgenden Wortlaut:

„Rücksichtlich der von den Stationen der Gruppen E, Ea, Eb, La, Lb, R, X, Y, Z, ferner von Babócsa, Barcs, Baté, Berzencze, Góla, Jákó, Kaposvár, Kaproncza (Koprivnica), Mura-Keresztúr, Somogyszobb, Vizvár und Zákány provenirenden Sendungen wird für die Doppelbefahrung der Strecke Mura-Keresztúr-Nagy-Kanizsa eine Gebühr von 8 h. pro 100 kg berechnet."

Wien, am 7. Oktober 1901. (2696)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Illowo transito mit Galizien und der Bukowina über Granica-Warschau.

(Einführung eines neuen Tarifes.)

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember n. St./19. November a. St. 1901 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarif zur Einführung. Derselbe enthält ausser „Besondere Bestimmungen" und „Begünstigungen für die Reexpedition von Getreide etc." Frachtsätze für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Mahlprodukten, Kleie und Oelkuchen von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Illowo transito für den Verkehr nach Danzig, Neufahrwasser, Marienburg und darüber liegende Stationen via Granica-Warschau.

Hierdurch wird der Tarif für den Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica vom 20. Dezember a. St. 1892/1. Januar n. St. 1893 nebst den Nachträgen I—V ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes werden bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 10. Oktober 1901. (2697)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

(Einführung eines ermässigten Frachtsatzes für lebendes Geflügel russ. Herkunft von Podwoloczyska (Bhf.) trans. nach Bregenz trs., Buchs trs. oder Lindau transito.)

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1901 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1902, gelangt für lebendes Geflügel russischer Herkunft ab Podwoloczyska (Bhf.) transito nach Bregenz trs., Buchs trs. oder Lindau trs. (mit der Bestimmung nach Spanien) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen der Frachtsatz von 785,4 Cts. pro 100 kg im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die näheren Bedingnisse hinsichtlich Liquidirung des Frachtunterschiedes sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfragen.

Wien, am 9. Oktober 1901. (2698)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau- Romanshorn und Rorschach.

(Einführung eines Frachtsatzes für lebendes Geflügel russ. Herkunft von Podwoloczyska (Bhf.) transito nach Bregenz trs., Buchs trs. oder Lindau transito.)

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1901 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1902, gelangt für lebendes Geflügel russischer Herkunft, von Podwoloczyska (Bhf.) transito nach Bregenz trs., Buchs trs. oder Lindau trs., bei Aufgabe als Frachtgut und Versand in Geflügelwagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen sub B/f2 des österr.-ungar. Tariftheiles I, Abthl. B rücksichtlich des der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Gewichtes, der Frachtsatz von 1 668 Cts. pro 100 kg im Kartirungswege zur Anwendung.

Für die Abfertigung der Transporte sind die einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den obenbezeichneten Verkehr maassgebend.

Wien, am 9. Oktober 1901. (2699)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Berichtigung bezw. Ergänzung des Nachtrages I zum Tarife Theil III, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1901 werden die Bestimmungen des vorbezeichneten Nachtrages I für die Reexpedition der Sendungen in den Lagerhäusern der Nagy-Kanizsaer Lagerhäuser-Aktiengesellschaft in Nagy-Kanizsa wie folgt abgeändert:

„Die Einlagerung bezw. Reexpedition ist zulässig für Sendungen mit Herkunft von den ungarischen Stationen der Gruppe:
J, K, N, P, Q, R, T, V, W*) und Y.

*) Mit Ausnahme der Station Kotor-Alsó-Domboru.

Bei den von Stationen der Gruppen N, Q, R, Y und W (ausnahmlich der Station Kotor-Alsó-Domboru und den nördlich von Nagy-Kanizsa gelegenen Stationen) provenirenden Sendungen wird für die Doppelbefahrung der Strecke Mura - Keresztúr - Nagy-Kanizsa eine Gebühr von 8 Hellern für 100 kg berechnet."

Wien, am 7. Oktober 1901. (2700)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterr.-ungar.-schweizer. Grenzverkehr.

Einführung eines Nachtrages zu den Ausnahmetarifen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1901 gelangt der Nachtrag I zu den vom 1. Juli 1900 gültigen Ausnahmetarifen für den südösterr.-ungar.-schweiz. Grenzverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Berichtigung der besonderen Bestimmungen.
II. Aenderung und Berichtigung der Tarif tabellen (Ausnahmetarif Nr. 2, 5 und 8).
III. Aenderung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der betheiligten Eisenbahnen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 3. Oktober 1901. (2701)

K. k. priv. Südbahngesellschaft, auch im Namen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 17. Oktober 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelangen für die Beförderung von Lithopone (Lithoponefarben) folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	von Salzburg, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Centimes für 100 kg	
Basel (N. O. B. u. bad. B.)	459	294
Schaffhausen (N. O. B. u. bad. B.)	381	223

Wien, am 10. Oktober 1901. (2702)

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

(Reexpedition von Zucker aller Art in Kolin.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende

Dezember 1902, wird für Zucker der Pos. Z—8 der Güterklassifikation im Tariftheil I vom 1. Januar 1898, als Frachtgut, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, von den Stationen der Strecke Goltsch-Jenikau bis inklusive Sedletz-Kuttenberg nach Aussig, Dobrowitz, Neubydzow, Wlkawa und Prag O. e. N. W. B. sowie von den Stationen der Strecke Nimburg bis inklusive Königgrätz nach Sedletz-Kuttenberg, Caslau, Wrdy-Bucic und Zleb bei Einlagerung solcher Sendungen in dem Lagerhause der Filiale der Prager Kreditbank in Kolin die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt.

Die Reexpeditionsfrist beträgt 12 Monate vom Tage des Einlagerns der Sendung in dem genannten Lagerhause an gerechnet.

Für jede der reexpedirten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 h (sechs Hellern) pro 100 kg berechnet und sind im übrigen für die Reexpedition die vom 1. Januar 1899 ab gültigen „Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden“, maassgebend.

Wien, am 8. Oktober 1901. (2703)
Die Direktion.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit werden an Ueberführungsgebühren für diejenigen Wagenladungsgüter, welche in Ebeleben mit der Mühlhausen-Ebelebener Bahn ein- oder ausgehen und der Zuckerfabrik auf deren Gleise zugeführt oder von derselben abgeholt werden, für jeden beladenen Wagen 0,50 ℳ erhoben werden. Wird ein Wagen beladen der Fabrik zugeführt und von derselben wieder beladen zurückgegeben, so wird 1 ℳ Ueberführungsgeld berechnet. (2704RM)

Mühlhausen i/Th., den 10. Oktober 1901.
Der Vorstand.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif, Theil II, für den Verkehr zwischen Stationen der preussischen Staatsbahnen und Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

Zu dem vom 1. d. Mts. ab gültigen Nachtrag I des vorbezeichneten Tarifs haben wir ein Berichtigungsblatt herausgegeben. Dasselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Preistafeln.

Näheres ist bei den betreffenden Fahrkarten-Ausgabestellen zu erfahren.

Stettin, den 10. Oktober 1901. (2705)
Direktion
der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn-gesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Personenverkehr.

Vom 1. November d. J. ab wird der Haltepunkt Friedewalde auch für den Gepäckverkehr eröffnet.

Breslau, den 9. Oktober 1901. (2706)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember d. J. werden aufgehoben:

1. Eine Anzahl Tarifsätze für Arbeiterrückfahrkarten auf Entfernungen über 50 km, zu deren Beibehaltung wegen geringer Nachfrage ein Bedürfniss nicht mehr vorliegt.
2. Ein Theil der in unserem Bezirke noch bestehenden, zum Ausnahmesatze von 1,33 ₰ für das Kilometer berechneten Tarifsätze für Einzelreise-Arbeiterfahrkarten. An ihre Stelle treten nach Bedürfniss Arbeiterrückfahrkarten oder Arbeiterwochenkarten zur einfachen und zur Hin- und Rückfahrt, die nach dem normalen Satze von 1 ₰ für das Kilometer berechnet sind.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau. (2707)

St. Johann-Saarbrücken, 11. Okt. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

a) Holzschnittwaaren, als: Eschen-, Eichen- und Tannendielen; amerikanisches Fichtenholz, Einfriedigungspfähle und tannene Latten;
b) Telegraphenstangen von verschiedener Länge und Dicke;
c) Abfallholz in Bündeln.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 28. Oktober 1901“ versehen spätestens:

Montag, den 28. Oktober 1901, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 4. Oktober 1901. (2708)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Bahnbau Ueberlingen-Friedrichshafen.

Vergebung von Pflanzungen.

Wir bedürfen, längstens bis 10. November lieferbar,

250 000 Stück 2—3 jährige Fichtenpflanzen,
1 600 „ Birnhochstämme

von mindestens 2,00 m Stammhöhe und mindestens 2,0 cm Durchmesser unter der Krone.

Angebote auf den ganzen oder einen Theil des Bedarfes werden bis zum 20. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, um welche Zeit die Eröffnung der Angebote stattfindet, entgegengenommen.

Ueberlingen (Baden), 10. Oktober 1901.
Gr. Eisenbahnbauinspektion. (2708a)

Die Ausführung von Wasserleitungs-, Entwässerungs- und Kanalisationsanlagen auf dem neuen Kehrbahnhofe zu Lichtenberg-Friedrichsfelde,

rd. 4 000 m Thonrohre von 13 bis 40 cm Weite,
3 100 „ Drainleitungen,
900 „ gusseiserne Muffenrohre von 20 cm Weite,
2 200 „ gusseiserne Muffenrohre von 4 cm Weite,

ausschliesslich Lieferung der Rohre, so wie rd. 600 cbm Mauerwerk von Revisionsbrunnen, Sammelschächten, Gullys, einschliesslich Materiallieferung mit Ausnahme des Cements, soll im Wege öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 30. Oktober 1901, Vormittags 10 Uhr, postfrei, versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen hierher, SO. 16, Engelufer 1a, einzureichen. Angebotshefte nebst Plan sind im Geschäftszimmer Engelufer 1a einzusehen, erstere gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen. Zuschlagsfrist 2 Monate.

Berlin, den 10. Oktober 1901. (2709)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Eisenbahn Bütow-Lauenburg i/P.

Die Arbeiten zur Herstellung des Oberbaues sollen in 2 Loosen vergeben werden. Bedingungen können im Büreau der unterzeichneten Bauabtheilung eingesehen werden.

Angebotshefte sind ebendaher gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ in baar zu beziehen.

Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens zum Eröffnungstermin, den 26. Oktober 1901, Vorm. 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Lauenburg i/P., 8. Oktober 1901. (2710)
Königl. Eisenbahn-Bauabtheilung.

Für das Etatsjahr 1902 sind in den Eisenbahndirektionsbezirken Kattowitz, Breslau und Posen etwa 9000 Stück Pinsel erforderlich, die öffentlich verdungen werden sollen.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin am 9. November 1901, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer Nr. 2 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ von unserem Rechnungsbüreau B bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer Nr. 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 8. Dezember 1901.

Kattowitz, den 11. Oktober 1901. (2711)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Lokomotiven und Wagen.

3 ausgemusterte Lokomotiven mit Tender und 11 Güterwagen, darunter 8 bedeckte, sollen nach Loosen getrennt verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

31. d. Mts., Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. k. Mts.

Magdeburg, den 10. Oktober 1901. (2712)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. Oktober Vorm. gemeldet.

Nr. 29. Berlin, am 16. Oktober 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkung (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	2	1	Korb	Aepfel	57	1	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
2	A	—	3	—	gusseis. Henkeltöpfe	5	2	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	Fabr.-Nr. 4 (3,21).
3	A A / G L	1/5	5	—	Eisenbleche	70	3	Berlin Ostbhf.	„	
4	A C	151	1	Ballen	Hopfen	135	4	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
5	A C L	11625	1	Kollo	Packung	35	5	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
6	A D	21	1	Sack	Brot	27	6	Duisburg	K. E-D Essen	
7	A G W	20158	1	Korb	gefüllt	46,5	7	Bodenbach	Sächsische Stsb.	„Imesfalva" beschr.
8	A H & Co.	7237	1	Ballen	anscheinend Läuferstoffe	38,5	8	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
9	A L	2323	1	Fass	Wein	37	9	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
10	A S	20	1	Kasten	9 leere Bierkannen	13	10	Magdeburg	„	
11	A S	3753	1	Kiste	?	80	11	Reitzenhain	Sächsische Stsb.	Horovitz beschr.
12	A T	48	1	Sack	Brot, Kleider usw.	18	12	Hagen	K. E. D. Elberfeld	
13	A U	1	1	Ballen	wollene Hemden	18	13	Pr. Stargard	K. E.-D. Danzig	beklebt: von Berlin.
14	A W	2036	1	Fass	Wein	256	14	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
15	A W	2932	1	Kiste	?	27	15	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
16	B	2	1	Reisekorb	gefüllt	38	16	Melle	K. E.-D. Münster	
17	B	—	5	—	Schornsteinschieber	—	17	Hannover	K. E.-D. Hannover	
18	B | B / C | C	15	1	Kiste	Borsten	77	18	Hamburg	K. E.-D. Altona	
19	B C	9906	1	Pack	Papier	30	19	Roermond	Niederländ. Stsb.	beklebt: Cöln-Gereon.
20	B D	400	1	„	Schiefertafeln (25 Stück)	11,5	20	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
21	B H E	—	1	—	Achslagerkasten	?	21	Herford	„	
22	B J	23805	1	Kiste	gefüllt	36	22	Homberg Rh.	K. E.-D. Cöln	
23	Bl	I	2	—	gusseiserne Zahnräder	25	23	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
24	B M	62	1	grauer Holzkoffer	?	85	24	Soest	K. E.-D. Cassel	
25	B S	6245	1	Fass	ansch. Seife	56	25	Löwenberg i/M.	K. E.-D. Stettin	
26	B S	5027/31	5	Ballen	Papier	652	26	Eberswalde	„	
27	B U	2341	1	Kiste	Blumenhalter (Vasen)	154	27	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
28	B W	1	1	Korb	leer	3	28	Steinbach a. Wald	Bayerische Stsb.	
29	C A	8087	2	Kisten	?	17	29	Karlsruhe	Badische Stsb.	
30	C A B	33	1	Stück	Thonröhre	60	30	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
31	C F H	1688	1	Stb.	Eisen	23	31	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
32	C G	—	1	Holzkoffer	?	30	32	Mainz	Direktion Mainz	
33	C H	797	1	Kiste	?	92	33	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
34	C H	4382	1	Ballen*)	Manufakturw.	9	34	Stickhausen	Oldenburgische Stsb.	*) in grobem Sackleinen.
35	C J	8627	1	Kiste	Glasbilder	64	35	Halle a/S.	K. E-D. Halle a/S.	
36	C K	470	1	„	Kleider	24	36	Ahrweiler	K. E.-D. Cöln	
37	C M	5609	1	Fass	gefüllt	28	37	Mainz	Direktion Mainz	
38	C S	5468	1	Sack	Kaffee	50	38	Güstrow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
39	D G	922	1	Fass	Petroleum	178	39	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
40	D N G	—	1	„	ansch. Sauerkraut	52	40	Sobernheim	K. E.-D. Magdeburg	
41	D Oe P & Co.	379	1	„	Oel oder Thran	179	41	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
42	Dr P	875/76	2	Kisten	?	136	42	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	
43	D T A	789/90	2	Stück	Eisenrohre	86 / 170	43	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
44	D / W	746 / 2	2	Kisten	?	62	44	Mannheim	Direktion Mainz	
45	E	14682	1	Kübel	Käse	96	45	Rastenburg	Ostpreuss. Südb.	
46	E	1/4	4	—	Ankerplatten	212	46	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
47	E	1 XX	5	Stück	Chamottesteine	135	47	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
48	B M	4059	1	—	Stahlschaar	4	48	Regensburg	Bayerische Stsb.	
49	E C	2400	1	—	Kinderschaukelstuhl mit 2 Sitzen	7	49	Plagwitz-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
50	E F	—	1	—	eis. Kelterstange	8	50	Traben-Trarbach	St. Johann Saarbr.	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
51	E P	10452	1	Kiste	Obst —	54	51	Lübbenau	K. E.-D. Halle a/S.	
52	E T G	2006	1	Korb	Blechflasche, gefüllt	98	52	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
53	F	58	1	—	Ofenkranz —	8	53	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
54	F	—	1	Pack	12 Guanastreuer von verzinktem Eisenblech	28	54	Lichtenrade	K. E.-D. Halle a/S.	
55	F B u C	2769	1	Kiste	? —	82,5	55	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
56	F D	24	1	Reisekorb	Kleider —	63,5	56	Augustwalde	K. E.-D. Bromberg	
57	F D	1540	1	Kiste	Schiefergriffel —	70	57	Mainz	Direktion Mainz	
58	F H	3871	1	„	Glaserkitt —	60	58	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
59	F K W	—	1	„	? —	23	59	Werder	K. E.-D. Berlin	
60	F R	32, 356	2	Pack	Papier (Düten) —	39	60	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
61	F S	4645	1	Kiste	? —	55	61	Schotten	K. E.-D. Frankf. a/M.	
62	F S	251	1	„	Messingdraht —	81	62	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
63	F W	—	1	—	Kette —	65	63	Mainz	Direktion Mainz	Dienstgut.
64	F W	—	1	Pack	Plan —	—	64	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	beklebt: Heilsberg 1/10. nach Königsberg.
65	F W C	43	1	Kiste	Farbe —	6	65	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	Guichard, Pecheret et fils, Châlon sur Saône.
66	G	3108	1	„	? —	27	66	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
67	G B	5492	1	„	Käse —	76	67	Herbolzheim	Badische Stsb.	
68	G D	1	1	Korb	Gemüse und fr. Obst	23	68	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
69	G D	120	1	—	Platte —	5	69	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
70	Gebr. W	10964	1	Kübel	Käse —	74	70	Dortmund C. M.	K. E.-D. Essen	
71	G F	1310	1	Kiste	? —	24	71	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
72	G F O	4060	1	„	? —	80	72	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
73	G K W	1	1	Cylinder	Säure —	33	73	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
74	G L E	4651	1	Ballen	Stoffe —	12	74	Briesen Wpr.	K. E.-D. Danzig	
75	G M	2045	1	Kiste	alte Wagenlaterne —	5	75	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
76	G R	3684 B	1	—	Ofenrost —	4	76	Mannheim	Direktion Mainz	
77	G S	1342	1	Fass	Kornessenz —	43,5	77	Markushof	K. E.-D. Königsberg	
78	H	—	1	Bd.	Ringe —	9	78	Bretten	Badische Stsb.	
79	H	226	1	Ballen	Tabak —	86	79	Ruhla	Wutha-Ruhlaer E.	
80	H B N	45	1	Kiste	Holzspäne —	139	80	Gruiten	K. E.-D. Elberfeld	
81	H G M	31358	1	„	— —	24	81	Hamburg	K. E.-D. Altona	
82	H H	30016	1	Ballen in Leinen	Wollwaaren —	197	82	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
83	H H W L	22	1	Kiste	gefüllt —	71	83	Stolberg	K. E.-D. Cöln	
84	H S B	4665	1	„	? —	68	84	Blankenburg a/H.	K. E.-D. Erfurt	
85	H V	222	1	Pack	Papierdüten —	8,5	85	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
86	H V	3332	1	Korb	fr. Aepfel —	32	86	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
87	H W	—	1	„	Kleider —	5,5	87	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
88	J C	1654	1	Kiste	Herrenunterhosen —	33	88	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
89	J E	2675	1	Fass	gefüllt —	67	89	Ahrweiler	K. E.-D. Cöln	
90	J H	—	1	Korb	Pflaumen —	20,5	90	Kirchenlamitz	Bayerische Stsb.	
91	J H	100	1	Kiste	? —	?	91	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
92	J K	—	1	Verschlag	? —	17	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	J R	7370	1	Kiste	leer —	12	93	Klingenthal	Sächsische Stsb.	
94	J S	7	1	„	Stukkatur —	9	94	Schalke	K. E.-D. Essen	
95	J S	4	1	Gestell	mar. Fische —	—	95	Heidelberg	Badische Stsb.	
96	J V	3	1	Koffer	leer, gebraucht —	20	96	Leipzig II	Sächsische Stsb.	defekt.
97	J V	1, 2	2	Reisekörbe	leer, gebraucht —	8, 9	97	„	„	
98	J W	326	1	Fass	theilweise gefüllt —	?	98	Donaueschingen	Badische Stsb.	
99	K	1310	1	Kiste	eiserne Ofenverzierung	30	99	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
100	K	5210	1	Pack	eis. Thüren —	23	100	Rosenthal	K. E.-D. Breslau	
101	K B	282	1	Kiste	Gemälde —	16	101	Schaftlach	Bayerische Stsb.	
102	K C K	585/7	3	Kisten	leb. Pflanzen —	555	102	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
103	K E D H	789	1	—	Kette, 7 m l. —	14	103	Magdeburg-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
104	K H	2216	1	—	Gusseisen (mit angebundenem Packet Eisen)	12	104	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
105	K K	—	1	—	Kette —	—	105	Göttingen	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
106	K M	6989	1	Kiste	? —	30	106	Prostken	Ostpreuss. Südbahn	
107	K P R	160	1	—	Kette —	—	107	Osnabrück	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
108	K W	70988	1	Kiste	gefüllt —	41	108	Mannheim	Direktion Mainz	
109	L	4781	1	Kübel	gefüllt —	6	109	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	beklebt: Reichenbach-Rosendaal.
110	L B	418/25	1	Pack	Manufakturen —	?	110	Rosendaal	Niederländ. Stsb.	
111	L C	19	1	Kiste	Schrauben u. Muttern	37	111	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
112	L & Ch	4821	1	„	— —	34	112	Kranichstein	Direktion Mainz	*) mit Zollplombe versehen.
113	L D C O	12798	1	Schmierölfass	leer —	36	113	Werdau	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
114	L G	1	1	Ballen in Packleinen	weisses Glacéleder —	14	114	Haynau	K. E.-D. Breslau	
115	L G	100	1	Ballen	anschein. Manufakturw.	83	115	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
116	L K	—	1	Kiste	leer —	18	116	Varrel	K. E.-D. Münster	
117	L L	7111	1	Ballen	Leinen —	46	117	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
118	L T	3884	1	Kiste	Trikotagen —	95	118	Mainz	Direktion Mainz	
119	L W	2679 2683	2	Kisten	leer —	36	119	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
120	L W E	581	1	Kiste	? —	66	120	Bad Schmiedeberg	K. E.-D. Breslau	alte Bekl.: Märk. Seifen-Industrie, Schwelm.
121	M	1/2	2	Verschl.	leer —	26	121	Münster	K. E.-D. Münster	
122	M	6720	1	Holzkiste	Blechbüchsen mit Lavalfett	71	122	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
123	M A	2	1	Kiste	Karabiner, Ketten	30	123	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
124	M A C W	2	1	„	Lackleder —	43	124	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
125	M F	1	1	—	Eisenstück —	52	125	Mainz	Direktion Mainz	
126	M G	100	1	Sack	Federn —	22	126	Posen	K. E.-D. Posen	
127	M G	614	1	Fass	Petroleum —	183	127	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
128	MH	6466	1	Kiste	Bücher —	65	128	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
129	M K	1/2	2	Körbe	Umzugsgut —	78	129	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
130	M P	—	1	Ballen	Betten —	26	130	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
131	M S	3646	1	Ballen in Packtuch	1. Säcke oder Packtuch	55	131	Karthaus	K. E.-D. Essen	auch [Zeichen] signirt.
132	M W	241	1	Sack	Holzwaaren —	41	132	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
133	N	I	1	Kiste	? —	23	133	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
134	O P	5235	1	„	Salicyl-Streupulver —	25	134	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
135	P B	5	1	„	Abreisskalender —	52	135	Zeuthen	K. E.-D. Berlin	
136	P H	II, III	2	Packete	5 leere Körbe —	16	136	Görlitz Eg.-A.	Sächsische Stsb.	
137	P H	11575	1	Kiste	? —	187	137	Herne	K. E.-D. Essen	
138	P H	397 397 a	2	Kisten	Kaffee —	47	138	Hatzenport	St. Johann-Saarbr.	
139	P L	2243	1	Verschl.	leer —	30	139	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
140	P S	100	1	Kiste	Bücher —	27	140	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
141	R	22102	1	Ballen	wollenes Zeug (roth mit schwarzen Streifen)	26	141	Cassel	K. E.-D. Cassel	
142	R E	II	1	Schliesskorb	? —	55	142	Gemünden	Bayerische Stsb.	
143	R J	1	1	—	eis. Ofen —	32	143	Mainz	Direktion Mainz	
144	R M	1167	1	Kiste	Trgfdeckel, verzinnt	70	144	Hamburg	K. E.-D. Altona	
145	R O	3	1	Korb	Steingut —	26	145	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
146	R R	—	1	„	Pflaumen —	18	146	Aue	Sächsische Stsb.	verkauft.
147	R S P	—	1	—	Pflugtheil mit doppeltem Schaar	32	147	Friedland i/Han.	K. E.-D. Cassel	
148	R St E	4102/4104	3	Harrasse	leer —	?	148	Löwenberg i/M.	K. E.-D. Stettin	
149	R W C	1141	1	Kiste	gefüllt —	83	149	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
150	R Z D G	2	1	Sack	Zucker —	100	150	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
151	S	I/II	2	Pack	? —	—	151	Straelen	K. E.-D. Essen	
152	S	—	1	Packet	Drahtstifte —	5	152	Wiesau	Bayerische Stsb.	
153	S B	956	1	Fss.	ansch. Wein —	262,5	153	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
154	S C	341	1	Kiste	leer	201	154	Mainz	Direktion Mainz	
155	S M	37361	1	„	Seife —	14	155	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
156	S U	4157	1	„	? —	62	156	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
157	T R	548	1	Fss.	Petroleum —	178	157	Geseke	K. E.-D. Cassel	
158	U	148	1	„	Petroleum —	178	158	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
159	V W	11	1	„	Heringe —	150	159	Wanne	K. E.-D. Essen	
160	W	5	1	Koffer	? —	70	160	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
161	W	6710	1	Hobbock	Fettwaaren —	30	161	Singen	Badische Stsb.	
162	W	735	1	Fss.	Petroleum —	176	162	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
163	W	—	2	Körbe	Obst —	54	163	Frankfurt a/M. Hptbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
164	W	—	2	Stg.	Stahl —	23	164	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
165	W	1	1	Pack	ansch. Seidenpapier —	14,5	165	Düsseldorf-D.	„	
166	W	14/15	2	Säcke	Schlackenwolle —	40	166	Barmen	„	
167	W B	1/8	8	Bund	Cementsäcke —	96	167	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
168	W E	1	1	Korb	Aepfel —	30	168	Duisburg	K. E.-D. Essen	
169	W E	1297	1	Kiste	Oel in Flaschen —	69	169	Münster	K. E.-D. Münster	
170	W H	20163	1	Korb	Flaschen —	17	170	Hannover	K. E.-D. Hannover	
171	W K	2090	1	„	eis. Nieten —	65	171	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
172	W S	5619	1	Karton	Wäsche —	17	172	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
173	W Sch	I	1	Schliesskorb	gefüllt —	51,5	173	Calw	Württemberg. Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Güter m. Adr. bez.:					
174	Berg	—	1	Kiste	Trinkgläser —	12	174	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
175	F R Blumenthal	971	1	„	? —	30	175	Blumenthal	K. E.-D. Hannover	
176	Brechtel	—	1	„	Wein —	24	176	Bremen	„	
177	Eikett	3	1	—	Kindersportwagen —	9	177	Wanne	K. E.-D. Essen	
178	K. G. Harlem	1	1	Koffer	Kleider —	37	178	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
179	Heiligenstein	1432	1	Fass	leer —	15	179	Neustadt a. Saale	Bayerische Stsb.	
180	Imperial Oats, Chicago	—	2	Säcke	Haferflocken —	102	180	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
181	Dr. Köster	—	1	Korb	Aepfel —	27	181	Leipzig Thür. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
182	Malzfabrik	—	1	Sack	Kartoffeln —	49	182	Schweinfurt=Centrbhf.	Bayerische Stsb.	
183	J A Paris	—	1	—	Privatplan —	14	183	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	[1]
184	Pheilen	—	1	Koffer	— —	29	184	Emden	K. E.-D. Münster	
185	F. Scholz	—	1	gelblich braungemusterter Segeltuch-Handkoffer	Kleider ? —	10	185	Gep.-A. Münster i/W.	„	alte Bekleidung: Nr. 80 Berlin Fri-Bremen.
186	Schroot	—	1	Säckchen	20 eis. kreisrunde Scheiben	—	186	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
187	Herm. Spötter	—	1	Sack	Säcke —	15	187	Bismark (Altm.)	K. E.-D. Magdeburg	
188	v. Türk	—	1	Schliesskorb	gefüllt —	57	188	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
189	Franz Wilke & Sohn	—	1	Fass	Branntwein —	44	189	Alt=Reetz	K. E.-D. Stettin	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
190	—	1, 2, 4	3	Stück	Bretter —	19	190	Ermsleben	K. E.-D. Magdeburg	1,49 m lang, 40 cm breit, 2 cm stark.
191	—	1/7 13/14	9	—	Herdtheile —	75	191	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
192	—	3	1	Blechbüchse	Gelee —	3,5	192	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
193	—	4	1	Kiste	leere Säcke —	15	193	München Centr.	Bayerische Stsb.	
194	—	13 3187	1	Ballen	Hopfen —	65	194	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
195	—	14	1	—	Rundeisen (gusseis. Maschinenth.)	5	195	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
196	—	28	1	Kiste	Haushaltungsgegenstände	55	196	Peterzell=Königsf.	Badische Stsb.	
197	—	100	1	Sack	Wallnüsse —	19	197	Eil.-A. Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
198	—	300/15	7	Stück	Tannenbretter —	33	198	Feudingen	K. E.-D. Elberfeld	3 m lang, 15 cm breit, 2 cm stark.
199	—	767 a	1	Bd.	Messingstäbe mit Haken	2	199	Renzendorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
200	—	845	1	grau gestrichen. Kasten mit Schloss	Schlosserwerkzeug —	72	200	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
201	—	1341	1	Kiste	Därme —	36	201	Stuttgart Hptbhf.	Württemberg. Stsb.	
202	—	5120	1	Fass	Oel —	207	202	Düren	K. E.-D. Cöln	
203	—	7757	1	Sack	Eisenwaaren (Verzierungen für Eisengitter mit Signatur K u. N 1, 1 Steinbohrer)	12	203	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
204	—	17111	8	—	eis. Platten —	344	204	Oppum	K. E.-D. Cöln	
205	—	57313	1	Cylinder	Kohlensäure —	33	205	Heiligenstadt	K. E.-D. Cassel	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
206	(Zeichen: Dreieck mit θ θ)	6724	1	Kiste	Zucker —	25,5	206	Blankenhain i/Th.	Weimar-Berka-Blankenhainer E.	
207	(Zeichen: Dreieck mit V)	35933 35679	2	Kisten	Wein —	25 27	207	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
208	rother Strich	—	2	—	Ofenplatten —	18	208	Rossleben	K. E.-D. Erfurt	
209	weiss //	—	36	—	Roststäbe —	396	209	Dortmund	K. E.-D. Essen	
210	grüner Strich	—	2	Pack	Schornsteinschieber	18	210	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	

[1] Gez. E C Y 830 944; Absender: E. Cauvin Cove, 55 rue de Lyon, Paris.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
211	—	—	2	—	Achslager —	58	211	Gemünden	Bayerische Stsb.	
212	—	—	1	Korb	Aepfel —	55	212	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
213	—	—	1	Pack *)	grünlicher Anzugstoff	2	213	Königsberg N/M.	K. E.-D. Stettin	*) in hellgrauem Packpapier.
214	—	—	2	—	1 Aschkasten mit Thür und Füssen, 1 Rost	21	214	Rheine	K. E.-D. Münster	
215	—	—	1	Ballot	? —	55	215	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
216	—	—	1	Bund	6 Stg. Bandeisen mit Nägeln	1,5	216	Berlin, Centr.-Markth.	K. E.-D. Berlin	
217	—	—	1	„	Bandeisen —	5	217	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
218	—	—	1	Sack	Betten —	32	218	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
219	—	—	1	„	Betten und eine Bettsteppdecke	27	219	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
220	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	31	220	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	schwarz lackirt (in Stroh).
221	—	—	1	Bettstrohsack (grau Leinen)	1 Unterrock, 1 Unterbett, 2 Deckbetten, 2 Kopfkissen, 1 Strohkissen, 2 Schlummerkissen, 1 Nachtjacke	27	221	Spandau	K. E.-D. Berlin	
222	—	—	1	grüner Beutel	? —	6,5	222	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
223	—	—	1	Sack	1 Blechbüchse Lederfett, 1 Blechkanne Oel	18	223	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
224	—	—	50	Stück	Bretter —	—	224	Altenessen	K. E.-D. Essen	4,5 m lang, 28 cm breit, 2,5 cm stark.
225	—	—	1	Bund	Bretter, Latten und 1 Pfahl	30	225	Mannheim C.	Direktion Mainz	
226	—	—	1	Sack	Brot —	20	226	Blankenstein, Ruhr	K. E.-D. Essen	
227	—	—	19	Pack	Dachdrahtnägel —	?	227	Havelberg	K. E.-D. Altona	
228	—	—	2 1	Stück —	Dachleitern — Nagelkasten —	12	228	Eilgut Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
229	—	—	1	—	Decke —	—	229	Mannheim	Direktion Mainz	Dienstgut.
230	—	—	1	—	Leine —	—	230	Mannheim	Direktion Mainz	Dienstgut.
231	—	—	2	Stück	L-Eisen —	4	231	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
232	—	—	1	„	T-Eisen —	20	232	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	5,45 m lg., 5 cm br.
233	—	—	1	Bund	verzinktes T-Eisen —	56	233	Solingen N.	K. E.-D. Elberfeld	
234	—	—	20	Stück	Eisenbeschläge (ansch. zu einem Eisenbahnwagen gehörend)	45	234	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
235	—	—	3	Bunde	Eisenbleche —	74	235	Lengerich	K. E.-D. Münster	1 Bd. 80 cm im □, 2 Bde. 31 cm im □.
236	—	—	1	—	Eisenrohr —	17	236	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
237	—	—	1	—	Eisenrohr —	36	237	Düsseld.-Der.	„	
238	—	—	4	—	Eisenstangen —	10	238	Thorn	K. E.-D. Bromberg	3 m lg., 1,7 cm br.
239	—	—	1	Wagen	Eisentheile oder Holzmodelle	—	239	Marten	K. E.-D. Essen	70715 Cö.
240	—	—	1	—	Eisentheil aus einer Winde	20	240	Soest	K. E.-D. Cassel	
241	—	—	2	Wagen	Erz —	—	241	Dortmunderfeld	K. E.-D. Essen	78749 Esn. 22002 Mgd.
242	—	—	1	—	Fahrrad —	—	242	Gep.-A. Hamm	„	gez. Peugert, Fahrradmarke 155 Deutzerfeld.
243	—	—	1	—	Fahrrad —	—	243	Gep.-A. Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Marke 196.
244	—	—	1	—	Fahrrad —	—	244	Gep.-A. Cassel	K. E.-D. Cassel	Fahrradmarke 2259 T.
245	Modell 45 Columbia	—	1	—	altes Fahrrad —	13	245	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
246	—	—	1	—	Herrenzweirad —	—	246	Gep.-A. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	Dalli 34464.
247	—	—	1	Pack	Fahrradzubehörtheile (bestehend aus: 2 Schraubenschlüsseln, 1 Luftpumpe, 1 Schmierkanne, 2 leeren Dosen)	0,5	247	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	—	1	Ballen	gelbes Farbholz oder Quebrachoholz	75	248	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
249	—	—	1	—	Feldbett mit Matratze	25	249	Michendorf	K. E.-D. Magdeburg	
250	—	—	1	—	Flacheisen —	11	250	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	6,75 m lg.
251	—	—	1	—	leerer Flaschenkasten	8	251	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
252	—	—	1	Pack in Papier	6 verzinnte Fleischhalter	1,5	252	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
253	—	—	1	Reisekorb	Frauenkleider —	22	253	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
254	—	—	5	Pack	hölzerne Garnrollen —	65	254	Minden	K. E.-D. Hannover	
255	—	—	1	Sack	Gummiabfälle —	23	255	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
256	—	—	2	—	Gasknierohre —	10	256	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
257	—	—	1	Pack in grauer Packleinwand	5 Kolli Gusswaaren (anscheinend für Dachdecker oder ähnliches Gewerbe), 1 Beutel verzinkte Zwingen	11	257	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
258	—	—	1	—	Handbeil —	—	258	Peterzell-Königsfeld	Badische Stsb.	
259	—	—	1	—	Deckel zur Krautstaude	—	259			
260	—	—	1	Leinwand-Handkoffer	— —	17	260	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
261	—	—	1	schwarzer Handkoffer	Kleider, anscheinend einem Reservisten geh.	17	261	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
262	—	—	1	—	gusseis. Heerd —	65	262	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
263	—	—	2	—	Heerdplatten —	11	263	Emmerich	K. E.-D. Essen	
264	—	—	1	Holzkoffer	Zeugstücke, Hängelampe, Chokolade, Figuren	26	264	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	Koffer mit Draht umwunden.
265	—	—	1	—	Holzmodell —	7	265	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
266	—	—	12	Paar	Holzschuhe —	14	266	Wanne	K. E.-D. Essen	
267	—	—	1	Ballen	Holzwaaren —	28	267	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
268	—	—	1	Korb	Holzwaaren, Spulen	20	268	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
269	—	—	1	Blechkanne	Honig —	8	269	Magdeburg W.	K. E.-D. Magdeburg	
270	—	—	1	Korb	anscheinend Käse —	14	270	Leichlingen	K. E.-D. Elberfeld	
271	—	—	1	Sack	Kaffee —	12,5	271	Brühl	K. E.-D. Cöln	
272	—	—	1	Wagen	Kalk —	—	272	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	29693 Esn.
273	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	90	273	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
274	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	274	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
275	—	—	2	—	alte Kessel —	56	275	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
276	—	—	1	—	eis. Kessel —	?	276	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
277	—	—	9	—	eis. Heerdtheile —	?	277			
278	—	—	1	—	Kette, 30 m l. —	150	278	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
279	—	—	1	—	Kette, 2,5 m —	6	279	Hamburg	K. E.-D. Altona	
280	—	—	1	Bund	3 Ketten —	13	280			Dienstgut.
281	—	—	1	Pack	2 Kinderbadewannen	11	281	Seligenstadt	Direktion Mainz	
282	—	—	17	Kisten	leer —	840	282	Frankfurt a M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
283	—	—	1	Kiste	Betten u. Kleider —	162	283	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
284	—	—	1	„	Majoran, Salpeter —	28	284	Immerdingen	Badische Stsb.	in Papier u. Stroh verpackt.
285	—	—	1	—	eis. Klappbettstelle —	47	285	Duisburg	K. E.-D. Essen	
286	—	—	1	Sack	Kleider —	11	286	Weiden	Bayerische Stsb.	
287	—	—	1	Korb	Kleider —	75	287	München Centr.	„	
288	—	—	1	„	Kleider —	28	288	Rellinghausen	K. E.-D. Essen	
289	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	16	289	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
290	—	—	1	Sack	Kleider —	15	290	Gep.-A. Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
291	—	—	1	Korb	weibl. Kleider, Wäsche, Umzugsgut	45	291	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
292	—	—	1	Sack	Kleiderbügel —	40	292	Schlawe	K. E.-D. Danzig	
293	—	—	1	Pack	leere gebrauchte alte Kleiesäcke	15	293	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
294	—	—	1	Korb	Kleid, Jacke —	?	294	Goldap	K. E.-D. Königsberg	
295	—	—	1	„	Kleidung u. Bettzeug	18	295	Lübeck	Lübeck-Büchener	
296	—	—	1	Karton	Knabenanzüge —	12	296	Briesen i/Wpr.	K. E.-D. Danzig	
297	—	—	1	Bd.	Knierohre —	11	297	Düren	K. E.-D. Cöln	
298	—	—	1	—	Kochtopf aus Weissblech	4	298	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
299	—	—	1	Quantum	Kohlen —	300	299	Jakschitz	K. E.-D. Bromberg	
300	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	300	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	49182 Esn.
301	—	—	1	„	Kohlen —	—	301	Soest	K. E.-D. Cassel	51810 Esn.
302	—	—	1	„	Kohlen —	—	302	Freienwalde a O.	K. E.-D. Stettin	36330 Erfurt.
303	—	—	1	„	Kohlen —	—	303	Neufahrwasser	K. E.-D. Danzig	49851 Esn.
304	—	—	25	Stück	Kohlenlöffel —	7	304	Krefeld	K. E.-D. Cöln	
305	—	—	1	Korb mit Glasballon	leer —	11	305	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
306	—	—	1	Korb	? —	70	306	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	beklebt: Leipzig-Borne.
307	—	—	1	offene Kiste	gefüllte Korbflasche in Stroh	22	307	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
308	—	—	1	Korbflasche	gefüllt —	18	308	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
309	—	—	1	„	gefüllt —	68	309	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
310	—	—	1	Korb	Küchengeräthe u. Kleidungsstücke	10	310	Gep.-A. Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	[1]
311	—	—	1	Pack	Kupferblech —	17	311	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
312	—	—	3	Bd.	10 Kupferrohre —	140	312	Dobrilugk	K. E.-D. Halle a/S.	4,5 m lg.
313	—	—	1	Rolle	Landkarten —	2	313	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
314	—	—	2	—	eis. Laufschienen —	86	314	„	„	
315	—	—	1	—	Lehnstuhl —	15	315	Bretten	Badische Stsb.	

[1] Zettel im Korb: Instrumentenmacher August Heller, Heidelberg.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
316	—	—	1	Bund	Leinen —	—	316	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	3 Enden: 1 à 7,5 m, 1 à 9 m, 1 à 15,5 m.
317	—	—	1	—	Malerbürste —	0,5	317	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
318	—	—	1	Pack	Matratze usw. —	24	318	Passau	Bayerische Stsb.	
319	—	—	12	Milchkannen	leer —	96	319	Angermünde	K. E.-D. Stettin	
320	—	—	1	Korb	Obst —	54	320	Hamm	K. E.-D. Essen	
321	—	—	1	„	Obst —	32	321	Duisburg	„	
322	—	—	1	„	fr. Obst —	15	322	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
323	—	—	1	„	Obst —	19	323	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
324	—	—	1	Blechkanne	Oel —	16,5	324	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
325	—	—	1	Bd.	12 Ofenkniee —	8	325	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
326	—	—	1	—	Ofenrohr —	10	326	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
327	—	—	1	—	Ofenrohr —	4	327	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
328	—	—	1	—	gusseis. Ofenrückwand	4	328	Frankfurt a/M. H. G. Bhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
329	—	—	1	—	Ofenthür —	1,5	329	Landshut	Bayerische Stsb.	
330	—	—	1	—	Ofenthür —	0,75	330	Kaufbeuren	„	
331	—	—	1	kleine Pappschachtel	Nähzeug, Stickereien usw.	—	331	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	Medizinflasche für Schwester Martha, Bart a/Ostsee.
332	—	—	2	Bund	Parketboden —	38,5	332	Rodelshausen	Württemberg. Stsb.	
333	—	—	1	Ballen	Pferdegeschirr —	6	333	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
334	—	—	1	—	Pflugschaar —	5,5	334	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	grün gestr.
335	—	—	1	—	Pflugtheil —	4	335	Zapfendorf	Bayerische Stsb.	
336	—	—	1	Bd.	10 Plättbolzen —	?	336	Varel	Oldenburgische Stsb.	
337	—	—	1	—	alte Privatdecke —	—	337	Berge=Borbeck	K. E.-D. Essen	Zettel: Weseler Portlandcementfabrik.
338	—	—	2	Pack	Privatleinen —	5	338	Sorau	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
339	—	—	1	—	eis. Rahmen —	15	339	Düsseld.=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
340	—	—	1	—	Reisekorb mit Glanzleinewanddeckel, Eisenstange, Schloss	48	340	Gep.-A. Stettin	K. E.-D. Stettin	alte Beklebung Neurode Nr. 154.
341	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	37	341	Reppen	K. E.-D. Posen	
342	—	—	1	„	gefüllt —	10	342	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
343	—	—	1	„	Frauen- u. Kinderkleidungsstücke	29	343	Lieberose	K. E.-D. Halle a/S.	
344	—	—	1	„	Sachen —	35,5	344	Kobbelbude	K. E.-D. Königsberg	
345	—	—	1	Reisetasche aus braunem Segeltuch	1 Damenmantel, 1 Pellerine	—	345	Gep.-A. Hamburg Kl.	K. E.-D. Altona	Steuerrevisionszettel Kiel.
346	—	—	1	—	eis. Röhre —	—	346	Karlsruhe Rangirbhf.	Badische Stsb.	2,50 m lg.
347	—	—	1	Wagen	eis. Röhren —	—	347	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	45303 Esn.
348	—	—	1	„	Roheisen —	—	348	Eving	Dortm.-Gron.-Ensch.	68447 Esn.
349	—	—	3	Stg.	Rundeisen —	20	349	Mannheim	Badische Stsb.	3,13 m lg., 2,51 „ „ 2,51 „ „
350	—	—	3	„	Rundeisen —	127	350	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
351	—	—	1	Bd.	4 Stg. Rundeisen —		351			
352	—	—	2	Stangen	Rundstahl —	26	352	Regensburg	Bayerische Stsb.	
353	—	—	1	Sack	leere Säcke —	30	353	Gleidorf	K. E.-D. Elberfeld	
354	—	—	1	Pack	Säcke, alte —	11,5	354	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
355	—	—	1	Päckchen	Sägeblätter —	2,25	355	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
356	—	—	1	Ballen	Säure —	34	356	Teterow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
357	—	—	2	—	Sandsteintrittstufen	—	357	Osterfeld Süd	K. E.-D. Essen	
358	—	—	1	Fass	Sardinen —	4	358	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
359	—	—	1	—	Schaufel mit Stiel —	1,5	359	Eilgut Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
360	—	—	6	—	runde, eis. Scheiben	17	360	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	*) mit Leinen umschnürt.
361	—	—	2	Pack*)	Schilfmatten —	76	361	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
362	—	—	1	viereckiger Schliesskorb	— —	25	362	Gep.-A. Cöln H.	K. E.-D. Cöln	[1]
363	—	—	1	Schliesskorb	— —	27	363	Gep.-A. Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	Pappdeckel: A. M. 100.
364	—	—	1	„	gefüllt —	21	364	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
365	—	—	1	„	gefüllt —	22	365	Stolberg	K. E.-D. Cöln	
366	—	—	1	Pack	Schrauben —	9	366	Gemünden	Bayerische Stsb.	
367	—	—	1	Stb.	Stahl —	8	367	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	

[1]) Mit 2 rothen Schlössern. Adresse: Capitain M. Ott, Schiff Paul Isenberg, Fleetrood, England.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
368	—	—	1	Bd.	3 Stg. Stahl —	16	368	Münster	K. E.-D. Münster	3 m lg., 2,5 cm br., 1 cm stark.
369	—	—	1	Stg.	Stahl —	10	369	Lübeck	Lübeck-Büchener	
370	—	—	1	Stck.	Stahl (eine runde Scheibe)	13	370	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
371	—	—	1	—	neue Stahlschaufel —	2	371	Barleben	K. E.-D. Magdeburg	
372	—	—	1	—	Stahlstange —	9	372	Kirchheim	Badische Stsb.	
373	—	—	1	Bd.	16 gusseis. Stangen —	22	373	Münster	K. E.-D. Münster	
374	—	—	1	Korb	2 Steinkrüge, gefüllt	40	374	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
375	—	—	1	Packet	12 Stosssägen —	14	375	Mülheim-Eppinghofen	K. E.-D. Essen	86 cm lang, 15 „ obere, 10 „ untere Breite.
376	—	—	1	Bund	2 Stühle —	8	376	Meiderich	K. E.-D. Essen	gelber Binsensitz.
377	—	—	6	—	Theile eines alten eis. Speichenkranzes	66	377	Bischofswerda	Sächsische Stsb.	
378	—	—	1	Bll.	Sprungfedern —	25	378	Wanne	K. E.-D. Essen	
379	—	—	1	Fass	Talg —	198	379	Duisburg	„	
380	—	—	1	Wagen	Theer oder Pech —	—	380	Lehrte	K. E.-D. Hannover	31279.
381	—	—	1	„	Thomasschlacken —	—	381	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	6505 Cö.
382	—	—	1	Bund	abgebrochene Tischfüsse	7	382	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
383	—	—	1	Kiste	Umzugsgut —	71	383	Heilbronn II	Württemberg. Stsb.	
384	—	—	1	—	Waschständer —	6	384	Buchloe	Bayerische Stsb.	
385	—	—	1	grauer Segeltuch-Handkoffer	Wäsche —	5	385	Gep.-A. Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	alte Bekleidung: Freudenthal-Heilbronn.
386	—	—	1	—	Wagenfeder —	11	386	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: 7,45—95—2388.
387	—	—	1	Kiste	Wein —	—	387	Weimar	K. E.-D. Erfurt	Streckenfund.
388	—	—	1	Wagen	Ziegelsteine —	—	388	Menden	K. E.-D. Elberfeld	55266 Cö.
389	—	—	1	„	Zinnplatten —	—	389	Barmen	„	11236 Fft.
390	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	390	Schleusingen	E. E.-D. Erfurt	

II. Oesterreichische, ungarische und andere Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A G	12	1	Kiste	gedrechselte Holzsäulen	41	1	Daruvár	K. k. priv. Südbahn	
2	E L	136	1	Ballen	Tuch —	65	2	Dunakeszi-Alag	Ungarische Stsb.	
3	J M	—	1	Pack	leere Säcke —	8	3	Sziszek	K. k. priv. Südbahn	
4	J M	136	1	Ballen	Bettzeug —	37	4	Fiume	Ungarische Stsb.	von Frankfurt a/M.
5	K M C	7811	1	Kiste	Maschinentheil —	39	5	Holics	„	
6	L W	628	1	Fass	Cement oder Farbe —	250	6	Pozsony	„	
7	M G S	1844/55	1	Kiste	Glaswaaren —	38	7	Bpest-Józsefváros	„	von Linz.
8	M M	564 / 561	3 / 3	Pack	Barchent —	58 / 57	8	Pozsony	„	von Zwittau.
9	N N	29	1	Fass	leer —	115	9	Fiume	„	
10	R E	2 / (226)	1	„	leer —	32	10	„	„	
11	S C A	37087	1	Kiste	Maschinentheil —	121	11	Rákos rendezö p. u.	„	
12	S K	5382	1	„	Schuhe aus Thierhaaren	40	12	Ruttka	„	
13	Pfister	—	1	Ballen	leere Säcke —	21	13	Siófok	K. k. priv. Südbahn	
14	—	(82)	1	Kiste	Damenkleider —	18	14	Szombathely	„	
15	—	4299	1	„	Glas —	37	15	Uj-Zsolna	Ungarische Stsb.	
16	—	45613	1	„	Blei —	69	16	Budapest nyugoti p. u.	„	von Wien St.-E.-G.
17	—	—	1	Ring	Eisendraht —	9,75	17	Mura-Király	K. k. priv. Südbahn	
18	—	—	1	Korb	Eisenwaare —	123	18	Zágráb	„	
19	—	—	1	kleines Fass	unbekannt (emballirt)	30	19	„	„	
20	—	—	1	Pack	Ruthenkörbe —	4	20	N. Kanizsa	„	
21	—	—	1	„	leere Säcke —	—	21	Babocsa	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 82. 19. Oktober 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Umschlagsverkehr in Deutschland und Frankreich.

Vom Eisenbahndirektor z. D. Hagena, Gross-Lichterfelde.

Als der Kongress der französischen Handelskammern im September 1899 bei den grossen Privatbahngesellschaften die verschiedenen Wünsche des Handelsstandes zum Vortrag brachte und bei dieser Gelegenheit auch eine ausgiebige Vermehrung der vorhandenen Wasserumschlagstellen befürwortete, hat Herr Noblemaire, der oberste Leiter der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, eine Antwort ertheilt, die ein sehr bezeichnendes Licht auf die Stellung der französischen Bahnverwaltungen gegenüber dem Wasserverkehre wirft, indem er erklärte: „Dass die Vermehrung der Anschlussstellen zwischen Eisenbahn und Wasserstrasse dem Handel vortheilhaft ist, unterliegt nicht dem geringsten Zweifel. Vortheilhaft ist sie ebenfalls für den Wasserverkehr. Ob sie aber auch für die Eisenbahn vortheilhaft ist, das ist eine andere Frage.“ Gewiss muss jeder, der die eifrige Fürsorge kennt, mit der die französische Regierung schon seit Jahrhunderten den Ausbau eines weitverzweigten Kanalnetzes gefördert hat, überrascht sein, wenn er in leitenden Verkehrskreisen auf eine so überaus einseitige und engherzige Anschauung stösst. Um so höher ist es anzuerkennen, dass jetzt Herr Louis Laffitte in der Zeitschrift „Le Bulletin de la Mutuelle-Transports“*) die Zustände auf dem Gebiete des Umschlagsverkehres, wie sie in Frankreich und Deutschland bestehen, einer wahrheitsgetreuen und vorurtheilslosen Schilderung unterwirft und dabei seinen Landsleuten ein wenig schmeichelhaftes Spiegelbild vorhält.

Anknüpfend an ein berühmtes Vorbild leitet der Verfasser seine Darlegungen mit dem Schlagworte ein, dass heutzutage die Zukunft aller grossen Kulturstaaten „auf dem Wasser“ liege, da nur auf dem Wasser sich die Möglichkeit billiger Transporte biete. Mit unwiderstehlicher Deutlichkeit habe sich überall die Ueberzeugung Bahn gebrochen, dass nur durch nachdrückliche Förderung der Binnenschifffahrt den berechtigten Wünschen der Industrie nach billigen Transporten Genüge gethan werden könne, und die Tage, wo man vorschlug, den Rhein-Marnekanal unvollendet zu lassen und den Seitenkanal der Garonne in eine Eisenbahn zu verwandeln, gehörten einem längst überwundenen Zeitraume an.

Im Auftrage der Gesellschaft „La Loire navigable“ hat der Verfasser eine Studienreise durch ganz Deutschland gemacht und schildert seinen Landsleuten die dort gewonnenen Eindrücke in beredten Worten. „Den Deutschen“, sagt er, „hat es nicht genügt, den Lauf ihrer Ströme zu verbessern und Kanäle zu graben, um die Entwickelung der Binnenschifffahrt zu fördern. Sie haben, nachdem sie zunächst neue Mittel und Wege für die wirthschaftliche Wohlfahrt *geschaffen* hatten, auch alles Erdenkliche gethan, um daraus den grösstmöglichen Vortheil zu ziehen. Grosse Schifffahrtsgesellschaften haben sich gebildet, um die mechanische Zugkraft auch im Wasserverkehre zur Anwendung zu bringen. Man hat Fahrzeuge von Stahlblech erbaut, um die alten hölzernen Schiffsrümpfe zu ersetzen. Fachschulen für Flussschiffer haben die Mannschaft in ihren Kenntnissen und in ihrer Leistungsfähigkeit gehoben. So ist man ferner bemüht gewesen, die Binnenschifffahrt zu einem ebenbürtigen Theilhaber am gesammten wirthschaftlichen Leben des Kaiserreichs empor zu heben, indem man überall die Schifffahrtslinien an die Eisenbahnnetze anschloss und die Zahl der Binnenhäfen und die Wasserumschlagstellen vermehrte. Schon diese letzte Thatsache genügt, um den Geist, in welchem die Oberleitung des Binnenschifffahrtswesens in Deutschland geführt wird, ins rechte Licht zu setzen. Wenn man die Häfen am Rhein, an der Elbe und an der Oder besucht, so fällt einem nichts so sehr ins Auge, als das einmüthige und beständige Zusammenarbeiten und Hand in Hand gehen von Binnenschifffahrt und Eisenbahnbetrieb. Nichts aber gibt ein klareres Bild und eine richtigere Anschauung von dem

---

*) Anm. d. Schriftl. Wir haben dieser neuen Erscheinung auf dem Gebiete der französischen Fachpresse in Nr. 69 S. 1072 d. Ztg. eine eingehende Besprechung gewidmet.

Geist der Eintracht und des Gemeinsinns, welcher hier das gesammte Verkehrswesen beherrscht, als der Anblick der grossartigen und kostspieligen Einrichtungen, welche an den Flussufern lediglich zu dem Zwecke hergestellt sind, damit Bahnbetrieb und Schifffahrt sich gegenseitig Beistand leisten können." Im weiteren Verlaufe seiner Darstellung zählt dann der Verfasser alles dasjenige auf, was während der letzten beiden Jahrzehnte an Rhein und Main, an Weser und Elbe sowie an der Oder und ihren Nebenflüssen zur Hebung des Verkehres von Bahn zu Bord und von Bord zur Bahn geschehen ist und in welch' grossartigem Umfange der Verkehr auf den Flüssen infolge dessen zugenommen hat. Als schlagendes Beispiel, in welcher Weise sich Bahnverkehr und Binnenschifffahrt gegenseitig unterstützen, führt er an, dass der Verkehr von Frankfurt a/M. sich seit der Kanalisirung des Mains im Jahre 1886 innerhalb sieben Jahren von 1 050 000 t auf 3 091 000 t gehoben, also rund verdreifacht hat, und dass sich dabei der Wasserverkehr von 155 000 t auf 1 208 000 t, gleichzeitig aber der Bahnverkehr von 895 000 t auf 1 873 000 t vermehrt habe. Es haben also beide Theile einen Zuwachs von rund 1 000 000 t erfahren, und die Verbesserung der Mainstrasse hat die industrielle Entwickelung der Stadt Frankfurt im grössten Maassstabe begünstigt, ohne der Entfaltung des Bahnverkehrs daselbst den mindesten Eintrag zu thun. Sodann weist der Verfasser darauf hin, wie gerade die deutschen Staatsbahnverwaltungen es sind, welche durch Erstellung von billigen Umschlags- und Hafentarifen dem Wasserverkehr die opferwilligste und wirksamste Pflege angedeihen lassen. Da die betreffenden Thatsachen dem Leserkreise dieser Zeitung ausreichend bekannt sind, so können wir sie hier übergehen. Interessant aber ist es, mit welch' rückhaltloser Anerkennung der französische Verfasser von diesen Maassnahmen spricht und sie seinen Landsleuten als nachahmenswerthe Beispiele vorhält. Sodann fährt er fort: „Von den 40 deutschen Städten, welche einen Eisenbahnverkehr von mehr als 1 000 000 t besitzen, liegen 25 in Bergwerksbezirken. Von den übrigen 15 Städten aber, welche nicht in Bergwerksbezirken liegen, besitzen 12 einen Flusshafen. Nichts beweist den günstigen Einfluss der Wasserverbindung für den Eisenbahnverkehr deutlicher als diese Thatsache." Es ist also die Schlussfolgerung vollständig berechtigt, dass sich in Deutschland der Verkehr nicht trotz, sondern gerade wegen des Wettbewerbs der beiden Transportarten so ausserordentlich günstig entwickelt hat.

„Was", so fragt der Verfasser dann weiter, „können wir Franzosen derartigen Erfolgen gegenüberstellen?" Zwar ist unser inneres Wasserstrassennetz, vom technischen Standpunkte aus betrachtet, demjenigen jedes anderen Landes gleichwerthig und ebenbürtig, und mit berechtigtem Stolze konnte der Minister der öffentlichen Arbeiten noch ganz neuerdings darauf hinweisen, dass Frankreich im letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts mehr als 1 Milliarde Franken für die Erweiterung und Verbesserung seiner Schifffahrtsstrassen verausgabt hat." Aber obwohl das Netz der schiffbaren Ströme und Kanäle im Jahre 1894 sich auf mehr als 12 000 km stellte, war die Zahl seiner Anschlussstellen an die Eisenbahnen damals weniger als 70, und der Verkehr auf diesen Umschlagstellen war schon deshalb gleich Null, weil die Eisenbahngesellschaften ihn durch hochgeschraubte Tarife von dort fern hielten und es absichtlich an den nothwendigsten Vorrichtungen für die Umladung fehlen liessen.

Legt man nun die eben angegebene Länge der französischen Wasserstrassen von 12 000 km und die Zahl der Umschlagstellen im Jahre 1894 mit 70 zu Grunde, so ergibt das für Frankreich je eine Umschlagstelle auf 171 km Wasserstrasse. Dagegen berechnet der Verfasser für die Hauptflüsse Deutschlands die Zahl der Umschlagstellen wie folgt: Am Rhein befinden sich auf der Strecke von der schweizerischen Grenze bis Emmerich auf einer Flussstrecke von 657 km Länge 33 Umschlagstellen, also eine auf 20 km. Die Weser hat auf der Strecke von Minden bis Bremerhaven 237 km Länge und 9 Umschlagstellen, also eine auf 29 km. Die Elbe von Melnik bis Altona hat auf 731 km Länge 21 Umschlagstellen, also eine auf 35 km. An der Oder liegen von Ratibor bis Stettin auf 695 km Flusslänge 10 Umschlagstellen, also eine auf 69 km. Es läge ja nahe, den schneidenden Gegensatz, der zwischen den betreffenden Verhältnissen der beiden Nachbarländer besteht, einfach dadurch zu erklären, dass in Frankreich das Privatbahnsystem, in Deutschland aber das Staatsbahnsystem seit Jahrzehnten das herrschende ist, und dass die allseitige Fürsorge, welche die Staatsverwaltung den Interessen ihrer Bürger zu Theil werden lassen muss, sie dahin geführt hat, auf eine allzu engherzige Ausnutzung des Staatsbahnmonopols gegenüber der Binnenschifffahrt zu verzichten. So einfach liegt die Sache aber keineswegs: denn bereits vor der Durchführung des Staatsbahnsystems in Preussen haben die grossen deutschen Privatbahngesellschaften der Pflege des Wasserumschlagsverkehrs ihre angelegentlichste Sorge gewidmet. Ein fast ebenso reger Wettbewerb, wie er betreffs der Bedienung der Kohlenreviere zwischen den grossen Privatverwaltungen der rheinischen, Köln-Mindener, bergisch-märkischen, oberschlesischen und rechten Oder-Uferbahn stattfand, ist fast gleichzeitig auch wegen der Gewinnung geeigneter Wasserumschlagstellen geführt worden. Davon sind die gewaltigen Hafeneinrichtungen der rheinischen Bahn in Hochfeld, welche den Ladeplätzen der Köln-Mindener und bergisch-märkischen Bahn in Ruhrort und Duisburg den erfolgreichsten Wettbewerb machten, sowie der Eisenbahnhafen am rechten Oderufer in Breslau und die Ueberladestelle zu Breslau-Pöpelwitz noch heutigen Tages Zeugen. Aber in Frankreich ist nicht nur das Privatbahnsystem das herrschende, es sind auch die einzelnen Gebiete der Republik den sechs grossen Privatgesellschaften zu völlig wettbewerbsloser Ausbeutung des Verkehrswesens überliefert und ausgeantwortet worden, und gerade in diesem letzteren Punkte liegt der Fehler. So ist der seinerzeit vom Minister v. Maybach als höchst bedrohlich bezeichnete Zustand, „dass nicht das Land die Bahnen, sondern dass die Bahnen das Land beherrschen", in Frankreich längst zur Thatsache geworden. Da nun gleichzeitig die Bahnen im gesetzgebenden Körper und im Senate zahlreiche bereitwillige Vertreter ihrer Interessen sitzen haben, so ist es auch für die französische Regierung ausserordentlich schwer, gegen die wirklichen und angemaassten Vorrechte dieser grossen und mächtigen Gesellschaften anzukämpfen. Gleichwohl aber sind gerade auf dem Gebiete des Umschlagwesens die Missstände in Frankreich so schreiende und so augenfällige geworden, dass ein nachdrückliches Eingreifen von Seiten der Regierung die öffentliche Meinung des ganzen Volkes hinter sich haben würde. Es bedarf hierzu einzig und allein eines ernstlichen Entschlusses, denn, wenn überhaupt je, so gilt in einem solchen Falle das englische Sprichwort, dass da, wo ein Wille ist, auch ein Weg sich findet.

Zur Verstaatlichung der Gotthardbahn.

Der Rückkauf der Gotthardbahn durch den Bund stellt sich in wesentlichen Dingen abweichend von jenem der vier anderen Hauptbahnen. Während konzessionsmässig die Nordostbahn, Centralbahn, Vereinigten Schweizerbahnen und Jura-Simplonbahn auf das Jahr 1903 zu kündigen waren, tritt dieser Verstaatlichungstermin bei der Gotthardbahn erst 1909 ein; ferner wird die Lösung dadurch verwickelter, dass ein Abkommen mit den sogenannten „Subventions"-Staaten getroffen werden muss. Vor einigen Jahren, als die allgemeinen Vorbereitungen zu den Verstaatlichungsverhandlungen in der Schweiz auf dem Gipfel standen, fasste man in den dort maassgebenden Kreisen die Sache einseitig leichter von oben hin an, als sich

später durchführbar erwies. Die Klinke der Gesetzgebung, die man mit dem Stimmrechts- und Rechnungsgesetz in die Hand genommen hatte, erwies sich weniger wirkungsvoll, als man erwartet hatte; der energische Widerstand der Gesellschaften und Aktionäre gegen einseitige Beschränkung ihrer Rechte und Aufzwingung von Rückkaufsbedingungen blieb nicht ohne Erfolg. Ein sehr wesentlicher Umstand, der hemmend in den Weg trat, war zudem die bedeutende Verschlechterung der allgemeinen finanziellen Verhältnisse; noch vor wenigen Jahren schien es der Eidgenossenschaft bei der damaligen Hochstimmung und günstigen Lage des Geldmarktes leicht, sich gegebenenfalls die nöthigen grossen Summen zum Rückkauf zu beschaffen; auch das ist nun anders geworden. So ist allmählich an Stelle der früheren Neigung, im Sturmschritt unbekümmert um alle Hindernisse das Ziel auf einmal zu nehmen, ein vorsichtig schrittweises Vorgehen getreten. In der Rückkaufsbotschaft vom 25. März 1897 hatte der Bundesrath verkündet, die Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen werde, wenn einmal der Rückkauf der Bahnen grundsätzlich beschlossen sei, gleichzeitig erfolgen. Nun ist man aber dazu übergegangen, eine nach der anderen durch gütliches Abkommen zu erwerben, was bisher nur betreffs der Centralbahn durchgeführt ist und für die Nordostbahn wahrscheinlich noch vor Ende dieses Jahres gelingt. Unter den mancherlei gepflogenen Verhandlungen wurde nun neulich auch die Gotthardbahn genannt. In einem Artikel der „N. Zürcher Ztg.", dessen Verfasser wohlunterrichtet zu sein scheint, wird jedoch erklärt, dass irgend welche Verhandlungen mit den Gesellschaftsorganen seitens des Bundes nicht eingeleitet worden sind. Auch aus inneren Gründen sei es durchaus unwahrscheinlich, dass man sich hüben wie drüben schon heute mit der Ueberleitung der Gotthardbahn in den Besitz der Eidgenossenschaft befassen wolle. Der Bund habe mit der Einrichtung des Staatsbetriebes auf den Linien der vier anderen Gesellschaften, die in absehbarer Zeit in seinen Besitz übergeben werden, und mit der finanziellen Bewältigung dieses Ankaufes genügend zu thun. Wenn diese, wie anzunehmen, alle mit Bundesbahnobligationen abgefunden werden sollen, so darf nach Lage der Dinge der Markt mit diesen Titeln nicht allzu sehr und in allzu rascher Folge überladen werden. Das erscheint um so nothwendiger, als nach dem genannten schweizerischen Blatt das schweizerische Kapital sich bis jetzt für die Aufnahme der Bundesbahnobligationen wenig erwärmt hat, diese Titel vielmehr ganz überwiegend im Ausland untergebracht worden sind. Schweizerische Kreise haben es aber bisher unter dem Privatbahnsystem gerade recht lästig gefunden, dass die schweizerischen Eisenbahnwerthe grossentheils in ausländischen Händen waren und damit ausländische Elemente zu viel Einmischung in das schweizerische Eisenbahnwesen hätten. Mit der Verstaatlichung sollte das anders werden. Also die grosse Vorsicht und das schrittweise Vorgehen, welche die Bundesbehörde bis jetzt bei der Durchführung der Verstaatlichungsmaassnahmen eingehalten hat, liessen für sich allein schon darauf schliessen, dass, so lange nicht der Rückkauf der vier anderen Bahnen vollständig unter Dach und Fach gebracht ist, von Seiten des Bundes mit der Gotthardbahn keine ernsteren Verhandlungen eingeleitet werden. Ausserdem müsste der Bund doch wohl, bevor er sich gegenüber der Gotthardbahn irgendwie bindet, mit den „Subventions"-Staaten ein Abkommen treffen. Zum Bau der vor 20 Jahren fertig gestellten Gotthardbahn haben das Deutsche Reich 30 000 000 und Italien 55 000 000 Franken hergegeben, da beide Länder an dieser näheren leistungsfähigen Verbindung ein grosses Interesse hatten. Artikel 18 des internationalen Staatsvertrages von 1869 besagt: „Die Staaten behalten sich einen Anspruch auf Antheilnahme an den finanziellen Ergebnissen des Unternehmens nur für den Fall vor, wenn die auf die Aktien zu vertheilende Dividende 7 % übersteigen sollte. In diesem Falle ist die Hälfte des Ueberschusses als Zins unter die Subventionsstaaten im Verhältniss ihrer Subsidien zu vertheilen." Thatsächlich ist der Fall nur ein paar Mal mit ganz geringen Beträgen eingetreten, und künftig wird die Rente der Gotthardbahn wohl um so weniger 7 % übersteigen, als mit der Verstaatlichung ja Verkehrserleichterungen eintreten und die Bundesbahnen nicht vom fiskalischen Gewinnstandpunkt aus betrieben werden sollen. Dabei kommt noch ein Moment in Betracht. Man führt für eine vorzeitige Verstaatlichung der Gotthardbahn an, dass der Bund ein zweifelloses Interesse daran habe, mit der Eröffnung des Simplontunnels, also etwa von 1904 an, auch über die Gotthardbahn zu verfügen. Denn der Hauptdurchgangsverkehr wird, nach Lage der geographischen und wirthschaftlichen Verkehrsbedingungen, voraussichtlich der Gotthardlinie verbleiben, und dann würde die Simplonlinie dem Bund nur ein schwaches Erträgniss bringen, während er, über beide Linien verfügend, eine entsprechende Verkehrstheilung vornehmen und die stellenweise den Verkehr nur mühsam bewältigende Gotthardbahn entlasten könnte. Dabei fragt es sich immerhin, ob die Subventionsstaaten sich ohne weiteres eine solche, ihre Aussichten auf Verzinsung der Subvention verschlechternde Verkehrsablenkung gefallen zu lassen brauchen. Andererseits möchte berechtigterweise der Bund Herr im eigenen Hause sein und keiner fremden Betheiligung und Einflussnahme mehr unterliegen. Das Recht der Subventionsstaaten wird also irgendwie abzulösen sein. Die Gesammtkosten der jetzt in Betrieb stehenden Linien der Gotthardbahn werden mit 253 000 000 Fr. angegeben. In der Rückkaufsbotschaft des Bundes von 1897 war, wohl zu gering, wie auch bei den anderen schweizerischen Bahnen, die Rückkaufsentschädigung mit rund 172 000 000 Fr., für die Aktie 620 Fr., berechnet. Uebrigens wird in der vorbesprochenen Darlegung des Züricher Blattes noch hervorgehoben, dass auch die Gotthardbahn kein Interesse habe, jetzt schon in Rückkaufsverhandlungen einzutreten. Ihr Netz wird auf 1. Mai 1909 zum Rückkauf fällig, wenn dieser Rückkauf spätestens zum 1. Mai 1904 ihr angekündigt wird. Die 10 Jahre, welche für die Berechnung des Reinertrages der Gotthardbahn maassgebend sind, endigen mit 1. Mai 1904. Jetzt schon stattfindende Verhandlungen könnten also nicht die volle Frist zur Grundlage der Ertragsberechnung nehmen, und, wie fürsorglich gemeint wird, unter dem Eindruck der Verminderung der Einnahmen geführt werden, die auch bei der Gotthardbahn infolge des Rückganges der geschäftlichen Lage sich geltend macht. Die Verwaltungsorgane und die Grossaktionäre der Gotthardbahn seien aber zu gewiegte Geschäftsleute, als dass sie nicht vorzögen, die Zeit bis zum 1. Mai 1904 wenigstens zum grössten Theil noch ablaufen zu lassen, um aus dem „ziemlich sicher zu gewärtigenden" Aufschwung der geschäftlichen Verhältnisse und der daraus zu erhoffenden weiteren Entwickelung des Unternehmens als Grundlage für die Berechnung des Reinertragswerthes Nutzen zu ziehen. Dagegen lässt sich einwenden, dass ein baldiger Aufschwung noch keineswegs sicher ist und auch kundige schweizerische Interessenten keineswegs ihn allgemein erwarten. Jedenfalls ist für die Gotthardbahngesellschaft günstig, dass der Simplon nicht vor Ablauf der Frist zur Entschädigungsberechnung in Wettbewerb treten kann.

Die Truppenbeförderungen bei dem diesjährigen Herbst- und Kaisermanöver in der Provinz Westpreussen.

Das diesjährige Kaisermanöver fand westlich des Weichselflusses statt und endigte in der Nähe von Dirschau, und zwar zwischen den Eisenbahnstrecken Dirschau-Danzig, Dirschau-Konitz und Dirschau-Laskowitz. Schon Anfang September waren grössere Divisionsmanöver, namentlich auch Uebungen von Kavallerieregimentern. Auch war vor dem eigentlichen Kaisermanöver die grosse Parade des XVII. Armeekorps bei Danzig, während das Kaisermanöver vom 17.—19. September stattfand und am 19. bezw. 20. die Rückbeförderung der Truppen bewerkstelligt wurde.

An dem Kaisermanöver waren das I. und XVII. Armeekorps und Theile des II., V. und VI. Armeekorps betheiligt. Zu den Divisionsmanövern vom 31. August bis Mitte September waren bereits 93 Sonderzüge erforderlich, mit denen rund 2 400 Offiziere, 61 000 Mann, 6 300 Pferde, 350 Fahrzeuge und 869 t Gepäck befördert wurden. Infolge des landwirthschaftlichen Nothstandes in der Provinz Westpreussen wurde in diesem Jahre ausnahmsweise fast die gesammte Kavallerie und Feldartillerie mit der Eisenbahn befördert. Zu den Truppentransporten bis zum 19. September kamen auch noch die Sonderzüge für die Allerhöchsten Herrschaften, die fremdherrlichen und zum Manöver befohlenen Offiziere nach Danzig bezw. in das Manöverfeld hinzu und ausserdem noch eine grössere Zahl von Personensonderzügen für Kriegervereine und Privatpersonen.

Die Rückbeförderung der Truppen nach dem Kaisermanöver fand am 19. und 20. September statt, und zwar von den Stationen Dirschau, Simonsdorf, Hohenstein, Sobbowitz, Subkau, Narkau, Swaroschin, Pr. Stargard und Praust. Auf diesen Stationen, die zum grossen Theil nur Haltestellen und nicht für Einladungen von Pferden und Fahrzeugen in so

grosser Zahl eingerichtet sind, mussten Ergänzungsbauten verschiedener Art, wie Gleise, Weichen, namentlich Rampen usw. ausgeführt werden.

Die Rückbeförderung sollte schon in den Nachmittagsstunden um 3 bezw. 5 Uhr beginnen. Da jedoch das Manöver beinahe vier Stunden später aufhörte, wie anfangs geplant, so trat eine wesentliche Verschiebung ein, so dass auf einzelnen Stationen, wie Dirschau und Swaroschin, nur eine geringe Pause in der Nacht vom 19. zum 20. gemacht werden konnte. Es wurden befördert am 19. und 20. September von: Dirschau 16 Züge, Swaroschin 14 Züge, Hohenstein 5 Züge, Sobbowitz 7 Züge, Simonsdorf 6 Züge, Subkau 8 Züge, Pr. Stargard 6 Züge, Praust 2 Züge und von Nabkau 1 Zug, zusammen 65 Vollzüge, zu denen noch 55 Leerzüge traten, so dass im ganzen also 120 Züge befördert werden mussten. Es darf nicht unerwähnt bleiben, dass gerade die Heranschaffung des Leermaterials auf den eingleisigen Strecken grosse Schwierigkeiten bereitet hat. Ausserdem kam hinzu, dass das gesammte I. Armeekorps die Linie Dirschau-Marienburg benutzen musste. Es war deshalb erforderlich, dass auf dieser Strecke eine Zugfolge von 25 Minuten innegehalten wurde, damit die fahrplanmässigen, die Militär- und Personensonderzüge durchgeführt werden konnten. In den Tagen vom 19. und 20. September sind rund 2 000 Offiziere, 54 000 Mannschaften, 5 200 Pferde, 228 Fahrzeuge, 550 Fahrräder und 590 t Gepäck befördert worden. Hierzu waren rund 2 900 Wagen erforderlich, und zwar 1 630 Mannschaftswagen, 942 Pferdewagen, 140 Gepäckwagen und 190 Fahrzeugwagen. Ein grosser Theil dieser Wagen musste aus den westlichen Provinzen herangeschafft werden. Zieht man die Gesammtleistung der Truppenbewegungen im Monat September in Betracht, so mussten vom 31. August bis 20. September 4 400 Offiziere, 120 000 Mannschaften, 11 500 Pferde, 590 Fahrräder, 580 Fahrzeuge und 1 458 t Gepäck in 6 200 Wagen verschiedener Art befördert werden.

Hierzu waren auch eine grosse Zahl Lokomotiven erforderlich, zu denen die Vorspann-, Reserve- und Rangirmaschinen noch hinzu kamen. Die im Direktionsbezirk Danzig vorhandenen Lokomotiven reichten nicht aus und es mussten noch von anderen Direktionen 40 weitere Maschinen gestellt werden, so dass für die Militär- und Sonderzüge, einschliesslich derjenigen für den Kaiser, für die höheren Offiziere usw. rund 100 Maschinen gebraucht wurden.

Nicht unerwähnt darf bleiben, dass bei der anhaltenden Dürre, die in den vorhergehenden Monaten geherrscht hatte, die schwierige Aufgabe an die Eisenbahnverwaltung herantrat, für Heranschaffung von Trink- und Tränkwasser für diese grossen Truppenmassen Sorge zu tragen. Hierzu waren zum Theil umfassende Vorkehrungen nothwendig. Ausreichende und zwar elektrische Beleuchtung war nur auf dem Bahnhof Dirschau vorhanden. Auf den Bahnhöfen Swaroschin und Subkau, wo auch die ganze Nacht hindurch verladen wurde, waren Beleuchtungswagen aufgestellt. Es konnten diese Bahnhöfe daher ebenfalls elektrisch beleuchtet werden, und es ist dadurch eine schnellere und sichere Verladung ermöglicht worden. Auf den anderen Bahnhöfen war durch Aufstellung von Spiritus-Glühlichtlampen für eine gute Beleuchtung in ausgiebiger Weise Sorge getragen. Zur leichteren Auffindung der für die einzelnen Truppenkörper bestimmten Mannschafts-, Pferde- und Gepäckwagen war die Vorkehrung getroffen, dass die Wagen mit Zetteln beklebt wurden, auf denen die Zugnummer, Abgangs- und Endstation und die Truppentheile, die mit den Wagen befördert werden sollten, aufgedruckt waren.

Da einzelne Bahnhöfe schon sehr stark durch die Militär- und Leerzüge in Anspruch genommen waren, so musste der Güterverkehr eingeschränkt werden. Zwar wurde daran festgehalten, dass Vieh- und Eilgüterzüge sowie Durchgangsgüterzüge auch während der Tage der Rückbeförderung abgelassen wurden, jedoch wurden die Stück- und Lokalgüterzüge für die Hauptbeförderungstage wesentlich eingeschränkt, namentlich auf den mit Militärzügen stark belegten Strecken. Hierdurch ist es ermöglicht worden, dass der gesammte Güter- und Viehverkehr ohne wesentliche Verspätung bewältigt worden ist.

Wie oben erwähnt, wurde das Manöver vier Stunden später beendet, als vorgesehen, und konnten deshalb auch die ersten Züge dementsprechend erst später abgelassen werden. Wenn hierdurch auch grosse Schwierigkeiten entstanden sind, die nur durch den Eifer und die grosse Umsicht der bei der Verladung und Betriebsleitung thätigen Beamten und Hilfsbeamten überwunden wurden, so hat die eigentliche Rückbeförderung der Truppen keine direkte Verspätung erlitten, da die anfangs versäumte Zeit in der Nacht eingeholt wurde und die Züge sonst nur mit geringen Verspätungen abgegangen sind.

Schliesslich darf wohl hervorgehoben werden, dass die sämmtlichen Transporte, trotz der eingetretenen Hindernisse und der kurzen Zugfolge sowie der schweren Belastung der Züge, ohne jede Betriebsunregelmässigkeit und ohne jeden Unfall bis in ihre Heimathstationen gelangt sind.

Nachrichten.

Deutschland.

— Manövertransporte. Das neueste „Eisenb.-Verordn.-Bl.“ veröffentlicht einen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die königlichen Eisenbahndirektionen, durch welchen er ein Schreiben des Chefs des Generalstabes der Armee vom 4. d. Mts., betreffend die Leistungen der Eisenbahnverwaltungen bei der Beförderung der Truppen nach dem diesjährigen Kaisermanöver, zur Kenntniss der königlichen Eisenbahndirektionen bringt und dabei gern Anlass nimmt, sämmtlichen betheiligten Beamten und Bediensteten, insbesondere der königlichen Eisenbahndirektion zu Danzig, seinen Dank auszusprechen. Das darunter abgedruckte, an den Herrn Minister gerichtete Schreiben des Chefs des Generalstabes lautet:

„Auch in diesem Jahre ist den erheblichen Anforderungen, die aus Anlass der Truppentransporte nach Beendigung des Kaisermanövers gestellt wurden, seitens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen, namentlich der Eisenbahndirektion Danzig, in vollstem Maasse entsprochen worden. Selbst der Umstand, dass aus Manöverrücksichten der Abtransport im letzten Augenblick hinausgeschoben werden musste, hat die glatte Durchführung der zahlreichen Transporte nur unwesentlich beeinträchtigt. Dies ist nur ermöglicht worden durch die sorgfältige Vorbereitung der Transportbewegung seitens der Eisenbahndirektion Danzig im Verein mit der betheiligten Linienkommission V und durch die aufopfernde und umsichtige Thätigkeit aller betheiligten Dienststellen und Eisenbahnbediensteten während der Transportbewegung selbst. Euer Excellenz wollen gestatten, dass ich für die vortrefflichen Leistungen der Eisenbahnverwaltungen meinen verbindlichsten Dank hierdurch zum Ausdruck bringe. Graf v. Schlieffen.“

— **Wiederherstellung beschädigter Güterwagen.** Um dem drohenden Wagenmangel rechtzeitig zu begegnen, hat die preussische Staatsbahnverwaltung eine beschleunigte Wiederherstellung beschädigter Güterwagen angeordnet und die Bestimmungen über die Meldung, Vertheilung, Benutzung und Behandlung der Güterwagen und Lademittel zur genauesten Beachtung in Erinnerung gebracht. Zur Abstellung kleinerer Mängel an den Fahrzeugen sollen auf den Stationen „fliegende Kolonnen“ herangezogen werden, eine Einrichtung, die sich im vorjährigen Herbst sehr gut bewährt hat.

— **Fernsprechverbindung zwischen Verkehrsinspektionen und Abfertigungsstellen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat angeordnet, dass überall dort, wo zwischen den Verkehrsinspektionen und den Abfertigungsstellen Fernsprechverbindungen noch nicht bestehen, diese unter Berücksichtigung der im Etat ausgeworfenen Mittel eingerichtet werden.

— **Bahnhofsautomaten.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem vor kurzem an die Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse diese darauf aufmerksam gemacht, wie von verschiedenen Seiten wiederholt darauf hingewiesen worden sei, dass der heranwachsenden Jugend durch die auf öffentlichen Strassen und Plätzen sowie an den Eingängen von Läden und in den Vorräumen der Bahnhöfe aufgestellten Automaten erhebliche sittliche Gefahren drohen, indem die Kinder nicht nur zur Näscherei und Verschwendung, sondern auch zu strafbaren Handlungen verleitet werden. Es sei in letzterer Hinsicht nachgewiesen worden, dass Kinder die zur Entnahme von Waaren erforderlichen Mittel sich auf unredliche Weise verschaffen oder auch hierzu falsches Geld oder geldähnliche Metallstücke verwenden. Der Minister hat deshalb die Eisenbahndirektionen zu einer Aeusserung darüber veranlasst, ob in ihren Bezirken bezüglich der ausserhalb der Warteräume in den Vorräumen der Bahnhöfe aufgestellten Waarenautomaten ähnliche Erfahrungen gemacht worden sind und ob es sich aus diesen und sonstigen Gründen empfiehlt, den Verkauf von Zuckerwaaren und dergleichen durch Automaten nach Ablauf der zur Zeit bestehenden Verträge derart zu beschränken, dass die Benutzung der Automaten durch unbeaufsichtigte Kinder

verhindert wird. Ueber die Art und Weise der etwaigen Beschränkung des Automatenbetriebes sieht der Minister Vorschlägen der Eisenbahndirektionen entgegen.

— **Die vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingerichteten eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen** finden im Winterhalbjahr 1901/02 in folgender Weise statt. In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über preussisches Eisenbahnrecht sowie über die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen und im technologischen Institut der Universität Vorlesungen über Technologie gehalten. In Breslau erstrecken sich die Vorlesungen auf Eisenbahnrecht, Eisenbahnbetrieb und Elektrotechnik, in Köln auf die wirthschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen und Frachtrecht sowie auf Elektrotechnik, in Elberfeld auf Technologie, in Halle a/S. auf Elektrotechnik.

— **Betriebseröffnungen.** 1. Am 16. d. Mts. ist die der badischen Lokaleisenbahngesellschaft gehörige 13,22 km lange vollspurige Nebeneisenbahn Wiesloch Stadt-Waldangelloch mit den Stationen Rauenberg, Rotenberg, Mühlhausen (Haltepunkt), Mühlhausen (Station), Eichtersheim und Waldangelloch für den Gesammtverkehr und 2. am 19. d. Mts. bei den württembergischen Staatseisenbahnen die schmalspurige, 8,43 km lange Nebeneisenbahn Güglingen-Leonbronn mit den Stationen Güglingen-Eibensbach, Pfaffenhofen, Weiler a. Z. und Zaberfeld gleichfalls für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

— **Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen.** Auf der Militäreisenbahn bei Berlin fand am 14. d. Mts. die Prüfung der elektrischen Ausrüstung der Strecke für die Schnellbahnversuche statt. Vormittags 9 Uhr hatten sich bei dem Anfangspunkt der Versuchsstrecke in Marienfelde die Vertreter der betheiligten Behörden und Gesellschaften eingefunden. Von der Eisenbahnbrigade waren der Kommandör General von Schubert, Major Friedrich und Hauptmann Hiepe, von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin Geheimerath Bork, von der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen Geheimer Baurath Lochner und Regierungsbaumeister Denninghoff, von den betheiligten Firmen die Erbauer der beiden Versuchswagen, Oberingeniör Reichel von Siemens & Halske, nebst mehreren anderen Ingeniören erschienen. Die elektrische Ausrüstung der Strecke wurde einer eingehenden Untersuchung unterworfen. Man bestieg die Wagen und fuhr mit Strom von Marienfelde bis Mahlow zweimal hin und zurück mit jedem der beiden Wagen sowohl von Siemens & Halske, als dem der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft. Sämmtliche Vorrichtungen, Schaltereinrichtungen, Bremsen usw. wurden versucht und arbeiteten ohne Ausnahme zufriedenstellend. Die Schnelligkeit der Wagen wurde bis zu 100 km in der Stunde gesteigert, ohne dass sich irgend welche Missstände ergeben hätten. Die eigentlichen Versuche mit den Wagen mit Hilfe des elektrischen Stroms begannen am 15. d. Mts., und zwar zunächst mit geringeren Geschwindigkeiten, um sämmtliche Einrichtungen der Wagen sowohl wie der Strecke einzeln einer genauen Prüfung zu unterziehen. Erst wenn die Tauglichkeit und vollständige Betriebssicherheit nach allen Richtungen festgestellt ist, will man allmählich zu höheren Geschwindigkeiten übergehen. Die Versuchsfahrten finden täglich Vormittags während der Ruhepause im Betrieb der Militärbahn von 8 Uhr 50 Min. bis 11 Uhr 20 Min. Vormittags statt.

— **Die Verkehrsverhältnisse in der Provinz Posen** wurden auf dem vierten posenschen Städtetage, der dieser Tage in Bromberg stattfand, der „Voss. Ztg." zufolge eingehend erörtert. Der Vorsitzende des Städtetages, Oberbürgermeister Witting-Posen, war geneigt, anzuerkennen, dass in der engherzigen Eisenbahnpolitik früherer Jahre eine entschiedene Wendung zum Besseren eingetreten sei, und dass für den Verkehr im Osten schon viel geschehen wäre. Der Vertreter von Lissa besprach das Gesuch der Posener Handelskammer und der Stadt Lissa über die Fortführung der neuen russischen Linie Warschau-Lodz-Kalisch durch die Provinz Posen. Auf den Ausbau dieser russischen Bahn, die voraussichtlich am 1. September 1903 in Betrieb genommen werden wird, setze der Süden der Provinz grosse Hoffnungen, da sie ihm einen grossen Theil des Verkehrs von Russisch-Polen zuführen könnte. Dazu aber wäre nicht nur, wie beabsichtigt, der Ausbau der preussischen Anschlussstrecke Skalmierzyce-Ostrowo als Vollbahn nöthig, sondern auch der Ausbau ihrer Fortsetzung bis Lissa. Geschehe dies nicht rechtzeitig, so würde der erwartete Verkehr sich über Breslau und über die Stadt Posen wenden, der Süden der Provinz aber leer ausgehen. Hierzu versicherte Oberbürgermeister Witting, dass er selber als Vorsitzender des Städtetages nicht nur die Interessen der Stadt Posen, sondern der ganzen Provinz zu fördern bemüht sein werde, worauf dieser Berathungsgegenstand verlassen wurde, ohne dass bestimmte Beschlüsse gefasst wären.

— **Zuständigkeiten der bayerischen Eisenbahnbetriebsdirektionen.** Im Anschluss an unsere Mittheilungen in Nr. 80 S. 1228 d. Ztg. wird uns hierüber noch folgendes geschrieben: Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat im Hinblick auf die stetige Zunahme der ihr obliegenden Geschäftsaufgabe vor einiger Zeit Veranlassung genommen, dem einschlägigen Staatsministerium einen Antrag zu unterbreiten, der eine weitgehende Uebertragung der bisher ihr vorbehaltenen Geschäfte an die Eisenbahndirektionen ins Auge fasste und auf diesem Wege eine erhebliche Entlastung der Generaldirektion und zugleich eine bedeutende Vereinfachung des Geschäftsganges bei der Staatseisenbahnverwaltung zu erreichen anstrebte. Dieser in Aussicht genommenen Zuständigkeitsverschiebung bezw. Erweiterung der Befugnisse der Eisenbahnbetriebsdirektionen wurde nunmehr von Seiten des Staatsministeriums die nachgesuchte Genehmigung ertheilt, und wir entnehmen hieraus in Kürze folgendes Bemerkenswerthe: Ausser den in den diesbezüglichen Allerhöchsten Verordnungen vom 17. Juli 1886, 24. Dezember 1896 und 7. September 1901 aufgeführten Geschäften sind nunmehr von den laufenden Geschäften der Betriebsverwaltung den Eisenbahnbetriebsdirektionen zur zuständigen Behandlung speziell zugewiesen: a) aus der allgemeinen Verwaltung und der Finanzverwaltung weitere 40 Geschäftsaufgaben; b) aus dem Fahr- und Transportdienste deren 29; c) aus dem Verkehrsdienste 6; d) aus dem maschinentechnischen Dienste 14 und e) aus dem bautechnischen Dienste 19, somit im ganzen weitere 108 Geschäftsaufgaben. Zu einem Theile und zwar zu den wichtigeren derselben sind gleichzeitig eingehendere Vollzugsanleitungen bezw. Vollzugsvorschriften beigegeben, bezw. wurde gleichzeitig auf sachentsprechende leitende Grundsätze hingewiesen. Diese betreffen: 1. die Aufstellung von Agenten an Lokalbahnen; 2 Vorschriften über Gewährung von Frachtenstundung; 3. Aufstellung von selbstthätigen Verkaufsvorrichtungen in den Bahnhöfen; 4. Verkauf von Presserzeugnissen in den Bahnhöfen; 5. Ausstellung von Erlaubnisskarten für die ständige Benutzung reiner Güterzüge; 6. Be- und Entladen von Wagen auf freier Bahn und auf Stationen, die für den Wagenladungsverkehr nicht eröffnet sind; 7. Abfertigung von Güterzügen während der Sonntagsruhe; 8. Einrichtung von Güterwagen zur Personenbeförderung bei vorübergehend gesteigertem Verkehr; 9. Ausstellung von Erlaubnisskarten zum Betreten der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen; 10. frachtfreie Rückbeförderung beschädigter Sendungen und der vom Absender gelieferten Ersatzstücke; 11. Beförderung von Ortssendungen und Beförderung von Stückgutsendungen von und nach Industriegleisen; 12. Güterabfuhr von den Bahnhöfen; 13. widerrufliche Gestattung der Benutzung von Staatseisenbahngrund (mit Ausnahme der Industriegleisanlagen); 14. Bauten Privater nahe der Bahn und gewerbliche Anlagen im Sinne des § 16 der Reichsgewerbeordnung und 15. Durchführung von Grunderwerbungen.

— **Vorkonzessionen für Eisenbahnbauten in Bayern.** Dem Kaufmann Anton Bachner in München wurde vom Staatsministerium die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine vollspurige Eisenbahn zwischen dem Ammer- und dem Starnbergersee von Herrsching über Andechs nach Feldafing nach Maassgabe der Allerhöchsten Verordnung vom Jahre 1855 bis zum Schlusse des Jahres 1902 ertheilt; mit dieser Bewilligung wird jedoch ein Recht auf die seinerzeitige Ertheilung der Konzession zum Bau und Betrieb der fraglichen Bahn nicht erworben.

— **Ein entsetzlicher Unglücksfall** hat sich auf dem bayerischen Bahnhofe Trudering ereignet. Infolge eines dort vor einiger Zeit vorgekommenen Raubmordanfalles, den der Stationsaufseher Stadler glücklich abgewehrt hatte, ging das Personal nicht mehr unbewaffnet zum Dienst. In der Nacht zum Montag hatte wieder Stadler den Dienst in Trudering zu versehen. Er legte sich nach Durchfahrt des letzten Schnellzuges von Wien um 12¼ Uhr Nachts zu kurzer Ruhe auf das Dienstbett, schlummerte wahrscheinlich hierbei leise ein und nahm deshalb nicht wahr, dass der fällige Güterzug nach Rosenheim bereits abgegangen und abgeläutet war. Der Güterzug hielt in Trudering an, weil er Wagen abstellen oder mitnehmen sollte, und da der Zugführer Braun aus Rosenheim niemand vom Stationspersonal auf dem Bahnsteig sah, ging er zum Dienstzimmer und öffnete dessen Thür, um den Diensthabenden zu finden. Letzterer schreckte bei dem Eintritt des Zugführers von seinem Lager auf, griff nach dem bereitgelegten scharfgeladenen Gewehr und schoss auf den Eintretenden, den er in seiner Aufregung für einen neuen Einbrecher hielt. Stadler traf leider nur zu gut: der Zugführer Braun wurde durch das Herz geschossen und starb fast augenblicklich. Er sank zu Boden, wurde von den herbeieilenden Bremsern und dem fast verzweifelnden Stations-

aufseher Stadler auf die Matratze gebettet, und alles wurde versucht, den Unglücklichen ins Leben zurückzurufen. Vergeblich! Der später erschienene Arzt konnte nur den Tod feststellen. Der Güterzug aber musste weiter und setzte ohne seinen Zugführer, dessen Angehörige in Rosenheim von dem schrecklichen Ende unterrichtet wurden, die Fahrt fort. Eine Gerichtskommission begab sich an den Thatort. Im Dienstzimmer des Bahnhofes Trudering wurde, wie die „Mch. N. Nchr.“ mittheilen, der Erschossene niedergelegt; der unglückliche Thäter ist sofort vom Dienste abgetreten. Er wird wohl wegen fahrlässiger Tödtung verfolgt werden, allein die vorausgegangenen Umstände dürften wohl als mildernd sehr ins Gewicht fallen. Zugführer Braun hinterlässt eine Frau, die seit vier Jahren krank ist, und fünf unversorgte Kinder.

Ueber diesen wahrhaft tragischen Fall wird der Münchener „Allgem. Ztg.“ noch folgendes berichtet: Durch die gerichtliche Untersuchung wurde bis jetzt festgestellt, dass der Stationsaufseher Stadler am Sonntag in München gewesen war, dort sich verspätet und dann den Dienst in Trudering nicht rechtzeitig angetreten hatte; er traf statt um 8 Uhr Abends erst einige Stunden später ein und übernahm dann den Nachtdienst. Da er zu Fuss nach Trudering zurückgegangen war und wohl auch in München über Gewohnheit getrunken hatte, so überfiel ihn der Schlaf; er legte sich — so nimmt die Untersuchung an — auf die Matratze und überhörte die Einfahrt und das Rangiren des Güterzuges. Der Zugführer Braun wollte ihn wecken, als er sich nicht zeigte, und rüttelte deshalb an der verschlossenen Glasthür des Dienstzimmers. Stadler selbst gibt nicht zu, dass er geschlafen habe, er will an seinem Arbeitstisch gestanden haben, als der Zugführer an die Thür pochte, und da er wieder einen Einbruchsversuch annahm, so will Stadler den an der Thür Stehenden zweimal angerufen und erst nach der Drohung, er werde schiessen, diese durch Abgabe eines scharfen Schusses aus seinem im Büro bereitgestellten Mausergewehr verwirklicht haben. Die Kugel des Gewehres drang zwischen dem mit einem Vorhang verdeckten und vergitterten Glasfenster und dem Schloss der Thüre durch deren Holzrahmen und durchbohrte den Oberkörper des Braun von der einen Achsel zur anderen. Auf den Schuss hin eilten die Bremser herbei, und erst als diese den am Boden sterbend liegenden Zugführer aufhoben und schrien, dass nun ihr Zugführer erschossen sei, öffnete Stadler die Bürothür. Da die Bremser in drohender Haltung auf ihn losgingen, ergriff er die Flucht, machte jedoch plötzlich Kehrt und flüchtete sich wieder in sein Dienstzimmer, dessen Thür er wieder verriegelte. Als die Bremser die Thür einzuschlagen drohten, gab Stadler — diesmal mit seinem blind geladenen Revolver — einen zweiten Schuss ab, worauf der Stationsvorstand erschien und die Bremser zur Ruhe aufforderte. Dann ging der Güterzug mit grösserer Verspätung weiter. Die Leiche des Zugführers wurde zuerst im Büro, später im Feuerhaus des Dorfes Trudering verwahrt; von da wurde sie nach Rosenheim überführt. Die Sektion der Leiche ist bereits vorgenommen und hat ergeben, dass die Kugel die grosse Herzschlagader vollständig zerrissen hatte. Die Kugel war dann aus dem Körper heraus an einem festen Gegenstand aufgeprallt und zurückgeworfen worden; sie fand sich am hellen Tage, als die Gendarmerie nachsuchte, auf dem Bahnsteig. Stationsaufseher Stadler ist des Dienstes einstweilen enthoben worden.

— **Akkumulatorenbetrieb bei den pfälzischen Eisenbahnen.** Bei der am 11. d. Mts. in der bayerischen Abgeordnetenkammer stattgehabten Berathung über den Gesetzentwurf, betreffend die Vermehrung des Fahrmaterials für genannte Bahnen, worunter sich auch die Beschaffung eines Akkumulatorenwagens und eines Reservekessels befindet, wurde von Seiten des Berichterstatters erwähnt, dass bei der Vorberathung im Finanzausschusse die Frage aufgeworfen worden sei, in welcher Weise der Akkumulatorenbetrieb bei den pfälzischen Bahnen sich bewährt habe. Aus der vom Regierungskommissar hierauf abgegebenen eingehenden und deshalb auch weitere Kreise interessirenden Erklärung entnehmen wir, „dass zwar bei diesem Betriebe noch nicht alle technischen Schwierigkeiten völlig überwunden seien, dass insbesondere die flüssigen Batterien noch manche Umständlichkeiten veranlassen, dass aber im allgemeinen dieser Betrieb sich in bester Weise bewährt habe und die Hoffnungen, welche man auf ihn gesetzt, sich vollständig erfüllt haben. Die Akkumulatorenfahrten seien bei den pfälzischen Bahnen da eingelegt worden, wo es sich darum gehandelt habe, näher liegende Orte mit den Städten zu verbinden, insbesondere Fahrgelegenheiten für einen geringeren Personenverkehr zu schaffen, um z. B. den Verkehr der Schüler nach den Gymnasialorten oder den Anschluss von kleinen Stationen an grössere Schnellzugstationen usw. zu ermöglichen. Hierzu seien früher Wagen bis zu 36 Personen, dann ein grösserer für 64 und zuletzt ein noch grösserer für 108 Personen verwendet worden; endlich sei auch hervorzuheben, dass dieser Verkehr mit Akkumulatoren sich beim Publikum einer ausserordentlichen Beliebtheit erfreue und dass von allen Seiten Wünsche kommen, dass dieser Betrieb auch auf andere Orte ausgedehnt werde.“ Hieran anknüpfend, theilte alsdann der Berichterstatter mit, im Finanzausschusse sei betont worden, dass angesichts dieser so günstigen Erfahrungen, welche in der Pfalz bei dem Akkumulatorenbetriebe sich ergeben haben, wohl auch beim Etat der bayerischen Staatseisenbahnen Gelegenheit gegeben sein werde, auf diesen Punkt weiter zurückzukommen.

— **Förderung der Eisenbahnbauten in Sachsen.** Das amtliche „Dresdn. Journ.“ schreibt: Der Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, der die besondere Förderung der Eisenbahnbauten in der jetzigen Zeit des wirthschaftlichen Niederganges anordnet, wird von der gesammten Presse mit ungetheilter Befriedigung begrüsst. Und das mit Recht. Denn mit ein paar hundert Millionen Mark — und solche Summen stehen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung zur Verfügung — lässt sich wohl mit Erfolg dem Rückgange entgegenwirken, der gegenwärtig die Industrie und unser Erwerbsleben bedrängt. Verschiedene sächsische Blätter haben aber mit dieser Anerkennung einer in der That segensreichen Maassregel flugs den Tadel verknüpft, dass es die sächsische Staatseisenbahnverwaltung an einer gleichen Förderung der Bauthätigkeit fehlen lasse. Bei diesem unbegründeten Vorwurf wird vor allem übersehen, dass zu einem Erlasse ähnlicher Art in Sachsen überhaupt keine Nothwendigkeit vorliegt, weil sich ein solcher nur an eine in Betracht kommende Stelle, die Generaldirektion der Staatseisenbahnen, wenden könnte, während in Preussen 21 im ganzen Lande verstreute Direktionen in Betracht kommen. Es ist aber ganz natürlich, dass zwischen der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und dem ihr vorgesetzten Ministerium, die sich beide an einem Orte befinden, so enge Fühlung besteht, dass es in der vorliegenden Frage besonderer Erlasse nicht bedarf. Die Bauthätigkeit und die Vergebung von Lieferungen für die sächsische Staatseisenbahnverwaltung ist denn auch innerhalb der verfügbaren Mittel, die sich für Bauten allein auf die erkleckliche Summe von rund 80000000 ℳ. belaufen, schon jetzt in jeder Weise gefördert worden. In welchem Umfange namentlich die Bauthätigkeit im Gange ist, davon kann man sich schon bei einer Fahrt auf den sächsischen Hauptbahnlinien und durch ihre zahlreichen in der Erweiterung begriffenen Bahnhöfe überzeugen.

— **Das Gnadengesuch des Expeditionsgehilfen Weipert,** der wegen des furchtbaren Eisenbahnunglücks am Karlsthor bei Heidelberg zu Gefängnissstrafe verurtheilt worden war, ist, wie die Blätter melden, abschlägig beschieden worden. Weipert hat, nachdem ihm von seinen $5^1/_2$ Monaten Untersuchungshaft vier angerechnet worden sind, noch 4 Monate zu verbüssen.

— **Personalnachrichten.** Aus Anlass ihres fünfzigjährigen Dienstjubiläums sind den nachbenannten Eisenbahnbeamten die folgenden Ordensauszeichnungen zu Theil geworden: dem Betriebssekretär Aldehoff in Elberfeld und dem Bahnmeister 1. Klasse Frohmuth in Nakel der rothe Adlerorden IV. Klasse mit der Zahl 50, dem Eisenbahnsekretär, Rechnungsrath Bayard in Friedrichsberg bei Berlin der Kronenorden III. Klasse mit der Zahl 50, den Betriebssekretären Doberg in St. Johann und Krüger in Bromberg sowie dem Güterexpedienten Thomas in Rummelsburg bei Berlin der Kronenorden IV. Klasse mit der Zahl 50 und dem Zugführer Marx in Berlin das allgemeine Ehrenzeichen mit der Zahl 50.

Oesterreich-Ungarn.

— **Beschleunigte Vergebung staatlicher Lieferungen.** Der Präsident der Wiener Handels- und Gewerbekammer hatte am 14. d. Mts. eine Unterredung mit dem Ministerpräsidenten. Hierbei wies der Kammerpräsident im Auftrage der Kammer auf die missliche Lage hin, in der sich verschiedene Zweige der Industrie gegenwärtig befinden, und zufolge welcher selbst Betriebsstockungen und Arbeiterentlassungen zu befürchten seien. Durch möglichst rasche Bestellungen auf Grund der grossen Investitionskredite wäre die Regierung in der Lage, den Industrien bei diesen Geschäftsverhältnissen eine wesentliche Hilfe angedeihen zu lassen. Wenn auch die Arbeiten für die Ausführung der Schifffahrtkanäle kaum so weit vorgeschritten sein dürften, um im gegenwärtigen Zeitpunkte schon für diese Anlagen Aufträge ertheilen zu können, so seien doch solche Aufträge rücksichtlich der für die neu zu erbauenden und bestehenden Bahnen in Aussicht genommenen Investitionen möglich

Der Ministerpräsident erwiderte, dass der Regierung die in einzelnen Industriezweigen herrschenden ungünstigen Verhältnisse wohl bekannt seien und dass sie ihr vollstes Augenmerk der Frage zuwende, wie hier Abhilfe zu schaffen sei. So weit es an ihr liege, sei sie zu möglichstem Entgegenkommen für die Industrie bereit. Es sei in Aussicht genommen, im Rahmen der bewilligten Kredite und nach Maassgabe der auf Grund derselben zur Verfügung stehenden Mittel sowie je nach dem Stande, in dem sich die Vorarbeiten für die grossen Neuanlagen in den einzelnen Ministerien befinden, Bestellungen an die Industrie hinauszugeben. Ein vollständiger Ueberblick über deren Art und Ausmaass sei augenblicklich noch nicht möglich. Doch werde in den nächsten Tagen eine Besprechung der betheiligten Ministerien zum Zwecke einer entsprechenden Feststellung stattfinden, und versprach der Ministerpräsident, von dem Ergebnisse dieser Berathung den Kammerpräsidenten sofort in Kenntniss setzen zu wollen.

Nach der wohlwollenden Haltung, welche der Herr Ministerpräsident bei dieser Unterredung einnahm, ist wohl zu erwarten, dass alsbald für das nächste Jahr namhafte Bestellungen der Regierung bei der Industrie erfolgen werden.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich im September d. J. nach den vorläufigen Ausweisen wie folgt:

	1901	gegen 1900
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	7 092 588	— 642 051
Südbahn	9 207 151	— 685 618
Staatseisenbahngesellschaft	5 393 735	— 301 716
österreichische Nordwestbahn:		
garantirte Linie	2 257 591	— 30 413
Ergänzungsnetz	1 374 561	— 60 318
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	691 965	— 104 326
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1 224 538	+ 5 027
Buschtêhrader Eisenbahn Lit. A	882 099	+ 14 500
„ „ „ B	1 347 931	— 167 700
böhmische Nordbahn	948 562	— 12 690

— **Verhandlungen über Tarifermässigungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Wie in Nr. 69 S. 1067 d. Ztg. mitgetheilt wurde, hat Ende August d. J. im Eisenbahnministerium eine Besprechung mit Vertretern der Nordbahn in Betreff der Geltendmachung des Tarifherabsetzungsrechts der Regierung stattgefunden. Diese Besprechung wurde vor kurzem fortgesetzt, ohne dass jedoch vorerst die Angelegenheit zu einem Abschluss gebracht worden wäre.

— **Bemessung der Wiener Gemeindezuschläge zur Erwerbsteuer.** In Nr. 73 S. 1211 d. Ztg. wurde von den Beschwerden Mittheilung gemacht, welche die in Wien sesshaften Privatbahnen gegen die vom Wiener Gemeinderathe erfolgte Bemessung der Gemeindezuschläge zur Erwerbsteuer der Aktiengesellschaften vor dem Verwaltungsgerichtshofe anhängig gemacht haben. Die Verhandlungen vor diesem Gerichtshofe wurden am 11. d. Mts. durchgeführt. Die Beschwerden der Bahnverwaltungen wurden als begründet erkannt und dem entsprechend die angefochtenen Beschlüsse des Wiener Gemeinderaths als ungesetzlich aufgehoben. Die praktische Folge dieser Entscheidung dürfte sein, dass die Wiener Gemeindezuschläge zur Erwerbsteuer bei den Aktiengesellschaften von 27 % auf etwa 22,68 % werden herabgesetzt werden. Selbstverständlich haben die steuerpflichtigen Unternehmungen Anspruch auf Rückerstattung bezw. vorläufige Gutschrift der Steuerbeträge, die gemäss der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes als gesetzwidrig vorgeschrieben erscheinen. Dem Wiener Gemeinderathe wird es nun obliegen, binnen kurzem neue Beschlüsse über die Höhe der städtischen Zuschläge zu fassen.

— **Verhandlungen mit der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft.** Mit dem Ende dieses Jahres läuft der Subventionsvertrag zwischen dem Staate und der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft ab. Bisher ist jedoch die Verständigung über die Erneuerung des Vertrages noch nicht erzielt worden. Die Regierung nimmt den Standpunkt ein, dass sie eine wesentlich höhere Beihilfe als die bisher bestehende von 1 000 000 Kr. nicht zugestehen könne. Die Regierung ist bereit, den Vertrag zu erneuern, wenn die Höhe der Beihilfe keine bedeutende Veränderung erfährt. Die Gesellschaft müsste sich dagegen verpflichten, dem Staate einen grösseren Einfluss auf die Tarife einzuräumen, den Verkehr in einzelnen Verkehren zu heben, den Schiffbau auszugestalten und bei der Ernennung der obersten Beamten dem Staate das Genehmigungsrecht vorzubehalten. Die Gesellschaft macht dagegen geltend, dass sie derartige Verpflichtungen nur übernehmen könne, wenn die Beihilfe eine gewisse Verzinsung des Aktienkapitals sichert. Sie weist darauf hin, dass der Vertrag sich nur auf die Schifffahrt beziehe, diese jedoch, wenn das Erträgniss der Kohlenwerke ausgeschieden wird, schon jetzt kein genügendes Erträgniss biete. Die Gesellschaft nimmt sonach eine namhafte Erhöhung der jetzigen Beihilfe in Anspruch.

— **Oesterreichischer Lloyd.** Der Verwaltungsrath des Lloyd wird sich, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, demnächst mit der weiteren Durchführung des im Juni d. J. beschlossenen Schiffsbauprogrammes für die nächsten zwei Jahre beschäftigen. Zunächst handelt es sich, wie verlautet, um die Beschaffung von drei neuen Dampfern, welche dazu bestimmt sind, in der freien Schifffahrt Verwendung zu finden und die Gesellschaft der Nothwendigkeit einer Pachtung fremder Fahrzeuge, zu welchem Mittel sie in den letzten Jahren wiederholt greifen musste, zu entheben. — Die Beförderung des deutschen Chinabataillons durch den Lloyddampfer „Erzherzog Franz Ferdinand“ hat der gesellschaftlichen Unternehmung nicht blos eine ansehnliche Einnahme, sondern auch rückhaltlose Anerkennung für die in jeder Hinsicht tadellose Rückbeförderung der deutschen Truppen gebracht.

— **Arbeiterentlassungen.** Infolge ungenügender Aufträge war die Simmeringer Wagenfabrik genöthigt, 300 Arbeiter, d. i. der vierte Theil der gewöhnlichen Belegschaft, zu entlassen. Ebenso war die Wagenbauanstalt Ringhoffer in Smichow bei Prag bemüssigt, mehrere Hundert Arbeiter zu entlassen. Hoffentlich werden es die theils in den letzten Tagen erfolgten, theils demnächst zu gewärtigenden Bestellungen der österreichischen Eisenbahnen den Wagenbauanstalten ermöglichen, den entlassenen Arbeitern wieder Beschäftigung zu bieten.

— **Die Lage der ungarischen Industrie.** Die ungarische Industrie befindet sich infolge ungenügender Bestellungen in einer ähnlichen ungünstigen Lage wie die österreichische. Dies gilt vor allem von der Maschinenindustrie. Wie das „Neue Budapester Journal“ mittheilt, ist in den Werken der ungarischen Staatsbahnen die Zahl der Arbeiter von 5 000 auf 1 000 und in der Schlick'schen Eisengiesserei und Maschinenfabrik von 3 000 auf 1 500 herabgesetzt worden. Ein ähnliches Verhältniss herrscht in den Wagenfabriken; von 8 000 Wagenbauern sind jetzt nur etwa 3 000 beschäftigt. Die leitenden Kreise der ungarischen Eisenwerke beschäftigen sich bereits seit langem mit der Frage, wie den gegenwärtigen Verhältnissen abgeholfen werden könne. Der ungarische Landesindustrieverband hat beschlossen, der Regierung eine Denkschrift zu unterbreiten, in der die Bitte gestellt wird, die Regierung möge die Inangriffnahme der seit langer Zeit beschlossenen Eisenbahnbauten und anderer öffentlicher Bauten baldigst in Angriff nehmen und dadurch dem Niedergange der Maschinenindustrie vorbeugen. — Die ungarische Regierung hat in der That auch bereits den Entschluss gefasst, die Industrie in ihrer gegenwärtigen Nothlage sofort zu unterstützen, um eine weitere Verschlechterung der Zustände zu hindern. Der Bedarf für die Staatsbahnen, insbesondere an Fahrbetriebsmitteln, wird einer genauen Erhebung unterzogen, damit die Regierung über den Umfang der möglichen Bestellungen Klarheit gewinne. Der Finanzminister hat die Einleitungen zur Unterstützung der nothleidenden Industrie selbst in die Hand genommen und wird schon in den nächsten Tagen die Vertreter der Eisen-, Maschinen-, Werkzeug- und Bauindustrie empfangen, um sich über die Bedürfnisse zu unterrichten und auch darüber das Einvernehmen zu pflegen, was die Regierung sofort zur Befriedigung dieser Bedürfnisse zu leisten imstande wäre. Das alles soll in kurzem Wege im persönlichen und mündlichen Verkehre geschehen, damit keine Zeit verloren werde. Für eine spätere Zeit ist auch die Einvernehmung der Vertreter anderer Industriezweige beabsichtigt.

Wie die „Neue Freie Presse“ meldet, strebt die ungarische Privatmaschinenindustrie auch die Regelung einer für sie sehr wichtigen Frage, nämlich des Wettbewerbs des Staates mit seinen eigenen Werken (Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen und Eisenwerke in Dioszegh) an. Schon im verflossenen Monate haben im Handelsministerium Besprechungen stattgefunden, welche den Zweck verfolgten, eine Abgrenzungslinie bei den Materialbedeckungen der ungarischen Staatsbahnen zwischen den Lieferungen der Staatswerke und denjenigen der Privatindustrie festzustellen. Bisher wurde die Privatindustrie bei solchen Lieferungen nur in geringem Maasse herangezogen. Es wurde nun von den Vertretern der Privatindustrie gefordert, dass man die letztere in grösserem Maasse berücksichtige, wenn man sie nicht dem völligen Untergange preisgeben wolle, und es wurde im Laufe jener Besprechungen nachdrücklich betont, es gehe nicht an, dass gerade der Staat, der zur Hilfeleistung berufen wäre, die Privatindustrie unter

schwierigen Verhältnissen auch noch durch den Wettbewerb der staatlichen Werke schädige.

— **Landesheim der ungarischen Eisenbahn-Unterbeamten.** In den Kreisen der ungarischen Eisenbahn-Unterbeamten ist, wie verlautet, eine Bewegung im Zuge, welche die Errichtung eines Landesheims für Eisenbahn-Unterbeamte in Budapest zum Zwecke hat.

Uebrige europäische Länder.

— **Italienische Zufahrtslinie zum Simplon.** Der italienische Bautenminister genehmigte die ihm von der Mittelmeerbahn unterbreiteten Vorschläge zur Beschaffung von Schienen und metallenen Ausrüstungsgegenständen für die Simplonzufahrtslinie Iselle-Domodossola, deren öffentliche Verdingung daher unmittelbar bevorsteht.

— **Elektrischer Betrieb der Strecke Mailand-Varese.** Nachdem vor einigen Tagen in Gegenwart des Bautenministers die feierliche Einweihung des elektrischen Betriebes dieser Mittelmeerbahnlinie stattgefunden, wurde sie, wie bereits in Nr. 80 S. 1230 d. Ztg. gemeldet, am 14. d. Mts. für den allgemeinen Verkehr eröffnet. Der bisherige Fahrplan für Lokomotivzüge ist einstweilen unverändert bestehen geblieben, ausserdem werden jedoch noch täglich sieben elektrische Züge nach beiden Richtungen abgelassen. Diese halten vorerst nur in Gallarate und durchlaufen die 60 km betragende Strecke in ebenso viel Minuten. Sie bestehen aus zwei vierachsigen Wagen, die I. und III. Klasse führen, und enthalten 24 Plätze in ersterer und 49 in letzterer, so dass einschliesslich der Stehplätze auf den Plattformen jedesmal 58 Personen in I. und 110 in III. Klasse befördert werden können. Bis auf weiteres sind die gegenwärtigen Preise beibehalten; es werden aber der „M. Allg. Ztg." zufolge weder Hunde noch Gepäck befördert. Die ganze Betriebseinrichtung ist augenblicklich nur eine vorläufige. Erst nach einem Monat, wenn die Direktion, was bei der Neuheit der Form nothwendig, genügende Erfahrungen gesammelt, soll auf Grund derselben eine endgültige Organisation ins Leben gerufen werden. Fest steht bereits jetzt, dass eine wesentliche Fahrpreisermässigung eintreten wird, ebenso die Einführung von Schnell- und Omnibuszügen, die theilweise mit Gepäckabtheilungen versehen sein sollen.

— **Strassenbahntunnel in Glasgow.** Die in der Tagespresse viel erörterte kaiserliche Ablehnung der Durchquerung der Berliner Strasse „Unter den Linden" hat zur Prüfung der Frage Anlass gegeben, ob nicht eine Untertunnelung der Strasse ohne Rampenanlage möglich sei. In dieser Beziehung schreibt nun die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft der „Berl. B.-Ztg." folgendes: „Auf die Anregung des Kaisers, Strassenbahnwagen durch einen Tunnel mit Aufzügen von einer Seite der Linden auf die andere zu schaffen, ist vielfach die Meinung verbreitet worden, dass bisher ähnliche Anlagen nur für Fussgänger, nicht aber für Wagen beständen. Demgegenüber ist zu bemerken, dass in Glasgow, nachdem das Parlament bereits im Jahre 1890 seine Genehmigung gegeben hatte, eine derartige Tunnelanlage unter dem Flusse Clyde ausgeführt und Mitte 1895 bereits fertig gestellt worden ist. Es liegen hier zur Verbindung der beiden Ufer dicht neben einander drei Tunnel. Der mittlere ist für die Fussgänger bestimmt, und gelangt man zu ihm durch an beiden Seiten errichtete Treppen. Von den beiden Seitentunneln dient der eine für den Wagenverkehr in der einen Richtung, der zweite für den Wagenverkehr in entgegengesetzter Richtung. An beiden Enden werden die Wagen durch hydraulische Aufzüge von einem Niveau auf das andere nach oben oder nach unten befördert. Die Ausführung der Tunnelanlage ist in ganz ähnlicher Weise vorgenommen wie der von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Berlin in Gemeinschaft mit der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen errichtete Tunnel unter der Spree bei Treptow, welcher seither dem elektrischen Strassenbahnbetriebe dient. Trotz der Gas- und Wasserröhren usw. in den Strassen Berlins lässt sich aber auch durch Ausgraben ein Tunnel herstellen, wie der gleichfalls von der A. E.-G., und zwar bereits 1897, erbaute Tunnel gezeigt hat, welcher einen elektrischen Bahnbetrieb zwischen den Fabriken Brunnenstrasse und Ackerstrasse der genannten Gesellschaft vermittelt. Die verschiedenen Röhren wurden dabei während des Baues unterfangen und so gehalten. Gegenwärtig würde man jedenfalls für die Aufzüge an den Tunnelenden an Stelle der hydraulischen Kraft die Elektrizität als Betriebskraft wählen. Bei dem Bau der Tunnelanlage in Glasgow kam dieselbe aber noch nicht in Frage, weil sie in jener Zeit noch nicht in gleich vollkommener Weise zur Verfügung stand wie jetzt. Ebenso wie heute in Berlin lag auch damals in Glasgow die Zwangslage vor „Unten durch, nicht drüber weg". Es musste nämlich der Uebergang an einer Stelle stromabwärts der nächsten Brücke geschaffen werden; der Bau einer neuen Brücke war aber wegen des Verkehrs grosser Seedampfer nicht möglich, während andererseits eine Klappbrücke ebenfalls nicht zulässig erschien, da sowohl der Verkehr auf dem Flusse selbst als auch der Verkehr von einem Ufer zum anderen viel zu stark war, um die mit dieser Brückenart unvermeidlich verbundenen Verkehrsunterbrechungen zulassen zu können.

Fremde Welttheile.

— **Berlin-Tsingtau.** Regierungsbaumeister L. Weiler erörtert in der „Köln. Volksztg." die Aussichten einer Verbindung Pekings mit Tsingtau. Er führt aus: „Für uns Deutsche, deren Hauptinteressen am Jangtse, in Schantung und der Provinz Tschili zusammengedrängt sind, würde die sibirische Bahn erst dann zur vollen Bedeutung gelangen, wenn der Plan eines russischen Theehändlers, Peking mit Irkutsk durch eine Bahnanlage zu verbinden, zur Ausführung gelangen sollte. Denn die weitere Verbindung von Peking mit Tsingtau ist nur eine Frage der Zeit. Von Tsingtau nach Tsinanfu am gelben Fluss, der Hauptstadt Schantungs, befindet sich der Bahnbau im raschen Fortschreiten, und von Tsinanfu nach Tientsin werden bereits deutscherseits die Vorarbeiten zum Bahnbau ausgeführt. Denkt man sich diese Bahnlinien ausgebaut, so wird zweifellos von allen Endpunkten der sibirischen Bahn Tsingtau der wichtigste sein, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Hafen von Tientsin infolge der vorgelagerten Barre an und für sich kein guter ist und dazu im Winter durch Eis gesperrt wird. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass die Verbindung mit Tsingtau die sibirische Bahn keineswegs verlängert, im Vergleich zu Port Arthur sogar erheblich verkürzt. Dabei liegt Tsingtau mehr als irgend einer der anderen Endpunkte der sibirischen Bahn in der Nähe des geschäftlichen Mittelpunktes der Ostküste Asiens. In 12 Tagen von Berlin nach Tsingtau, darin liegt die Bedeutung der Bahnen Irkutsk-Peking und Tientsin-Tsinanfu. Post, Reiseverkehr und Geschäftswelt werden aus dieser Verbindung Nutzen zu ziehen wissen. Die bedeutenderen Dampferlinien der Küste würden gezwungen sein, Tsingtau in ihren Fahrplan aufzunehmen. Ohne dass die Phantasie viel zu Hilfe genommen zu werden braucht, kann man die weiteren wirthschaftlichen Folgerungen für unser chinesisches Schutzgebiet daraus ziehen. Russland kann es nur erwünscht sein, wenn die sibirische Bahn eine neue Abzweigung in eine dichtbevölkerte, geschäftige Gegend erhält, und China kann auch nur durch die angeführte Erweiterung des bestehenden Eisenbahnnetzes gewinnen."

— **Eisenbahn Schanhaikwan - Niutschwang - Siuminting.** Der Londoner „Times" wird aus Peking von 13. d. Mts. gemeldet, dass die Unterhandlungen zwischen dem russischen Gesandten Lessar und dem chinesischen Bevollmächtigten über die Zurückgabe der Eisenbahn Schanhaikwan-Niutschwang-Siuminting an die Chinesen vorwärts schreiten. Obgleich ein Abkommen noch nicht abgeschlossen ist, stehen in der Hauptsache folgende Bestimmungen desselben fest: China verpflichtet sich, Russland die Auslagen zurückzuzahlen, die dieses gemacht hat, während die Eisenbahn von den Russen besetzt war. China lässt die Bahn ausserhalb der Grossen Mauer ausschliesslich durch chinesische Truppen überwachen. Bei dem weiteren Bau der Bahn dürfen keine ausländischen Militäringeniöre beschäftigt werden. Die Eisenbahn darf nicht über die Strecke hinaus fortgesetzt werden, welche in dem Vertrage mit den britischen Aktionären festgesetzt wurde. Die chinesische Linie soll nicht weiter als bis zum Liaofluss gehen, welcher nicht, wie früher beabsichtigt war, bei Niutschwang überbrückt werden soll. Es verlautet, dass nach den Aufstellungen über die Russland erwachsenden Auslagen, die jetzt vorbereitet werden, der von China zu zahlende Betrag weit geringer als 100 000 £ sein wird. Es verlautet weiter, dass von China verlangt werden wird, die Zusatznote in dem englisch-russischen Vertrage von 1899 über den Bau der Bahn ausserhalb der Grossen Mauer formell anzuerkennen.

— **Ugandabahn.** Wie die „Railroad Gazette" mittheilt, soll nach einem neuerdings veröffentlichten amtlichen Berichte die Ugandabahn den Viktoriasee im Oktober erreichen. Die Eisenbahnverbindung mit dem genannten See wird noch vor Ablauf dieses Jahres zu erwarten sein. Bis zum Monat Juni 1902 hofft man das Werk in der Hauptsache fertig zu stellen.

— **Bau einer neuen Eisenbahn in der französischen Kolonie an der Elfenbeinküste.** Zwischen dem französischen Kolonialministerium und einer Gesellschaft „Parisienne Electrique" sollen Verhandlungen im Gange sein über den Bau einer Eisenbahnlinie von Bingerville nach Konablo

Kofi in der französischen Kolonie an der Elfenbeinküste. Eine Ueberlassung von 3 000 000 ha Land zwischen den Flüssen Bandama und Komoe an die Gesellschaft wird mit der Konzession des Bahnbaues verbunden werden, auch wird dieselbe voraussichtlich die „Chemins de fer Ethiopiens“ übernehmen.

— **Bahn über die Anden.** Eine sehr beachtenswerthe Wendung hat dem „Hamb. Korr.“ zufolge die Angelegenheit dieser Eisenbahn genommen, deren vor längerer Zeit begonnener Bau bereits bis zu einem gewissen Grade vorgeschritten ist. Die Bahn soll den Kamm der Cordilleren zwischen Salto del Soldado (Chile) und Punta de Vacas (Argentinien) überschreiten, aber noch vor Inangriffnahme dieses schwierigsten Theiles der Strecke stockte das Unternehmen und musste schliesslich ganz eingestellt werden, weil die finanziellen Mittel nicht in dem erforderlichen Maasse flossen. Um den Banken, die das Unternehmen bis dahin finanzirt hatten, Sicherheit für ihre hypothekarischen Schuldforderungen zu geben, wurde der auf chilenischem Gebiet bereits fertiggestellte Schienenweg sowie das vorhandene Material zu öffentlichem Verkaufe gestellt, und so wurden die betheiligten Banken als die Meistbietenden Eigenthümer des chilenischen Eisenbahnbruchstücks. Zwar bekundete die Landesregierung die Absicht, den vorhandenen Bestand durch Rückkauf in Staatsbesitz zu bringen, und hatte bereits einen Rückkaufstermin in Aussicht gestellt, aber der chilenische Kongress konnte sich in der gegebenen Zeit über die Angelegenheit nicht schlüssig werden, und die Vollziehung dieses Vertrages unterblieb. Vor kurzem trat nun ein amerikanisches Finanzhaus in Santiago an die betheiligten Banken heran, um die chilenische Strecke der Bahn, soweit sie fertiggestellt war, für Rechnung des bekannten amerikanischen Grossindustriellen Pierpont Morgan anzukaufen, der auch ausschliesslicher Eigenthümer des auf argentinischem Gebiete belegenen Schienenweges ist. Das Geschäft kam zu Stande, für den Kaufpreis von 1 800 000 ℳ gingen die Anfänge dieser wichtigen Verkehrsstrasse in den Besitz des Milliardärs Morgan und damit in die Kontrole der Vereinigten Staatenregierung über. Wenn man auch in Anbetracht der äusserst schwierigen Verkehrsverhältnisse im Cordillerengebirge — noch heutzutage bilden aus Schlingpflanzen gefertigte Hängebrücken fast überall die einzigen Verbindungswege über die wildzerklüfteten Schluchten der Anden — diese Wendung der Angelegenheit als eine erfreuliche bezeichnen kann, da unter den veränderten Verhältnissen die Vollendung des Baues nur eine Frage der Zeit sein dürfte, so muss andererseits die Einmischung der nordamerikanischen Hochfinanz in diese spezifisch chilenisch-argentinische Angelegenheit als eine weitere Aeusserung der panamerikanischen Politik der Vereinigten Staaten angesehen und beurtheilt werden.

Allgemeines.

— **Zur Promotionsordnung der technischen Hochschulen** nahm der Architektenverein zu Berlin in seiner Sitzung am 14. d. Mts. auf Befürwortung durch Geheimen Baurath Blankenstein, Direktor Beer und Professor Wallé einstimmig folgenden Beschluss an:

„Der Architektenverein zu Berlin hat mit Bedauern davon Kenntniss genommen, dass nach der ersten bisher bekannt gewordenen neuen Diplom-Prüfungsordnung, nämlich derjenigen der technischen Hochschule zu Dresden, behufs Erlangung der Ernennung zu Diplomingeniören die Regierungsbauführer nach Ablegung der ersten Staatsprüfung noch eine sogen. Diplomarbeit nachliefern, die Regierungsbaumeister aber ihre von der obersten technischen Prüfungsbehörde angenommenen Baumeisterarbeiten noch zu einer Nachprüfung durch die technische Hochschule vorlegen sollen. Diese Vorschriften entsprechen so wenig den billigen Ansprüchen des höheren Baufaches, dass der Vorstand beauftragt wird, im Einvernehmen mit den übrigen preussischen Vereinen im Interesse dieser für die Doktorpromotion so wichtigen Frage sobald wie möglich bei den preussischen Ministern des Kultus und der öffentlichen Arbeiten behufs einer anderweiten Ordnung vorstellig zu werden, welche für die Diplom-Prüfungsordnung der technischen Hochschulen in Preussen die übereinstimmenden Beschlüsse des Architektenvereins sowohl wie des Verbandes der deutschen Architekten- und Ingeniörvereine auf der Abgeordnetenversammlung zu Königsberg i/Pr. hinsichtlich der Gleichbehandlung der staatlich geprüften Techniker mit den Diplomingeniören berücksichtigt.“

— **Zur Frage der Fahrpreise städtischer Verkehrsmittel.** Theils die Wettbewerbsverhältnisse, theils die Anforderungen, welche die Stadtverwaltungen oder die Presse im angeblichen Interesse des Publikums an die örtlichen Verkehrsmittel stellen, haben, in Europa wenigstens, allgemein dazu geführt, die Fahrpreise städtischer Strassenbahnen und der Stadtbahnen allmählich derartig herabzudrücken, dass von einem wirthschaftlichen Ergebniss vielfach kaum noch die Rede ist. Den Wettbewerbsverhältnissen beispielsweise ist es zuzuschreiben, dass die Omnibusgesellschaften in London aus dem Personenverkehr keinen Ertrag mehr bringen und die 5 ₰-Fahrten der Berliner Omnibusse nicht mehr lohnend sind. An vielen Stellen wird jetzt von Seiten städtischer Strassenbahnen Klage über die zu geringen Fahrpreise erhoben. Die Glasgower Strassenbahn- und Omnibus-Gesellschaft hat im verflossenen Halbjahr keine Dividende vertheilen können. Die Düsseldorfer Stadtverwaltung sucht nach Mitteln, um das mangelhafte Erträgniss ihrer elektrischen Strassenbahnen aufzubessern. In Frankfurt a/M. geht die Wirthschaftlichkeit der Strassenbahnen ebenfalls zurück usw. Auf den Berliner Strassenbahnen ist es das stadtseitige Verlangen, jede beliebige Betriebsstrecke für 10 ₰ zu durchfahren, das zu Sorgen Anlass gibt, sowohl bei der Strassenbahnverwaltung selbst als auch beim Publikum. Man hat sich irrthümlich gesagt, dass bei dem langsamen Tempo, das die Berliner Strassenbahn im Stadtinnern einhalten muss, niemand Strecken von über 10 km ununterbrochen durchfahre, vielmehr geglaubt, dass bei diesem Einheitsfahrpreise doch hauptsächlich der Nahverkehr gedeihen werde. Thatsächlich aber ist die Zahl derer, welche die grossen Strecken ausnutzen, immer mehr im Wachsen begriffen, während der Fahrgast, welcher nur kurze Strecken zurückzulegen hat, in den Stunden starken Verkehrs keinen Platz im Wagen mehr findet. Die Grosse Berliner Strassenbahn thut, wie sie jetzt wieder durch Anfügung weiterer Anhängewagen beweist, ihr Möglichstes zur Bewältigung des stets wachsenden Verkehrs, aber der vorbesprochene Missstand wird dadurch nicht beseitigt. Wenn die Stadtverwaltungen dem Drange nach Verbilligung der Fahrpreise noch weiter nachgeben, während die Verkehrsunternehmungen auch noch anderweitig stark belastet werden, so ist nicht zu verwundern, wenn die Lage der Verkehrsunternehmungen sich immer weiter verschlechtert, ohne dem Publikum Erleichterungen zu bieten. Dies ist um so bedauerlicher, als die Verbilligung der Fahrpreise keineswegs immer voll dem Publikum zu Gute kommt, vielmehr die Erfahrung in verschiedenen Grossstädten lehrt, dass die Grundstücks- und Wohnungspreise in dem Maasse steigen, wie die Fahrpreise geringer werden. Schliesslich ist doch auch zu bedenken, dass die Bauwürdigkeit mancher Unternehmungen in Frage gestellt ist, die bei einer gesunden Tarifirung städtischer Verkehrsmittel noch lebensfähig sein würden.

— **Schnelle Fahrten.** Von San Francisco nach Newyork kann man der „Berl. B.-Ztg.“ zufolge jetzt unter günstigen Umständen mit Benutzung der Newyork Centraleisenbahn in vier Tagen und 12 Stunden gelangen. Vor kurzem traf der Dampfer „Ventura“ aus Sydney in San Francisco mit der australischen Post für England in 347 Säcken ein. Der Dampfer hatte die Reise in 21 Tagen gemacht, während bis dahin 26 Tage die kürzeste Zeit gewesen war. Um die Postsachen schnell genug nach Newyork zu befördern, um sie dort noch an Bord des nach England fahrenden Schnelldampfers „Campania“ bringen zu können, wurden Sonderzüge von der Southern Pacific-, der Union Pacific- und Chicago Burlington and Quincyeisenbahn eingestellt. Trotzdem erreichte der Zug der letzteren Bahn Chicago nicht mehr zeitig genug zum Anschluss an den Chicago-Newyorker Blitzzug der Newyork Central. Es wurde daher ein Sonderzug hinter dem bereits vor anderthalb Stunden abgefahrenen Blitzzug losgelassen. Dieser fuhr so schnell, dass der Blitzzug schon in Toledo erreicht wurde. Um aber das äusserste zu leisten, theilte die Newyork Central in Buffalo den Zug und liess den ersten Theil mit dem Postwagen vorauffahren. Da aber der regelrechte Expresszug der Newyork Central auf der Strecke Buffalo-Newyork der schnellste und gleichzeitig vornehmste Zug in den Vereinigten Staaten ist, so war an ein beträchtliches Vorauseilen nicht zu denken. Immerhin traf der erste Zug noch drei Minuten früher in Newyork ein, gerade noch zeitig genug, um die Postsachen an Bord der „Campania“ bringen zu können.

— **Die Versuche mit Funkentelegraphie nach dem System Slaby-Arco**, die auf Anregung der Generaldirektion der königlich bayerischen Posten und Telegraphen durch Ingeniöre der Telegraphenverwaltung und der Berliner Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in der Zeit vom 16. August bis 3. September d. J. zwischen der Telegraphenanstalt am Eibsee und dem Observatorium auf der Zugspitze angestellt wurden, haben, wie die Münch. „Allg. Ztg.“ erfährt, durch geeignete Abstimmung der Gebe- und Empfangsapparate zu einer befriedigenden gegenseitigen Verständigung mit Morseschrift geführt, trotzdem der Stromkreis der Induktoren nur mit einer Akkumulatorenbatterie von 8 Volt gespeist wurde. Die Ladung der Akkumulatoren erfolgte für diese Versuche sowohl auf der Zugspitze wie am Eibsee durch Hellesen-Trockenelemente. Bei der Thalstation war ein Sendedraht von einem etwa 24 m hohen Maste in einer Länge

von etwa 60 m quer über das Eibseehotel nach der sogen. Fischerhütte und auf der Zugspitze mit einer Höhendifferenz von 2000 m in möglichst paralleler Führung als Sendeleiter ein etwa 40 m langes Drahtseil vom Münchener Haus nach einem nahegelegenen Felskopf gespannt. Für die dauernde Einrichtung einer funkentelegraphischen Verbindung zwischen der Zugspitze und einer im Thale gelegenen Telegraphenanstalt, welche bei Störungen der bestehenden Telephonleitung sehr erwünscht wäre, erscheinen noch verschiedene Verbesserungen der Apparate sowohl wie der Sende- und Empfangsleiter nothwendig, und ist daher beabsichtigt, im nächsten Jahre in dieser Richtung weitere Versuche anzustellen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 33,244 km lange, im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende Lokalbahn Vinkovci-Zupanje-Szávapart, von welcher die Strecke Vinkovci-Zupanje — 27,834 km — am 30. September d. J. und die Reststrecke Zupanje-Zupanje-Szávapart — 5,410 km — am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen der Station Voitsdorf und der Haltestelle Grossendorf in Kilometer 7,026 der Strecke Sattledt-Grünau gelegene Haltestelle Wiesmühle ist am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Ferner ist am 15. Oktober d. J. die im Kilometer 28,4 der Lokalbahn Zlonitz-Raudnitz St. E. G. liegende Haltestelle Raudnitz Stadt für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden; ferner wird am 20. Oktober d. J. an der Linie Dembica-Rozwadów-Przeworsk zwischen den Stationen Dabie und Rzochów im Kilometer 21,336 die Personenhaltestelle Rzemién eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Vom 1. November d. J. ab wird der Haltepunkt Friedewalde auch für den Gepäckverkehr eröffnet.

Grossherzoglich badische Staatseisenbahnen. Die Station Köndringen an der Strecke Heidelberg-Basel ist am 8. Oktober d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Badische Lokal-Eisenbahnen, Aktiengesellschaft.

Am 16. Oktober wird die 13,224 km lange normalspurige Nebenbahn Wiesloch Stadt-Waldangelloch für den gesammten Verkehr eröffnet. An der Linie liegen die Stationen und Haltepunkte Wiesloch Stadt, Rauenberg, Rotenberg Haltepunkt, Mühlhausen Haltepunkt, Mühlhausen Station, Eichtersheim und Waldangelloch. In Wiesloch Stadt ist Anschluss an die Stationen Wiesloch Staatsbahnhof und Meckesheim. Die Stationen Rauenberg, Mühlhausen, Eichtersheim und Waldangelloch sind für den gesammten Verkehr eingerichtet; die Haltepunkte Rotenberg und Mühlhausen dienen nur dem Personenverkehr.

Sprengstoffe können auf allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen angenommen und ausgeliefert werden; ausgeschlossen ist die Annahme und Beförderung von schweren Fahrzeugen, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist.

Mit dem Tage der Eröffnung treten die im Lokaltarif für die Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die neuen Stationen in Kraft, ebenso der Fahrplan. Lokaltarif und Fahrplan sind auf unseren Stationen käuflich zu haben.

Karlsruhe, den 14. Oktbr. 1901. (2713H&V)
Die Direktion.

2. Ladefristen.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums Z. 45862/16 vom 7. Oktober l. J. werden mit Rücksicht auf den erhöhten Güterverkehr die den Parteien tarifmässig zugestandenen wagenstandgeldfreien Fristen für die Beladung, sowie für die Entladung der Güterwagen auf sechs Tagesstunden herabgemindert.

Die erwähnte Fristherabsetzung tritt mit 21. Oktober l. J. in Wirksamkeit und bleibt bis auf weiteres, jedoch längstens bis Ende Dezember 1901 in Kraft.

Für Ueberschreitungen der erwähnten sechsstündigen Frist wird in Gemässheit des § 56 bezw. § 69 des Betriebsreglements das im Tarife festgesetzte Wagenstandgeld erhoben.

Wien, am 16. Oktober 1901. (2714)

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Auf der Haltestelle Nalbach können fernerhin Fahrzeuge aller Art ver- und entladen werden. (2715)

St. Johann-Saarbrücken, 14. Oktober 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Bahnen.

Mit Gültigkeit vom 16. d. Mts. wird die Station mit beschränkter Güterabfertigung Bettmannsäge in die folgenden direkten Gütertarife einbezogen:

elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895,
Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898,
hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897,
Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901,
pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899,
Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 14. Oktober 1901. (2716)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. November l. J. wird die Station Niederrad des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M. in den Ausnahmetarif Nr. 25/III für die Beförderung von Petroleumnaphta (Rohbenzin) rumänischen Ursprungs mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach Niederrad von		km	Pfennig f. 100 kg
Passau	Donaulände	460	107
Regensburg	„	343	90
Deggendorf	„	417	107

München, den 15. Oktober 1901. (2717)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif II und Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Die Ausnahmetarife für Giessereiroheisen erhalten vom 1. Dezember d. J. die Ueberschrift: Ausnahmetarif 8a (bezw. 8) für Giessereiroheisen von den an die hierunter genannten Stationen angeschlossenen Hochofenwerken.

Breslau, den 11. Oktober 1901. (2718)
Königliche Eisenbahndirektion.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1901 ab wird die Station Drebkau des Bezirks Halle a/S. in den Ausnahmetarif 6 (Braunkohlen usw.) einbezogen. Am gleichen Tage treten ermässigte Entfernungen für die Station Stumsdorf des Bezirks Magdeburg in Kraft.

Berlin, den 14. Oktober 1901. (2719)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zu dem Tarife Theil II, Heft 9 vom 15. März 1899 wird mit Gültigkeit vom 1. November 1901 der 2. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu in den Tarif aufgenommenen Stationen Friedland i. Meckl., Nilbau und Schwerin a.W. und kann vom 20. d. Mts. ab von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, den 11. Oktober 1901. (2720)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Tarif (Theil II, Abth. A) vom 1. Februar 1898.

Auf Seite 74 des Haupttarifs sind folgende, ab 10. November l. J. gültige Schnittsätze nachzutragen:

		Spezialtarif I a	Spezialtarif I b
		5 t	10 t
		Franken für 100 kg	
Lichtenfels (bayer. St. B.)	Pino . . .	(6) 3,73	(6) 2,55
	Chiasso . .	(6) 3,95	(6) 2,71
	Peri . . .	(6) 3,63	(6) 2,53

(6) Nur gültig für Mineralwasser nach Italien.

München, den 14. Okt. 1901. (2721)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr, mitteldeutsch - hessischer Güterverkehr (Gruppe V/VI) und mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Vom 1. Dezember d. J. ab erhalten die Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen folgende anderweite Ueberschrift:

„Ausnahmetarif 8
für Giesserei-Roheisen von den an die hierunter genannten Stationen angeschlossenen Hochofenwerken.“

Hierdurch treten theilweise Frachterhöhungen ein.

Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.

Erfurt, den 14. Oktober 1901. (2722)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. wird ein neuer Tarif für den Güterverkehr der Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., der Cronberger und Kerkerbachbahn mit Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen herausgegeben. Neben vielfachen Frachtermässigungen treten auch einzelne Frachterhöhungen ein, insbesondere im Verkehre mit den Bahnhöfen zu Frankfurt a/M. und Hanau und ferner durch gänzliche oder theilweise Aufhebung der Ausnahmetarife 1 a (Stammholz), 2 a (bestimmte Stückgüter), 10 (Getreide) und 17 (Petroleum).

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Heidingsfeld, Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der badischen Staatseisenbahnen gelten im bisherigen Umfange auch im Verkehre mit den gleichnamigen Stationen der bayerischen und württembergischen Staatsbahnen.

Die erhöhten Frachtsätze für die Bahnhöfe zu Frankfurt a/M. und Hanau erhalten erst vom 1. Januar 1902 ab Gültigkeit; soweit im übrigen Frachterhöhungen eintreten, werden diese am 1. Dezember d. J. gültig.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen, wo der Tarif käuflich zu erhalten ist.

Frankfurt a/M., den 14. Okt 1901. (2723)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Am 15. Oktober l. J. sind für die Beförderung von Getreide, als Buchweizen, Fennich, Gerste, Hafer, Hirse, Mais, Mischkorn, Moorhirse, Roggen, Spelz und Weizen die nachstehenden Frachtsätze in Kraft getreten:

Von Triest nach	
Ampfing	2,54
Augsburg	2,83
Kaufbeuren	2,98
München Centralbhf. . .	2,53
München Ostbhf. . . .	2,46
München Südbhf. . . .	2,48
Regensburg	3,15
Rosenheim	2,15

Franken für 100 kg bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür.

München, den 15. Oktober 1901. (2724)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Oktober 1900.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. werden die Ausnahmefrachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für die Beförderung von Hammerschlacken usw. von folgenden Stationen:

Amberg, Dollnstein, Freihung, Haidhof, Hartmannshof, Heufeld, Hof, Neusorg, Nürnberg Centralbhf. und Ostbhf., Pegnitz, Schnaittach Bhf., Schwandorf, Schweinfurt C. B., Schweinfurt Stadt und Stockheim in Oberfranken

nach den oberschlesischen Hochofen- und Bleihüttenstationen aufgehoben.

An deren Stelle werden zu dem gleichen Zeitpunkte durch den Nachtrag II zu dem „Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz usw. im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz vom 1. Juni 1901“ für die Beförderung der gleichen Artikel, sowie von Eisenerz von den gleichen obengenannten bayerischen nach den oberschlesischen Hochofen- und Bleihüttenstationen andere, noch weiter ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gebracht.

Die Frachtsätze für Hammerau und Salzburg des Ausnahmetarifs 7 bleiben vorläufig noch in Kraft.

München, den 15. Oktober 1901. (2725)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Tarif, Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.
(Klassengüterverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 10. November wird die Station München Isarthalbahnhof in den Ausnahmetarif Nr. 70 (für Holzkohlen) mit den für die Station München Südbahnhof bestehenden Frachtsätzen einbezogen.

München, den 15. Oktober 1901. (2726)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im Gütertarif Theil II, Heft 1 vom 1. Juni d. J. für den niederländisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband wird mit Gültigkeit vom 1. November d. J. der Abtheilung B des Ausnahmetarifs 34 (Samen und Sämereien) hinzugefügt: „sowie Kümmel, nicht entölter.“

Dresden, am 17. Oktober 1901. (2727)
K. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 20. Oktober d. J. werden die Stationen Laichingen, Machtolsheim, Merklingen, Nellingen und Oppingen der schmalspurigen Privatbahn Amstetten - Laichingen in den Lokalgütertarif und ausserdem die Stationen Gmünd und Lorch in den Ausnahmetarif 10 für Getreide etc. aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 14. Oktober 1901. (2728)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr, Theil VI.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst vom 1. Dezember 1896.

Für die Station Ruma haben die in Abtheilung B für Mitrovicz = Szávapart transit bestehenden Frachtsätze Anwendung zu finden. Das Ausschreiben Nr. 65 087 III in der Vereinszeitung Nr. 75 vom 25. vor. Mts. wird hierdurch berichtigt.

München, den 15. Oktober 1901. (2729)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit der französischen Nordbahn via Belgien.)

Ab 1. Dezember 1901 finden die sämmtlichen Frachtsätze des vom 1. Februar 1901 gültigen Ausnahmetarifes für die frachtgutmässige Beförderung verschiedener Artikel sowie von Pferden zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und in der

Bukowina), der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. einerseits und Paris (La Chapelle), Station der französischen Nordbahn andererseits, sowohl in der Richtung nach Paris (La Chapelle), als auch in der Richtung von Paris (La Chapelle) Anwendung.

Mit gleichem Tage werden die Frachtsätze unter VIII. Papier:

a) Cigarettenpapier in Bogen, Druckpapier, Filtrirpapier, Fliesspapier, Lackpapier, Papier für Blumen, Schreibpapier, Spitzenpapier, nicht bemaltes Tapetenpapier und gewöhnliches Zeitungspapier;
b) Packpapier, grobes und Strohpackpapier sowie Zuckerpapier in verschnürten Packen oder Ballen

aufgehoben und ist daher der Ausnahmetarif VIII, einschliesslich der Kilometerentfernungen und Lieferfristen für die Stationen Arnau, Freiheit-Johannisbad und Hohenelbe auf den Seiten 17 bezw. 26 bis 28 des vorbezeichneten Tarifes zu streichen.

Wien, am 14. Oktober 1901. (2730)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Oktober d. J. werden die festen Rundreisehefte:

Berlin-Zossen-Elsterwerda-Böhla/oder Röderau - Kötzschenbroda - Dresden-Neust./oder Dresden - Altst. - Pirna-Poetzscha (Wehlen) - Königstein-Schandau - Bodenbach - Böhm. - Kamnitz/oder Böhm. - Leipa - Tannenberg-Schönfeld-Kreibitz-Teichstadt-Warnsdorf-Gross-Schönau-Zittau-Nikrisch-Görlitz-Spremberg/Sommerfeld-Berlin Görl. Bhf. oder Stadtbahn

aus dem Verkauf zurückgezogen und im nächsten Jahre nicht wieder ausgegeben.

Berlin, im Oktober 1901. (2731)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Bahnbau Ueberlingen-Friedrichshafen.
Vergebung von Pflanzungen.

Wir bedürfen, längstens bis 10. November lieferbar,

250 000 Stück 2—3 jährige Fichtenpflanzen,
1 600 „ Birnhochstämme

von mindestens 2,00 m Stammhöhe und mindestens 2,0 cm Durchmesser unter der Krone.

Angebote auf den ganzen oder einen Theil des Bedarfes werden bis zum 20. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, um welche Zeit die Eröffnung der Angebote stattfindet, entgegengenommen.

Ueberlingen (Baden), 10. Oktober 1901.
Gr. Eisenbahnbauinspektion. (2732)

Die Ausführung von Wasserleitungs-, Entwässerungs- und Kanalisationsanlagen auf dem neuen Kehrbahnhofe zu Lichtenberg-Friedrichsfelde,

rd. 4 000 m Thonrohre von 13 bis 40 cm Weite,
3 100 „ Drainleitungen,
900 „ gusseiserne Muffenrohre von 20 cm Weite,
2 200 „ gusseiserne Muffenrohre von 4 cm Weite,

ausschliesslich Lieferung der Rohre, sowie rd. 600 cbm Mauerwerk von Revisionsbrunnen, Sammelschächten, Gullys, einschliesslich Materiallieferung mit Ausnahme des Cements, soll im Wege öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 30. Oktober 1901, Vormittags 10 Uhr, postfrei, versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen hierher, SO. 16, Engelufer 1 a, einzureichen. Angebotshefte nebst Plan sind im Geschäftszimmer Engelufer 1 a einzusehen, erstere gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen. Zuschlagsfrist 2 Monate.

Berlin, den 10. Oktober 1901. (2733)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Eisenbahn Bütow-Lauenburg i/P.

Die Arbeiten zur Herstellung des Oberbaues sollen in 2 Loosen vergeben werden. Bedingungen können im Büreau der unterzeichneten Bauabtheilung eingesehen werden.

Angebotshefte sind ebendaher gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ in baar zu beziehen.

Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens zum Eröffnungstermin, den 26. Oktober 1901, Vorm. 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Lauenburg i/P., 8. Oktober 1901. (2734)
Königl. Eisenbahn-Bauabtheilung.

Kgl. württembergische Staatseisenbahnen.

Die Lieferung folgender Holzschwellen ist zu vergeben:

30 000 Stück forchene Zwischenschwellen A,
70 000 „ forchene Zwischenschwellen C,
20 000 „ forchene Nebenbahnschwellen L,
5 000 „ Buchenschwellen A.

Lieferungsbedingungen sind bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht aufgelegt und werden auf Verlangen kostenfrei abgegeben.

Die Angebote sind spätestens bis Donnerstag, den 31. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Holzschwellen" versehen, hierher einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt. (2735RM)

Heilbronn, den 14. Oktober 1901.
K. Oberbau-Materialverwaltung.

Verdingung

der Lieferung der im 3. Dritteljahre 1901 in den Eisenbahn-Direktionsbezirken **Altona**, **Cassel**, **Erfurt**, **Hannover** und **Münster** erforderlichen Werkstattmaterialien, und zwar:

84 300 kg Zinn in Blöcken und
10 480 kg Antimon.

Eröffnung der Angebote am Montag, den 4. November 1901, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 7. November 1901.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 50 ₰ vom **Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I,** Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12 abgegeben.

Die Kosten von auswärts sind mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr zu überweisen.

Hannover, den 16. Okt. 1901. (2736)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der eisernen Gleisüberbauten und Deckenkonstruktionen einschliesslich der Oberlichter für den südlichen Theil der östlichen und westlichen Tunnelanlagen auf Bahnhof Breslau O/S. soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Es umfasst:

Loos I 159 400 kg Flusseisen, 5 680 kg Flussstahlguss und 53,6 qm Drahtglas,
Loos II 200 000 kg Flusseisen, 3 200 kg Flussstahlguss und 76,2 qm Drahtglas.

Die Angebote können sich auf eins oder beide Loose erstrecken. Sie sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin, am 12. November 1901, Vormittags 11 Uhr, an unser technisches Büreau (Empfangsgebäude des oberschlesischen Bahnhofs — Zimmer Nr. 8 a —) einzureichen.

Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die den Nachweis liefern, dass sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfange mit kürzerer Lieferfrist zufriedenstellend ausgeführt haben.

Es bleibt vorbehalten, den Zuschlag im ganzen oder nach Loosen getrennt zu ertheilen.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen im genannten Büreau, Zimmer 18 zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 4 ℳ bezogen werden.

Breslau, den 7. Oktober 1901. (2737)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe XIII: 14 400 naturgewachsene Hammerstiele, 5 700 bearbeitete Hammerstiele aus Hickoryholz, 1 400 Haarpinsel; Gruppe XIV: 17 700 kg Waterprooffirniss; Gruppe XVI: 1 240 Waschschwämme, 3 350 Stück Bimstein, 440 kg Schellack, 920 kg Leim, 655 kg Kolophonium, 825 kg Salmiakgeist, 3 330 kg Salzsäure, 2 730 kg Schwefelsäure; Gruppe XIX: 3 850 Bindestricke, 2 735 kg Tuchleisten, 400 m Hutnetze; Gruppe XX: 795 Gummischläuche zum Anfeuchten der Kohlen, 9 Gummischläuche (Füllschläuche für kaltes Wasser); Gruppe XXII: 8 075 kg Sohl-, Rindverdeck-, Kalb-, Ross-, Schaf-, Fettgar-, Saffian- und Maschinenriemenleder. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin am 15. November d. J., Vormittags 11½ Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion (Postamt II) einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen liegen im Centralbüreau, Gartenstrasse 106, Zimmer 41 aus und werden von demselben zum Preise von 50 ₰ für jede der vorgenannten Gruppen abgegeben. (Postanweisungen ohne Bestellgebühr.) Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 14. Dezember d. J.

Breslau, den 16. Oktober 1901. (2738)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 83. | 23. Oktober 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Einiges über Umladungen.

In Nr. 62 d. Ztg. hat der Verkehrsinspektor Schmidt unter der vorstehenden Ueberschrift einen Aufsatz veröffentlicht, der auf die in Nr. 51 d. Ztg. gegebene Beschreibung der Umladeanlage in Le Bourget-Triage zurückgreift und diese sowie das dort bei der Umladung geübte Verfahren als sehr zweckmässig und nachahmenswerth bezeichnet. So interessant die Schilderung ist, so kann ich doch auch nach nochmaligem Studium der Beschreibung der Ladeanlage in Le Bourget-Triage und der Mittheilungen über den Geschäftsgang nicht finden, dass die Umladeanlage und das dort geübte Verfahren eine neue Form darstelle oder anderen bekannten Verfahren gegenüber einen Vortheil biete, im Gegentheil: die dortige Umladungsart mit ihrem umfangreichen Schreibwerke und ihrer Filigranarbeit erscheint mir für grosse Verhältnisse und für einen raschen Güterumschlag wenig geeignet. Ladebühnen aber mit nur 4 m Breite, ja sogar mit Breiten von nur 3 m, die nur als Rollbahn dienen und auf denen also ohne Niederlegung der Güter ein grosses Umladegeschäft vollzogen wird, gibt es anderwärts in grosser Zahl, und die Verbindung der einzelnen Bühnen behufs Ueberfahren von einer Bühne auf die andere lässt sich sehr einfach durch Einlegung einer gewöhnlichen Holzbrücke zwischen die Thüren von zwei einander gegenüber stehenden Wagen erreichen, ohne dass es also besonderer Hebebrücken bedarf. Freilich kenne ich die Anlage nicht aus eigener Anschauung, ich habe aber auf den grossen Güterbahnhöfen in London ähnliche Einrichtungen gesehen, und diese haben mir mehr wegen ihrer technischen Ausgestaltung, als wegen ihrer praktischen Bedeutung Eindruck gemacht. Dort wurden solche *künstlichen* Ladeeinrichtungen, wenn ich so sagen darf, deswegen angelegt, weil der so sehr mangelnde Platz eine thunlichste Raumausnutzung gebieterisch forderte.

Die Ladeanordnung in Le Bourget ist nach dem alten bekannten System der *festen Kurswagen* geregelt. Herr Schmidt ist ein eifriger Verfechter dieses Verfahrens, und ich begreife es daher, dass ihm auch die Einrichtungen in Le Bourget gefallen.

Die Frage, ob es zweckmässiger sei, zur Abfuhr der anfallenden Güter ein- für allemal auf Grund der Erfahrungen bestimmte Kurswagen vorzusehen oder den Versand unter Festlegung der für die Umladung in Frage kommenden Stationen (Umladestationen) so zu gestalten, dass nur dann ein Wagen abgerichtet werden darf, wenn mindestens 2000 kg Gut vorhanden sind, ist theoretisch noch nicht entschieden; der Meinungsaustausch *für* und *gegen* dauert fort. Praktisch hat die Frage eine theilweise Lösung erfahren, denn der deutsche Verkehrsverband hat für sein Gebiet Grundsätze aufgestellt, die an erster Stelle die Verladung auf die möglichst weiteste Entfernung vorschreiben und für Stückgutladungen ein Mindestgewicht von 2000 kg vorsehen; damit wurde die alte Ladeübung nach „*festen Kurswagen*“ verlassen. Nach meinem Ermessen ist durch diese Vereinbarung ein guter Schritt nach vorwärts gemacht worden, und ich will versuchen, diese Anschauung nachstehend näher zu begründen. Gleichzeitig möchte ich mich auch über die von Herrn Struck in Nr. 51 d. Ztg. in so überaus interessanter Weise gestreifte Frage der Mindestbelastung der Stückgutwagen verbreiten.

Bei der heutigen Stückgutbeförderung erscheinen als Haupterfordernisse: rasches Vorwärtsbringen des Gutes und

thunlichst ausgiebige Belastung der für den Stückguttransport verwendeten Wagen. Die gleichmässige Berücksichtigung beider Erfordernisse bietet die Hauptschwierigkeit. Wird nur die möglichst rasche Beförderung allein ins Auge gefasst, dann ist zuzugeben, dass für einen Theil des Gutes bei Einrichtung im vorhinein bestimmter fester Kurswagen, gegenüber der Bildung von Ladungen nach Maassgabe der jeweils vorhandenen Güter, einige Vortheile erzielt werden, weil dann in manchen Fällen Umladungen erspart werden können. Nothwendige Voraussetzung für die Beschleunigung des Transportes bleibt, dass die betreffenden Wagen in einem günstigen, ebenfalls im vorhinein festgelegten Kurs befördert werden.

Der Vortheil ist indessen keineswegs so gross, als es bei flüchtiger Betrachtung scheinen möchte, denn der Anfall des Gutes wird ja nicht durch die Ladeform bestimmt, und wenn viel Gut für entfernt gelegene Plätze anfällt, dann geht dieses Gut bei der Verladung in Wagen nach dem Gewichtsanfall wohl ebenso weit geschlossen durch, als bei der Verladung in speziell bestimmte Kurswagen.

Wird die vortheilhafte Ausnutzung der Wagen neben der raschen Beförderung gleichmässig betont, dann ist gewiss die Abrichtung von Ladungen nach Maassgabe des jeweiligen Güteranfalles den festen Kurswagen gegenüber vorzuziehen, denn dann wird kein Wagen unter einer Mindestbelastung von 2 000 kg in Verkehr gesetzt. Bei Kurswagen ist dies nicht immer der Fall und nach Lage der Sache lässt sich dies auch gar nicht erreichen. Die Schwankungen in der Belastung werden hier naturgemäss immer grösser sein, und zwar wird diese zunächst durch die verkehrsarme und verkehrsreiche Zeit beeinflusst, so dass beispielsweise in den Monaten Januar, Februar, Juni, Juli, August die Belastung durchgehends eine geringere sein wird, als in den übrigen Monaten. Auch an den einzelnen Wochentagen ist diese Schwankung bemerkbar; die ersteren Wochentage bringen überall weniger Gut als die letzten, und dieser Umstand drückt sich naturgemäss auch in der Belastung der festen Kurswagen aus. Auch die beabsichtigte Beschleunigung des Gutes bei Beförderung in festen Kurswagen wird nur dann in die Erscheinung treten, wenn es gelingt, die Eintheilung der Kurswagen so zu gestalten, dass ein wesentlich grösserer Theil des Gutes ohne Umladung auf weite Strecken durchläuft, als dies bei Bildung von Stückgutladungen der Fall ist. Wie schwer aber eine solch' zweckmässige Eintheilung der Kurswagen ist und wie sehr sie vom jeweiligen Anfall des Gutes abhängig bleibt, möge aus der nachstehenden Uebersicht entnommen werden, die einen Auszug aus einer Jahreszusammenstellung über die Stückgutbewegung im preussisch-bayerischen Verkehre darstellt.

Es wurden abgefertigt Stückgutladungen:

Von / nach	Berlin	Büchen	Deutzerfeld	Göttingen	Hamburg	Köln-Gereon	Leutzsch	Oberlahnstein
Fürth	14	58	18	240	86	46	97	70
Gemünden	—	—	178	476	107	263	—	132
Nürnberg	145	100	53	252	188	220	121	186

Ueberträgt man diese Ziffern auf die praktische Uebung, so zeigt sich, dass nur in einem Falle (Gemünden-Göttingen) ein fester, täglich abzufertigender Kurswagen vorgesehen werden könnte, während in den übrigen 18 Relationen trotz des ziemlich lebhaften Verkehres ein regelmässiger Kurswagen nicht die genügende Auslastung fände. Was ist die Folge? Da man sich kaum dazu entschliessen würde, einen festen Kurswagen nach den betreffenden Stationen bei diesen Belastungsziffern einzurichten, so müsste das Gut anderen, nach vor gelegenen Stationen bestimmten festen Kurswagen zugeladen werden, und damit würde ein ganz wesentlicher Nachtheil gegenüber der Bildung von Ladungen nach dem jeweiligen Güteranfall eintreten. Frägt man sich nun, ob es beispielsweise vortheilhafter sei, das in München, Stuttgart, Karlsruhe, Strassburg usw. täglich anfallende Gut für Berlin, Hamburg, Köln usw. immer in einen täglich dahin abzufertigenden Kurswagen zu verladen oder einen Wagen nur beim Vorhandensein von mindestens 2000 kg Gut abzurichten, so wird man die letztere Uebung nicht nur zur Erzielung möglichst einfacher Transportanordnungen, sondern auch im Interesse einer besseren Wagenausnutzung vorziehen müssen, denn dass die festen Kurswagen mitunter auf recht grosse Entfernungen thatsächlich an manchen Tagen mit einer sehr geringen Belastung reisen, davon wird man sich jederzeit überzeugen können.

In Le Bourget-Triage wird nun aber bei dem System der festen Kurswagen freilich eine ungewöhnlich hohe Durchschnittsbelastung erzielt; dies hängt aber nicht mit dem System zusammen, sondern es wird hier wohl die Beschaffenheit des Gutes und die Gestaltung des Empfangsgebietes den maassgebenden Einfluss ausüben.

Wir erfahren aus der Darstellung des Herrn Struck, dass $^9/_{10}$ des gesammten in Le Bourget anfallenden Stückgutes in Ortswagen abgefahren werden. Eine Umladestation, die $^9/_{10}$ der anfallenden Güter in Ortswagen absenden kann, dürfte anderwärts kaum wieder vorkommen, und es ist dies nur möglich, wenn das Empfangsgebiet eine grössere Zahl verkehrsreicher Orte aufweist, der Verkehr nach den anderen Stationen dagegen sehr gering ist und wenn ausserdem, wie in Le Bourget, schwere Stücke in grosser Zahl zur Verfrachtung kommen. Bei einer so grossen Zahl von Ortsgut ist aber die Ladeform von sehr untergeordneter Bedeutung, denn der Ortswagen reist immer unter den gleichen Voraussetzungen. Nur bei den Umladegütern tritt der Unterschied zwischen „festen Kurswagen" und „Stückgutladungen" in die Erscheinung. Da aber in Le Bourget nach den vorgenannten Ausführungen nur $^1/_{10}$ des zur Verladung kommenden Gutes eine nochmalige Behandlung zu erfahren hat, können diese ungewöhnlichen Verhältnisse zu Vergleichszwecken nur wenig behilflich sein. Nun vermuthe ich aber, dass die $^9/_{10}$ der in Le Bourget gebildeten Stückgutwagen, die keine weitere Behandlung mehr erfahren, nicht lauter Ortswagen sind, sondern dass sich darunter auch solche Wagen befinden, die von einer bestimmten Station ab als Ausladewagen laufen. Eine Umladung dieser Wagen ist zwar nicht mehr nothwendig, es wird sich aber bei Unterlassung einer Zurechtladung auf der Abstossstation eine andere Erscheinung zeigen, die unter Umständen auch recht grosse Erschwernisse bringen kann. Man wird sich zu vergegenwärtigen haben, dass bei den nachgelegenen Streckenabstossstationen nicht nur Wagen von Le Bourget, sondern auch solche von anderen Umladestationen eintreffen; wenn nun auf der Abstossstation keine weitere Bildung von Ortswagen durch Zurechtladung der einlangenden Ausladewagen für die anschliessende Strecke vorgenommen wird, so wird nothwendigerweise bei dem Stückgüterzug, der diese Wagen führt, auf den Unterwegsstationen aus einer grossen Zahl von Wagen ausgeladen werden müssen, ein Umstand, der sowohl das Vorwärtsbringen des Zuges nachtheiligst beeinflusst, wie auch die Herausnahme vieler Ausladegüter auf den Unterwegsstationen Schwierigkeiten verursachen kann. Es kann also auch das Bestreben, Umladungen bezw. Zurechtladungen unter allen Umständen thunlichst zu vermeiden, Nachtheile im Gefolge haben, die die Erfolge theilweise aufheben.

Bei Erörterung der Frage „Stückgutladung oder fester Kurswagen" darf auch nicht übersehen werden, wie schwer es ist, für den Verkehr eines grossen Bahnnetzes die Aufstellung von festen Kurswagen in zweckentsprechender Weise vorzunehmen. Ich möchte sehen, welchen Umfang die Kurswagenverzeichnisse annehmen müssten, wenn für das ganze deutsche Verkehrsgebiet die Stückgutverladung nach dem System der festen Kurswagen bethätigt werden sollte! Wer kann eine solche Vielzahl von Kurswagen bei einem grossen Netz überhaupt noch überblicken? Besieht man sich dagegen den aussergewöhnlich einfachen Vorgang beim System der Verladung

nach dem jeweiligen Anfall des Gutes, dann wird die Entscheidung nicht schwer werden.

Wenn bei den Reichsbahnen mit der Einrichtung fester Kurswagen gute Erfahrungen gemacht werden, so darf nicht übersehen werden, dass das langgestreckte Reichsbahngebiet mit seinen kurzen Seitenzufuhrstrecken für ein solches Aufsammelsystem an und für sich besonders günstig ist, und es ist doch auch ein wesentlicher Unterschied, ob ich eine solche Kurswageneintheilung nur für ein kleines Gebiet oder für ein sehr grosses entwerfe. Bei der Ausdehnung auf ein grosses Gebiet wird die Arbeit sehr schwer und die Uebersicht geht verloren. Es müssen ja bei der Bildung von Ladungen nach dem jeweiligen Güteranfall für die Beförderung des Restgutes und die Bedienung der Unterwegsstationen immer noch zahlreiche Kurswagen vereinbart werden, und ich meine, man sollte die Zahl dieser Wagen, die einer fortgesetzten Pflege bedürfen, ohne zwingenden Grund nicht vermehren.

Zur Beurtheilung der in Le Bourget erzielten sehr hohen Mindestbelastung wäre auch zu wissen nothwendig, auf welche durchschnittliche Entfernung die Wagen abgerichtet werden. Begnügt man sich bei der Bildung von Umladewagen mit mässigen Entfernungen, so erhält man höhere Belastungen; es werden aber dann mehr Umladungen nothwendig, der Vortheil der höheren Belastung wird dann durch den verlangsamten Lauf des Wagens wieder aufgewogen.

Auch kommt in Betracht, wie lange die Güter überhaupt bis Le Bourget unterwegs sind und wie sich die Umladung und Beförderung auf den vorgelegenen Strecken gestaltet, ferner welche Belastung jene Wagen aufweisen, die das Restgut für die unmittelbaren Anschlussstrecken befördern, denn auch von Le Bourget aus können nicht alle Wagen mit Durchgangsgüterzügen über grössere Strecken geschlossen hinweggeführt werden, sondern es muss ein Theil auch schon von Le Bourget aus in Stückgüterzügen laufen.

Nur auf diese Weise liesse sich ein Gesammturtheil gewinnen; die Verhältnisse bei einer einzelnen Umladestation lassen ein solches nicht zu.

Es wäre zu wünschen, wenn zur Klärung der schwebenden Fragen bei den grösseren Umladestationen der verschiedenen Bahngebiete Aufschreibungen gepflogen und so Verhältnisszahlen für Vergleichszwecke gewonnen werden könnten.

Für den Verkehr zwischen Preussen und Bayern wurden nach Einführung der Dienstanweisung über die Güterbeförderung in diesem Verkehr seiner Zeit Aufschreibungen über die für den Stückgutverkehr verwendeten Wagen angestellt, die sich auf eine längere Zeitdauer erstreckten und viele Tausende von Wagen umfassten. Dabei ergab sich eine Durchschnittsentfernung von 407 km für den Wagen und eine Durchschnittsbelastung von 2340 kg.

Würde man diese Aufschreibungen auf das grössere preussisch-sächsisch-südwestdeutsche Verbandsgebiet ausdehnen, so würden die Verhältnisszahlen wohl noch günstiger sein.

Wie die durchschnittliche Belastung der in Le Bourget geladenen Stückgutwagen mit 3299 kg, so ist auch die Leistung eines Güterbodenarbeiters (Karrenschiebers) mit einem durchschnittlichen Tagesgewicht von 13166 kg im Gegenhalt zu deutschen Verhältnissen ganz unverhältnissmässig gross. Dies erklärt sich einerseits daraus, dass das zur Umladung kommende Gut, wie schon bemerkt, zu einem grösseren Theil aus schweren Stücken, Fässern, besteht; diese können ohne Zuhilfenahme von Schiebekarren in die Wagen gerollt werden, wobei ungefähr nur die Hälfte der bei den zu karrenden Gütern erforderlichen Zeit in Anspruch genommen wird. Ferner werden bei der Berechnung dieser Durchschnittsleistungen in Deutschland nicht nur die Arbeiter, die das Gut karren, sondern auch das übrige mit der Umladung befasste Personal mit eingerechnet. Wenn nun in Le Bourget die Packmeister, die Verstauer und das mit den umfangreichen Schreibarbeiten befasste Personal mit eingerechnet werden, dann dürfte sich eine Durchschnittsleistung ergeben, welche die im allgemeinen auf den deutschen Umladestationen erreichte nicht übersteigt.

Nun möge mir noch gestattet sein, auf einige von den Herren Struck und Schmidt berührte Punkte, die für das Transportgeschäft von allgemeinem Interesse erscheinen, etwas näher eingehen zu dürfen.

Herr Schmidt hält es für keinen Nachtheil, wenn die Wagen auf den Umladestationen vollständig entleert und wenn, wie in Le Bourget, zur Aufnahme des Gutes von 50 eingelaufenen Umladewagen 50 leere Wagen beigestellt werden müssen. Diese Anschauung kann ich nicht theilen. Die leer beigestellten 50 Wagen sind ohne zwingenden Grund dem Verkehr auf volle 24 Stunden entzogen. Was nützt es mich dann, wenn dieser grosse Nachtheil durch eine bessere Auslastung der Wagen nachträglich wieder etwas abgeschwächt wird? Bei einer Geschäftsanordnung wie in Le Bourget muss man die Umladeanlage doppelt so gross bauen, als wenn man keine Leerwagen beistellt, sondern die angekommenen Wagen sogleich zur Wiederverladung heranzieht. Auch der Rangirdienst wird durch Heranziehung einer so grossen Wagenzahl erschwert.

Ausserdem erfordert die vollständige Entleerung der Umladewagen gegenüber der bei uns üblichen „Zurechtladung" also der nur theilweisen Entladung einen Mehraufwand an Arbeitskräften von 30 - 40 %. Der Vortheil, den diese vollständige Entladung der Wagen und die in Le Bourget übliche genaue Buchung der Begleitpapiere in Hinsicht auf eine genaue Prüfung der Umladegüter und die Erkennung von Unregelmässigkeiten bietet, will nicht unterschätzt werden, nur scheint er mir viel zu theuer erkauft. Man kann eine sichere Verladung der Güter mit sehr viel einfacheren Mitteln erzielen.

Wozu vor allem das umfangreiche Schreibwerk auf den Umladebühnen? Die Begleitpapiere reichen für die Bedürfnisse der Umladung vollständig aus. Die Anfertigung von Abschriften der Frachtbriefe für solche Zwecke ist überflüssig. In dieser Erkenntniss erscheint es mir richtiger, die überflüssige Schreibarbeit aufzugeben und die damit befassten Hilfskräfte dort zu verwenden, wo sich das lebendige Geschäft abwickelt: sie müssen bei der Verladung selbst mitwirken. Einer von den frei werdenden Leuten wird zweckmässig als Kontrolör in der Weise verwendet werden können, dass er, so lange das Umladen andauert, von einem Wagen zum anderen geht und die in die Wagen eingekarrten Güter mit den dort niedergelegten Papieren vergleicht. Ist dieser Kontrolör ein geschäftserfahrener und gewandter Mann, dann werden Fehlverladungen doch nur sehr selten vorkommen können. Hinsichtlich der mitgetheilten Schaffung von Anhaltspunkten für den Karrer kann es meines Erachtens kaum ein einfacheres und verlässigeres Mittel geben, als dem Karrer die Karte zu dem von ihm zu befördernden Gute mit zu geben und auf diese vorher die Nummer jenes Wagens vorzutragen, in den das Gut zu verladen ist. Wozu eine Tafel an einen Wagen hängen, auf der je nach der Grösse des von diesem Wagen zu bedienenden Verkehrsgebietes vielleicht 50 Stationsnamen und mehr stehen? Ist ständiges, schon länger im Dienste befindliches Personal vorhanden, so können diese Hilfsmittel an und für sich entbehrt werden; muss aber mit einem erst kurz im Dienste befindlichen, wenig geschulten Personal gearbeitet werden, dann reichen auch solche Hilfsmittel nicht aus, weil sie den Leuten zu wenig geläufig sind.

In Bezug auf die Vortheile, welche die vollständige Entladung der Wagen zur Namhaftmachung des Schuldigen bietet, führt Herr Schmidt u. a. folgendes aus: „Wie sollte man auch auf die Umladestation zurückgreifen können, wenn ihr nicht nur gestattet, sondern sogar anbefohlen ist, die umzuladenden Wagen derart einzutheilen, dass zur Vermeidung der Arbeit möglichst viele Güter in den Wagen verbleiben?" Diese können aber nicht geprüft werden und es besteht daher jedenfalls für die auf der Umladestation selbst vorgekommenen Unregelmässigkeiten die Entschuldigung, die Prüfung sei nicht möglich gewesen. Hier erlaube ich mir meine Meinung dahin kundzugeben, dass das Suchen nach einem Schuldigen, dem die

Haftpflicht auferlegt werden kann, nicht allzu sehr verallgemeinert werden sollte. Man muss sich vergegenwärtigen, dass Fehler bei der Verladung usw. nach Sachlage unausbleiblich sind. Es hängt dies eben mit der Natur des eiligen Geschäftsganges zusammen, und es kann eine Haftpflicht wohl nur dann ausgesprochen werden, wenn ausser der Thatsache der Verfehlung auch jene der Nachlässigkeit festgestellt ist. Solche Feststellungen machen meist sehr zeitraubende Verhandlungen nothwendig. Jeder Vorgesetzte kennt das ihm unterstellte Personal. Aus der Zahl der vorkommenden Verfehlungen und unter Berücksichtigung der Begleitumstände wird er ermessen können, ob es sich um ein entschuldbares Versehen oder um grobe Nachlässigkeit handelt. Für den letzteren Fall steht die disziplinare Ahndung zu Gebote, und dieses Mittel dürfte wirksamer sein, als die Haftzuweisung, die, wenn es sich um höhere Beträge handelt, praktisch doch nicht aufrecht erhalten werden kann.

Nun hat Herr Schmidt auch die Frage der Aufstellung von Ladeplänen im Gegensatze zu dem in Le Bourget üblichen Verfahren einer Kritik unterzogen und ist hierbei zu einem Ergebniss gekommen, das nach meinem Ermessen den thatsächlichen Verhältnissen nicht entspricht. Herr Schmidt schreibt: „Als weiterer Vortheil des französischen Verfahrens ist die Regelmässigkeit hervorzuheben, mit der täglich zu bestimmten Zeiten nach bestimmten Stellen und für bestimmte Stationen das Gut verkarrt wird. Dieser Vortheil kann meines Erachtens nicht hoch genug angeschlagen werden. Die jetzt bei uns bestehenden Ladevorschriften haben den Nachtheil, dass jeden Tag anders verladen werden kann. Die zu Umladungen eingerichteten Stationen werden durch die willkürlichen Dispositionen der Auflieferungsstationen nachtheiligst beeinflusst, indem heute viel, morgen wenig Wagen eingehen, infolge dessen täglich andere Ladepläne aufgestellt werden müssen. Dass unter diesen Umständen die Güterbeförderung zu leiden hat, ist so einleuchtend, dass es wohl eines weiteren Beweises dafür nicht bedarf. Nichts aber trägt zu einer ordnungsmässigen und schnellen Beförderung mehr bei, als die tägliche Regelmässigkeit der Abfertigungen. Darauf hinzuarbeiten, halte ich für durchaus erstrebenswerth.“

Nun kann ich vor allem nicht zugeben, dass das Ergebniss, wie auch der Vorgang bei der Verladung nach festen Kurswagen und der Bildung von Stückgutladungen nach dem jeweiligen Güteranfall sich wesentlich unterscheiden; der Unterschied scheint mir nur ein formeller zu sein. Sind die festen Kurswagen richtig und zweckentsprechend eingetheilt, dann werden sie sich dem wirklichen Güteranfall, dem Bedürfnisse also am meisten anpassen, und damit treffen sie mit dem System der Ladungen nach dem jeweiligen Anfall, d. i. mit dem natürlichen System ziemlich zusammen.

Die Bestimmung der Wagen, die im einen wie im anderen Falle zur Verladung kommen, wird nicht wesentlich von einander abhängen. Ebenso wird die Abwickelung des Ladegeschäftes sich wenig unterscheiden.

Wenn mir 50 Wagen zugehen, die ich zum Weiterversand umzuladen habe, dann muss ich mir doch vor Beginn der Umladung darüber klar werden, in welcher Weise ich die Umladung bethätigen will. Ich werde mir also kurze Gewichtsnotizen machen müssen, gleichviel ob das Gut in Kurswagen oder in Ladungen weiter geht. Daraus entsteht aber ein Ladeplan, und dieser ist bei dem im allgemeinen in Deutschland üblichen System keineswegs „willkürlich“, wie Herr Schmidt sagt, sondern er ist einzig und allein bestimmt durch das Gewicht und die Beschaffenheit des zur Umladung vorhandenen Gutes.

Die Aufstellung des Ladeplanes ist eine einfache, rasch vor sich gehende Arbeit; der fertige Ladeplan bietet eine vollständige und klare Uebersicht über das auszuführende Ladegeschäft und ermöglicht ein sicheres Arbeiten.

Die Regelmässigkeit in der Umladung wird nicht durch die Ladeform (Stückgutladung nach Gewichtsanfall oder fester Kurswagen) gewährleistet, sondern sie wird nur durch den Fahrplan ermöglicht. Wenn der Fahrplan versagt und Stückgutwagen unterwegs liegen bleiben, dann treten Schwankungen in den umzuladenden Gütermengen ein, und es ist in diesem Falle ganz gleichgültig, ob feste Kurswagen oder Ladungen zur Abfertigung gekommen sind.

Die vom deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande für die Stückgutbeförderung aufgestellten allgemeinen Grundsätze müssen sich selbstredend erst einleben; die hiernach getroffenen Vereinbarungen müssen eine Zeit lang praktisch gehandhabt worden sein, ehe ein abschliessendes Urtheil möglich ist. Es ist indessen kaum daran zu zweifeln, dass man mit den neuen Grundsätzen einen Weg beschritten hat, der eine glückliche Lösung der Stückgutbeförderungsfrage erhoffen lässt.

München, im September 1901. Reffler.

Die belgischen Eisenbahnprojekte am oberen Kongo und die deutsch-ostafrikanische Seenbahn.

Unter dieser Ueberschrift veröffentlicht der bekannte Kolonialkenner Konsul E. Vohsen in der „Deutschen Kolonial-Ztg.“ einen Mahnruf, der an die auch von uns gebrachte Nachricht, dass der Kongostaat den Bau einer vom oberen Kongo nach der innerafrikanischen Seenkette zu erbauenden 1 000 km langen Bahn plane, anknüpft. „Die Seenkette Afrikas soll also durch Dampfer und Eisenbahn mit dem atlantischen Ozean in Verbindung gebracht und dem Weltverkehr über dem weiten Westen hin erschlossen werden, während die deutsch-ostafrikanische Küste, kaum 1 200 km von der Seenkette entfernt, der eigentliche Erschliessungsweg Centralafrikas und insbesondere dieser Gebiete ist. So niedrig werden wir von den Belgiern eingeschätzt, dass man dort glaubt, ein solches Projekt zur Ausführung bringen zu können, das nach dem Bau der ostafrikanischen Seenbahn wirthschaftlich nur noch insofern Berechtigung hätte, als es unseren eigensten deutschen Interessen zu Gute käme.

Schon vor mehreren Jahren ist die Möglichkeit einer Bahnverbindung zwischen dem oberen Kongo und dem oberen Nil einerseits und dem Tanganyikasee andererseits vom Kongostaat in Erwägung gezogen worden. Belgische Forscher bereisten die Gebiete, und auf ihre Berichte hin nahm die Brüsseler Regierung das Projekt einer Bahn von Stanleyville in die Seengebiete auf. Stanleyville ist zu jeder Zeit den auf dem oberen Kongo verkehrenden kleinen Dampfern zugängig.

Die jetzt in Angriff zu nehmenden Linien sollen bei Stanleyville beginnen und die eine, direkt nach dem nördlichsten Ende des Albertsees, nach dem Ort Mahagi verlaufen. Die zweite Linie soll unter Benutzung der schiffbaren Theile des Lualaba und Ueberwindung der verschiedenen Stromschnellen mittelst der Eisenbahn den Tanganyika erreichen. Man will in dieser Form die starkbevölkerten Ufer des Albert- und des Tanganyikasees in direkte Verbindung mit dem schiffbaren Kongo bringen und rechnet darauf, dass diese Gebiete, wenn sie einmal in den europäischen Verkehr gezogen sind, durch ihren fruchtbaren Boden und ihre dichte Bevölkerung eine rasche Entwickelung haben werden. Die Eisenbahnen sollen Eigenthum des Kongofreistaates werden, und es ist beabsichtigt, zu ihrem Bau die Soldaten der Force Publique, die bisher beim Wegebau beschäftigt waren, heranzuziehen und dadurch die Baukosten zu vermindern. Wie gesagt, es liegt etwas für die Deutschen Beschämendes in diesem Projekt, wenn man bedenkt, dass die Belgier die Produktion dieser Gebiete und die Verbrauchsfähigkeit ihrer Bewohner so hoch einschätzen, dass es sich für sie verlohnt, diese Gebiete über eine 1 500 km lange Fluss- und über eine 1 000 km lange Eisenbahnstrecke mit drei- und vierfacher

Umladung nach dem atlantischen Ozean zu erschliessen, während wir in Deutsch-Ostafrika mit 1 200 km Eisenbahn den Tanganyika und die anderen Seen mit noch kürzeren Bahnstrecken ohne Umladungen in direkter Fahrt zu erreichen und in Verbindung mit dem Weltverkehr zu bringen vermöchten.

Auch englischerseits ist am 3. September zwischen der Regierung und der Shire-Highlands-Eisenbahngesellschaft, Nyassaland, ein Abkommen getroffen worden zum Bau einer Eisenbahn in das englische centralafrikanische Schutzgebiet. Es handelt sich darum, zur Erschliessung der Nyassagebiete den Wasserweg Sambesi-Shire zu benutzen und diesem zur Ueberwindung der Stromschnellen nach dem Nyassa hin eine Eisenbahn Chiromo-Blantyre und von Blantyre nach dem Südufer des Sees in einer Gesammtlänge von rund 400 km anzugliedern. Auch hier geht man energisch vor.“ Herr Vohsen will dieses Projekt in seiner Wirkung auf Deutsch-Ostafrika später noch eingehender beleuchten. „Die Zeit des Zusammentretens des Reichstags naht heran“, so schliesst er seine interesssanten Ausführungen, „und es wird sich dann das Schicksal der ersten Strecke der Seenbahn entscheiden. Wenn, wie zu hoffen steht, der erste Theil der Bahn bis nach Mrogoro bewilligt wird, so wird auch die weitere Strecke bis zum Tanganyika nur noch eine Frage der Zeit sein, und erreichen wir den See, so dürften die Belgier ihre Rechnung insoweit ohne den Wirth gemacht haben, als ihre innerhalb der Freihandelszone und unter den Verpflichtungen der Kongoakte gebauten Bahnen im wesentlichen unseren Seenbahnen zu Gute kommen werden!“

Wir knüpfen an diese Darlegungen noch die jetzt bekannt werdenden Ausführungen, die der bekannte Dr. Karl Peters in der Londoner Finanzchronik über die Nothwendigkeit einer afrikanischen Ost-Westverbindung macht. Sehr richtig bemerkt er, dass in Afrika Dampfschiff und Eisenbahn Hand in Hand arbeiten müssen. „Durch ein solches System wird man Afrika seinen plumpen kontinentalen Charakter zum Theil nehmen. Die Seenkette, die Ostafrika ‚eine zweite Küste‘ verleiht, gleicht zum grossen Theil die mangelnde Entwickelung der Ozeanküste wieder aus. Aber diese Verbindung von Dampfschiff und Eisenbahn macht doch das Reisen so unbequem; man muss immer wieder umsteigen und umladen! Ich rathe jedem, der mit solchen Einwendungen kommt, nur einmal 24 Stunden ohne Unterbrechung in einer staubigen afrikanischen Eisenbahn zu sitzen, um ihm Geschmack am Umsteigen und an der Abwechselung beizubringen. Und was das Umladen anbetrifft, so ist es mehr als naiv anzunehmen, dass irgend jemand Güter von Kapstadt nach Kairo auf dem Ueberlandwege quer durch Afrika schicken würde, die wiederholt umgeladen werden müssten. Dieser Verbindungsweg von Norden nach Süden wird immer nur streckenweise, gewissermaassen für den Lokalverkehr benutzt werden. Güter wie Personen — abgesehen von vereinzelten Turisten — werden auf der ganzen Linie als Regel stets dem nächsten Küstenplatz zustreben.“

Peters schildert nun, wie die einzelnen Glieder der grossen Süd-Nord- (Kap-Kairo-) Verbindung ausgebaut werden müssen, spricht sich für die Erbauung einer Erschliessungsbahn zwischen Dar-es-Salaam und dem Zambesi zum Nyassa aus und fährt dann fort: „Die Frage ist, wie der grosse Eisenbahnverkehr von Ost und West in diese Schlagader des Verkehres eingreifen wird. Ich will hier nicht auf Einzelheiten eingehen. Aber das kann keine Frage sein, dass die Verbindung vom indischen bis zum atlantischen Ozean in Mittelafrika von der Sansibarküste bis zur Kongomündung führen, und dass diese transkontinentale afrikanische Bahn das süd-nördliche Erschliessungssystem am Tanganyikasee kreuzen muss. Auch auf dieser Strecke ist es sehr die Frage, ob eine Bahn von der Ost- bis zur Westküste nöthig ist. Ich glaube vielmehr, dass der Kongostrom für die Westseite bis für absehbare Zeiten im wesentlichen allen Bedürfnissen des grossen Verkehres genügt. Auch dort wird es sich nur um die Umgehungen der Stromschnellen handeln. Aber dass die Bahn von Dar-es-Salaam bis zum Tanganyika früher oder später im Interesse der Erschliessung des dunklen Erdtheiles gebaut werden muss, das ist ganz selbstverständlich. Es mag sein, dass die deutsch-ostafrikanische Kolonie als solche vorläufig mit kleineren Eisenbahnen auskommen kann. Wenn wir indess die Sache vom grösseren Gesichtspunkt der Aufschliessung Afrikas im ganzen betrachten, so ist die transkontinentale Dampfverbindung recht eigentlich durch den Rumpf des Erdtheiles, von Sansibar bis nach Boma, die ganz natürliche Ergänzung des nord-südlichen Projektes; ja sie ist viel wichtiger als diese.“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat September d. J. ergibt für 72 Bahnen, die schon im September 1900 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 44 387,32 km.

Einnahme	im ganzen ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im September 1901					
aus dem Personenverkehre	47 071 589	— 2 240 739	1 083	— 73	— 6,31
aus dem Güterverkehre . .	97 085 782	— 4 029 285	2 194	— 133	— 5,72
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende September 1901					
aus dem Personenverkehre	253 548 331	— 1 818 553	6 880	— 160	— 2,27
aus dem Güterverkehre . .	491 790 326	— 14 228 124	13 095	— 601	— 4,39
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende September 1901					
aus dem Personenverkehre	61 153 924	+ 204 630	9 715	— 99	— 1,01
aus dem Güterverkehre . .	102 304 967	— 6 158 766	15 999	—1179	— 6,86

— **Tarifpolitik der preussischen Staatsbahnen.** Die „Berl. Pol. Nachr.“ weisen unter Anführung von Beispielen (Butter, Borstenvieh) darauf hin, wie ausserordentlich wirksam die Tarifpolitik der russischen Verkehrsanstalten in den Dienst der Ausfuhrinteressen der russischen Produktion gestellt wird, und bemerken dann weiter: Auch die Tarifpolitik der preussischen Staatsbahnen lässt es sich angelegen sein, nach Kräften den Interessen der heimischen Produktion zu dienen, mit der Zollpolitik Hand in Hand in dem Schutze gegen den Mitbewerb des Auslandes zu gehen und die Ausfuhr von Erzeugnissen der heimischen Produktion zu unterstützen. Bei diesem planmässigen Bestreben, das seinen Ausdruck namentlich in den zahlreichen Ausnahmetarifen findet, muss naturgemäss die Eisenbahnverwaltung jede vertragsmässige Bindung der Eisenbahntarife als eine lästige Beschränkung ihrer Bewegungsfreiheit empfinden.

— **Verbund-Güterzuglokomotive mit fünfgekuppelten Achsen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den im Lokomotivausschuss vertretenen königlichen Eisenbahndirektionen folgendes mitgetheilt:

Nachdem sich bei den $^4/_5$ gekuppelten Güterzuglokomotiven, die auf der Semmeringbahn verwendet werden, infolge der Verschiebbarkeit der 3. und 5. Achse um 23 mm nach jeder Seite eine sehr geringe Abnutzung der Spurkränze gezeigt hat, hat die österreichische Staatsbahn versuchsweise $^5/_5$ gekuppelte Güterzuglokomotiven mit parallelgelagerten Achsen bauen lassen, bei denen die 1., 3. und 5. Achse seitlich verschiebbar sind. Nach einem Berichte des Regierungs- und Baurathes von Borries, der die Versuchslokomotiven besichtigt hat, ist die erste $^5/_5$ gekuppelte Lokomotive seit etwa $1^1/_2$ Jahren im Betriebe. Die Erfahrungen, die mit der Probelokomotive gewonnen worden sind, sind günstig und haben dazu geführt, dass die österreichische Staatsbahn weitere 15 solcher Lokomotiven in Bestellung gegeben hat. Auch die österreichische Südbahn hat 4 dieser Lokomotiven bestellt. Nach den Angaben des Borries-schen Berichtes zieht die Lokomotive auf einer Steigung von 37 ‰ = 190 t Wagengewicht, wobei sie für 290 t Zuggewicht eine Zugkraft von rd. 11 600 kg = 177 kg auf 1 t Triebachslast ausüben muss. Die 1., 3. und 5. Kuppelachse sind gemäss § 90 Abs. 4 der technischen Vereinbarungen seitlich frei verschiebbar, so dass der feste Radstand nur 2,8 m beträgt und ein leichter Gang in Krümmungen erreicht wird.

Es kommt in Frage, ob solche Lokomotiven als Tenderlokomotive und als Lokomotive mit besonderem Tender auf Strecken, wo gegenwärtig die vieltheilige Haganslokomotive in Dienst gestellt ist, an Stelle dieser vortheilhaft zu verwenden sein würden.

Der Herr Minister hat daher die königliche Eisenbahndirektion Berlin veranlasst, diese Frage im Lokomotivausschuss zur Berathung zu stellen, und will einem Berichte über das Ergebniss der Berathung entgegensehen.

— **Aufhebung der Sommerkarten nach dem Harz.** Auf eine dieserhalb vom Magistrat zu Magdeburg an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete Eingabe ist folgender Bescheid ertheilt worden: „In der Frage der Abänderung der Fahrkartenpreise und Beförderungsbedingungen für den Verkehr nach dem Harz sind, wie ich dem Magistrat auf die Eingabe vom 23. September d. J. erwidere, bereits mehrfach Vorstellungen verschiedener Körperschaften, u. a. von der Handelskammer zu Halberstadt, an mich gerichtet. Ich habe Veranlassung genommen, der Handelskammer zu Halberstadt die Gründe näher darzulegen, aus denen es nicht angezeigt erscheint, von der für das ganze Gebiet der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen in Aussicht genommenen allgemeinen Vereinfachung und Vereinheitlichung des Fahrkartensystems und der Preisbildung zu Gunsten eines einzelnen Verkehrsgebietes abzuweichen. Indem ich Abschrift des an die erwähnte Handelskammer gerichteten Bescheides beifolgen lasse, bemerke ich, dass ich den Ausführungen des Magistrats keinen Grund zur Aenderung meiner Entscheidung habe entnehmen können."

— **Bezirkseisenbahnrath Köln.** Auf der Tagesordnung der am 30. d. Mts. in Köln stattfindenden Gesammtsitzung des Bezirkseisenbahnrathes steht u. a. ein Antrag auf allgemeine Bewilligung der Sätze des Rohstofftarifs für Tuffsteine und Trass, den der ständige Ausschuss nicht befürwortet, wogegen dieser zu einem anderen Antrage dem Bezirkseisenbahnrath die Einführung eines Ausnahmetarifs für Steinkohlentheerpech von ost- und mitteldeutschen Versandgebieten nach Rheinland, Westfalen, Hessen und darüber hinaus sowie nach dem Königreich Sachsen auf Grund der Sätze des Rohstofftarifs befürwortet. Ferner liegt eine Anzahl Anträge vor auf Herstellung neuer Zugverbindungen auf einer Reihe von Strecken.

— **Irrige Nachricht.** Die von verschiedenen Blättern aus Erfurt gebrachte Meldung über schwebende Unterhandlungen der preussischen Regierung mit den thüringischen Staaten behufs Uebernahme der sämmtlichen thüringischen Privatbahnen durch die preussische Verwaltung entbehrt, wie uns an unterrichteter Stelle versichert wird, jeder thatsächlichen Unterlage.

— **Vorsichtsmaassregeln gegen weitere Verbreitung des Typhus** hat die Eisenbahndirektion in Essen mit Rücksicht darauf, dass an verschiedenen Orten ihres Bezirks diese Krankheit ausgebrochen ist, angeordnet. Nach dieser Anordnung ist auf allen Stationen für eine peinliche Sauberkeit der Aborte Sorge zu tragen; dasselbe hat bezüglich der Aborte in den Personenwagen zu geschehen. Ferner ist den Stationsvorständen aufgegeben, sich mit den Bahnärzten in Verbindung zu setzen, um festzustellen, ob an dem Stationsorte bereits der Typhus ausgebrochen ist oder doch eine Gefahr dazu vorliegt, und welche besonderen Maassnahmen der Bahnarzt zur Verhütung einer Verbreitung der Krankheit für zweckmässig hält. An den Orten, in denen die Krankheit herrscht oder die gefährdet sind, soll sämmtlichen Eisenbahnbediensteten abgekochtes Wasser zur Verfügung gestellt werden, auch sollen sie auf die Gefährlichkeit des Genusses von ungekochtem Wasser hingewiesen werden. In den Wartesälen wird abgekochtes Wasser zum Genuss für die Reisenden aufgestellt. Falls der Bahnarzt es für erforderlich erachtet, werden die auf den Bahnsteigen zur Benutzung für die Reisenden angebrachten Wasserleitungen abgesperrt und wird durch Anschlag auf das zum Trinken in den Wartesälen bereit gehaltene abgekochte Wasser hingewiesen werden.

— **Wohnungsnoth und Eisenbahnen.** In einer Erörterung über Mittel zur Steuerung der Wohnungsnoth schreiben die „Berl. Pol. Nachr.": Wenn an die Staatsbahnverwaltung in der Presse die Forderung gerichtet wird, ohne Rücksicht auf die Kosten ihre Einrichtungen und Tarife für den Verkehr von Berlin mit seiner nächsten Umgebung so zu gestalten, dass der Wohnungsnoth in Berlin durch Hinausziehen vieler in Berlin beschäftigter Personen in die Vororte gesteuert werden könne, so wird übersehen, dass die Befriedigung dieser lokalen Verkehrsbedürfnisse nicht in erster Linie die Aufgabe der Staatsbahnverwaltung ist, sondern dass nach der Einrichtung unseres gesammten Verkehrswesens unter anderen in erster Linie solche Bahnunternehmungen dazu berufen sind, welche das Gesetz unter dem Namen „Kleinbahnen" zusammenfasst. Dass Bahnunternehmungen dieser Art die Staatsbahnen in Bezug auf die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses zwischen Berlin und seinen Vororten wirksam zu ersetzen vermögen, beweist der Rückgang, welchen der Verkehr auf der Stadt- und Ringbahn in den Jahren 1900 und 1901 überall da erlitten hat, wo Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe mit ihr in Wettbewerb getreten sind. In der Entwickelung dieses Verkehrsmittels liegt daher, soweit überhaupt eine Verbesserung der Verkehrsunternehmungen zur Steuerung der Wohnungsnoth in der Reichshauptstadt beitragen kann, in erster Linie die Möglichkeit einer Abhilfe. Es kommt hinzu, dass auf diesem Gebiete auch die Neueinrichtung wenigstens anfänglich unrentabler Bahnlinien möglich ist, ohne dass die Steuerzahler deshalb in Mitleidenschaft gezogen werden. Auch auf Verkehrsanlagen dieser Art (Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe) findet die Bestimmung des § 9 des Kleinbahngesetzes Anwendung, wonach für kommunale Veranstaltungen, durch welche die Grundbesitzer einzelner Gemeindetheile besondere Vortheile erlangen, Beiträge bis zu der Höhe dieses Vortheils erhoben werden dürfen. Das Gesetz gibt daher den Gemeinden die Mittel an die Hand, durch eine kräftige Verkehrspolitik zugleich eine erfolgreiche Wohnungspolitik zu betreiben.

— **Die Verkehrsstatistik des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin für das Jahr 1900** gibt bezüglich des Personenverkehrs der Berliner Bahnhöfe Veranlassung zu interessanten Vergleichen mit dem Vorjahre. Während sich nämlich der Personenverkehr durchweg auf allen Aussenstationen — wie das ja überall die Regel zu sein pflegt — gehoben hat, ist eine solche Verkehrssteigerung in Berlin selbst fast nur auf den Fernbahnhöfen eingetreten, wogegen die Zahl der beförderten Personen auf den meisten Stationen der Stadt- und Ringbahn abgenommen hat. Die Thatsache wird in der Tagespresse lebhaft besprochen, und man sucht die Erklärung wohl mit Recht in dem Umstande, dass die Strassenbahn ihre Fahrgeschwindigkeiten durch die allmählich fortschreitende Einführung des elektrischen Betriebes erheblich erhöht und sodann seit dem 1. Januar d. J. durch Einführung des Zehnpfennigtarifs im innerstädtischen Verkehr ihre Fahrpreise wesentlich ermässigt hat. Wie auffallend aber der Verkehrsrückgang auf einzelnen Stadt- und Ringbahnhöfen und Vorortstationen sich bemerklich gemacht hat, dürfte aus folgender Uebersicht erhellen, in denen den Betriebsergebnissen des Berichtsjahres diejenigen des Jahres 1899 in Klammern gegenübergestellt sind. Es betrug die Zahl der beförderten Personen auf Bahnhof Friedrichstrasse 7 680 000 (8 172 000), auf dem Bahnhofe Alexanderplatz 6 163 000 (6 166 000), sodann auf den Stationen Bellevue 4 937 000 (5 150 000), Zoologischer Garten 4 852 000 (4 931 000), Wannseebahnhof 2 802 000 (2 813 000), Potsdamer Bahnhof (Ringbahnstation) 1 594 000 (1 798 000), Börse 3 872 000 (4 009 000), Gesundbrunnen 2 905 000 (2 965 000), Grossgörschenstrasse 1 861 000 (1 888 000), Halensee 1 700 000 (1 756 000), Jannowitzbrücke 2 799 000 (2 940 000), Lehrter Bahnhof (Stadtbahn) 2 743 000 (2 780 000), Lichtenberg-Friedrichsfelde 838 000 (849 000), Stettiner Haupt- und Vorortbahnhof 2 327 000 (2 330 000), Pankow (Nordbahn) 234 000 (263 000), Pankow-Schönhausen 235 000 (321 000), Rixdorf 1 700 000 (1 804 000), Schmargendorf 478 000 (621 000), Friedenau 1 921 000 (2 017 000), Steglitz 2 262 000 (2 299 000), Tegel 213 000 (240 000), Thiergarten 2 073 000 (2 139 000), Treptow bei Berlin 848 000 (861 000), Westend 1 813 000 (1 842 000). Dagegen hat sich der Personenverkehr, wie eingangs bereits bemerkt, auf denjenigen Fernbahnhöfen, auf denen ein Stadt- und Ringbahnverkehr entweder nicht stattfindet oder doch in seiner Bedeutung den Fernverkehr und Vorortverkehr nicht wesentlich überragt, auch im Berichtsjahre wieder gesteigert, und es betrug die Zahl der beförderten Personen auf dem Potsdamer Hauptbahnhofe 1 094 000 (1 036 000), auf dem Anhalter Bahnhofe 2 232 000 (2 035 000), auf dem Görlitzer Bahnhofe 1 739 000 (1 629 000), auf dem Hamburg-Lehrter Bahnhofe 966 000 (919 000), auf dem Schlesischen Bahnhofe 6 587 000 (6 511 000) und auf dem Bahnhofe Charlottenburg 4 178 000 (4 170 000). Eine Steigerung des Personenverkehrs ist sodann auch bei denjenigen Stationen der Berliner Ringbahn zu bemerken, in deren Nähe sich gerade in letzter Zeit eine hervorragend lebhafte Bauthätigkeit entwickelt hat, während ihre Strassenbahnverbindungen noch mehr oder minder rückständig sind. Es sind dies namentlich die folgenden Stationen, wo sich die Zahl der ausgegebenen Fahrkarten in der nachstehend angegebenen Weise erhöht hat: Jungfernhaide 321 000 (290 000), Frankfurter Allee 1 477 000 (1 452 000), Landsberger Allee 729 166 (613 000), Stralau-Rummelsburg 2 354 000 (2 337 000), Warschauerstrasse 2 220 000 (2 077 000), Schöneberg 1 754 000 (1 746 000), Wilmersdorf-Friedenau 1 109 000 (1 094 000), Weissensee 859 000 (835 000), Savignyplatz 2 885 000 (2 735 000) und Ebersstrasse 439 000 (335 000).

Dass übrigens der Wettbewerb der Strassenbahn bei den eingangs erwähnten Verkehrsrückgängen die ausschlaggebende Ursache gewesen ist, geht mit überzeugender Deutlichkeit aus dem Umstande hervor, dass diejenigen Stationen der Wannseebahn, welche, wie Grossgörschenstrasse, Friedenau und Steglitz, den Wettbewerb der Strassenbahn auszuhalten haben, eine Abnahme des Personenverkehrs zeigen, während die jenseits Steglitz belegenen Stationen Gross-Lichterfelde West und Zehlendorf, wohin der Strassenbahnbetrieb sich nicht erstreckt, erhebliche Verkehrszunahmen (von 1 144 000 auf 1 260 000 und von 925 000 auf 1 015 000 Personen) erfahren haben. Noch schärfer aber

prägt sich die Thatsache im Norden Berlins aus, wo die vom Strassenbahnverkehr bediente Station Pankow-Schönhausen nahezu ein Drittel ihres Verkehrs verloren hat, während auf den nächstfolgenden Vorortstationen die Zahl der beförderten Personen stieg, und zwar in Blankenburg von 154 000 auf 174 000 und in Bernau von 309 000 auf 332 000.

— **Die Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte** auf dem Anhalter Bahnhofe in Berlin soll am 1. Dezember d. J. aufgelöst werden. Diese Maassregel ist jedenfalls auf die Verringerung des Rundreiseverkehrs infolge der verlängerten Fahrtdauer der Rückfahrkarten zurückzuführen.

— **Zweigleisiger Ausbau verschiedener Eisenbahnlinien; Verlängerung der Vorortbahn von Planegg nach Ganting und Beschaffung von Fahrmaterial für die bayerischen Staatsbahnen.** Im bayerischen Landtage stand die Berathung dieser in Nr. 78 S. 1193 d. Ztg. mitgetheilten Gesetzentwürfe auf der Tagesordnung der Abgeordnetenkammer vom 17. Oktober d. J. Verschiedenen Rednern gegenüber, welche neben dem geplanten Ausbau zweiter Gleise auf den Strecken Buchloe-Kempten, Landau a/Isar-Plattling, Weigolshausen-Rottenburg, Hochstedt-Marktzeuln-Rothenkirchen und Schnabelwaid-Kirchenlaibach noch anderweite örtliche Wünsche zur Sprache brachten, entgegnete der Staatsminister Graf v. Crailsheim, dass sein Arbeitsplan dahin gehe, sämmtliche von Schnellzügen befahrene Linien nach und nach mit einem zweiten Gleise auszurüsten. Ein gleichzeitiger Ausbau aller in Betracht kommenden Strecken sei unmöglich, und daher sei bei jeder neuen Vorlage auf diesem Gebiete sorgfältig zu prüfen, bei welcher Linie die Legung eines doppelten Gleises am dringendsten geboten sei. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, könne er die doppelgleisige Herstellung der Linie Bamberg-Schweinfurt bereits für die nächste Finanzperiode, diejenige der Linie Schweinfurt-Ritschenhausen, wenn auch nicht für das nächste Rechnungsjahr, so doch für eine nicht zu ferne Zukunft in Aussicht stellen. Dagegen sei die Linie Regensburg-Ingolstadt, deren doppelgleisiger Ausbau soeben von einem Abgeordneten befürwortet sei, keine Schnellzugslinie, und die Legung eines zweiten Gleises werde dort jedenfalls erst dann vorgenommen werden, wenn die Staatsbahnverwaltung sonst gar nichts mehr zu thun habe. (Heiterkeit.) Vom Abg. Wagner wurde die Befürchtung ausgesprochen, dass die Station Kempten den Charakter als Kopfstation und demnächst auch bei der Neuordnung der Eisenbahnbehörden ihre Eigenschaft als Direktionssitz verlieren werde. Der Minister vermochte jedoch diese Besorgnisse durch die Mittheilung zu zerstreuen, dass der Umbau des Kemptener Bahnhofes an seiner bisherigen Stelle um 2 000 000 ℳ. billiger sein werde als seine Verlegung an eine andere Stelle, und dass er deshalb an der Vorlage, welche ersteres in Aussicht nehme, festhalten werde. Zur Aufhebung einer der bestehenden Betriebsdirektionen werde der Staat mit Rücksicht auf die damit verbundene Schädigung der betheiligten Gemeinden und seiner eigenen Beamten nur dann schreiten, wenn zwingende Gründe dafür vorliegen. Doch werde auch in solchem Falle dafür gesorgt werden, dass die betroffene Stadt durch eine gleichwerthige Einrichtung Ersatz finde. Nach diesen Erörterungen wurde für den Ausbau der zweiten Gleise auf den bezeichneten Strecken der Betrag von 26 190 000 ℳ. und für die Vorortbahn Planegg-Gauting die Summe von 541 000 ℳ. bewilligt.

Bei der Verhandlung über die Beschaffung von Fahrmaterial lenkten die Abgg. Reichel und Frank die Aufmerksamkeit des Ministers auf eine neue Bremse (Erfinder Wolfgang Schmitt). Der Minister bemerkte jedoch hierzu, dass die Erfindung sich bei Versuchen in Oesterreich nicht bewährt haben solle und dass die Eisenbahnverwaltung daher keine Veranlassung habe, etwaigen Versuchen mit dieser Bremse Vorschub zu leisten und durch aussichtslose Proben erhebliche Kosten zu verursachen. Dem Antrage der Kommission gemäss wurden sodann anstatt der von der Regierung geforderten 15 000 000 ℳ. für Fahrmittel 18 000 000 ℳ. bewilligt und bei der Schlussabstimmung das ganze Gesetz von 128 Anwesenden einstimmig angenommen.

— **Vorschriften für den ärztlichen Dienst der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung.** Mit ministerieller Genehmigung vom 16. September d. J. sind diese Vorschriften neu aufgelegt worden. Hinsichtlich der Aufgaben des ärztlichen Dienstes entnehmen wir aus denselben u. a. in Kürze folgendes:

Die Einrichtung des ärztlichen Dienstes bei dieser Verwaltung hat den Zweck, durch Mitwirkung medizinisch-technischer Organe (Bahnärzte) a) den Anforderungen der öffentlichen Gesundheitspflege zu genügen, sanitäre Uebelstände in den Bahnhofsgebieten (Diensträumen, Brunnen, Aborten) fernzuhalten, die Uebernachtungslokale zu prüfen und das Personal über diätetisches Verhalten, insbesondere zur Zeit von Seuchen, zu berathen; b) körperlich leistungsfähiges Personal zu gewinnen, durch Ausschluss aller nicht vollkommen gesunden Personen von der Aufnahme; c) dem Personal und dessen Familienangehörigen im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung ärztliche Behandlung in Erkrankungsfällen zu gewähren, Zeugnisse über die Thatsache der Erkrankung und deren Folgen auszustellen sowie nach Erforderniss Kur- und Erholungsaufenthalte gutachtlich zu ermöglichen; d) eine Statistik über Krankenbewegung, Invalidität und Sterblichkeit des Personals zu gewinnen; e) die erforderliche Gutachtenabgabe für Behandlung von Gesuchen, welche durch Krankheit begründet werden sowie für Pensionsfälle und Verletzungsfälle zu erhalten; f) das Personal über die Art und Weise der ersten Hilfeleistung bei Verletzungen von Personen zu unterrichten, die Rettungswagen und Rettungskästen zu revidiren, ferner sofortige Hilfeleistung bei Unfällen im Bereiche der Verwaltung sowie die ärztlich-technische Kontrole und Beurtheilung von Unfällen zu sichern und g) die kassenärztlichen Aufgaben bei den von der Staatsbahnverwaltung errichteten Krankenkassen zu besorgen.

Behufs zutreffender Beurtheilung vorstehender in gesundheitlicher Beziehung wichtigen Fragen haben sich die Bahnärzte mit den Dienstaufgaben der verschiedenen Klassen des Eisenbahnpersonals selbst sowie mit den Verhältnissen des Eisenbahnbetriebes möglichst vertraut zu machen. Ausserdem verbreiten sich die neu aufgelegten Vorschriften in § 1 über die Aufstellung, Beeidigung und Pflicht der Amtsverschwiegenheit, über das Verhältniss der Bahnärzte in ärztlich-technischer und in administrativer Beziehung, dann als Kassenärzte; über ihre Thätigkeit und Vergütung hierfür sowie über deren Stellvertretung und über die bahnärztlichen Kommissionen; ferner über die Freifahrt der Bahnärzte, über das Betreten der Bahnanlagen seitens derselben, der Benutzung der Güterzüge und der Draisinen, dann der Benutzung der Bahntelegraphen und Fernsprecher.

Hinsichtlich der bahnärztlichen Gutachten enthalten die Vorschriften in § 3 folgendes: a) die Abgabe von schriftlichen Gutachten durch die Bahnärzte hat nur an die veranlassende zuständige Behörde zu erfolgen; b) dem Bahnarzte sind zur Abgabe von Gutachten durch die veranlassende Behörde alle aufklärenden Anhaltspunkte zu geben; c) bei der Abgabe des Gutachtens ist stets einleitend anzugeben, ob sich das Gutachten auf vorherige persönliche Beobachtung des Arztes oder auf Akteneinsicht oder auf Mittheilungen einer betheiligten Person gründet; d) bei Bedarf zweier bahnärztlicher Gutachten über den nämlichen Gegenstand ist ausser dem für den Fall zunächst zuständigen Bahnarzte der Bahnarzt des nächsten Bezirkes zur Aeusserung zu veranlassen; e) widersprechen sich zwei bahnärztliche Gutachten oder erscheint sonst ein Obergutachten erforderlich, so ist zu dessen Abgabe die bahnärztliche Kommission berufen.

Zur kostenfreien bahnärztlichen Behandlung sind nach § 5 berechtigt: a) die pragmatischen Beamten des mittleren Dienstes in Kategorie A V a und b (Eisenbahnsekretäre, Eisenbahnverwalter, Maschinenverwalter, Verwalter im Geometerdienste, Oberexpeditoren, Oberrevisoren, Oberbauführer, Obergeometer, Maschinen- und Telegraphen-Oberbauführer) nebst den ungeprüften Staatsbaupraktikanten; b) die nicht pragmatischen statusmässigen Beamten des mittleren Dienstes in Kategorie B I und III (Expeditoren, Revisoren, Bauführer, Maschinen- und Telegraphenbauführer, Geometer und Kapitäne I. Klasse, dann die Adjunkten); c) die Unterbeamten, Kategorie C (Zugführer, Oberstationsmeister, Haltesteller, Lokomotivführer, Bahnmeister, dann die Amtsgehilfen); d) sämmtliche Bedienstete der Kategorie D (Wagenmeister, Kondukteure, Stationsmeister, Bürodiener, Heizer, Wechsel- und Bahnwärter, Bremser usw.); e) die Anwärter für den mittleren Dienst; f) die Hilfsbediensteten; g) die aus dem aktiven Militärdienst ausgeschiedenen, in Probedienstleistung befindlichen Militäranwärter; endlich h) die Familienangehörigen des sämmtlichen vorgenannten Personals. Der Bahnarzt hat täglich eine Sprechstunde in seiner Wohnung oder nach Umständen in einem Lokale der Bahnverwaltung abzuhalten, wovon das Personal zu verständigen ist; ausserhalb der Sprechstunde müssen in der Wohnung des Arztes Mittheilungen für denselben jederzeit entgegengenommen werden können. Bei Erkrankungen, welche eine spezialärztliche Behandlung erfordern, besteht ein Anspruch auf kostenfreie Behandlung nur insoweit, als der Bahnarzt selbst Spezialarzt ist oder für die Erkrankungsart ein besonderer Spezialarzt von der Bahnverwaltung aufgestellt ist.

Die Kosten für Medikamente und sonstige Heilmittel hat das zu freier bahnärztlicher Behandlung berechtigte Personal für sich und seine Familienangehörigen selbst zu tragen.

— **Behufs Beförderung frostempfindlicher Frachtgüter in erwärmten Güterwagen** während des Winters lässt die bayerische Staatsbahnverwaltung jetzt wieder eine Anzahl Wagen,

mit doppelten Wandungen, Presskohlenheizung und einem von aussen lesbaren Thermometer versehen, in einigen Zügen der Strecken München-Aschaffenburg, Passau-Würzburg und Würzburg-Hof gegen entsprechenden Frachtzuschlag verkehren. Zur Aufnahme und Abgabe von Heizwagengütern dürfen diese Züge auch an solchen Stationen halten, bei denen im Fahrplan ein Aufenthalt nicht vorgesehen ist, sofern hierdurch wesentliche Störungen im Laufe dieser Züge nicht entstehen. Die Wärme im Innern der Wagen soll nicht unter + 3 ° C. herabsinken und + 10 ° C. nicht überschreiten; die Kontrole hierüber sowie das Anheizen auf der Abgangs- und Nachheizen auf bestimmten Zwischenstationen obliegt dem Wagenwärterpersonal. Die Berechnung des Zuschlages geschieht in der Weise, dass zunächst die Fracht für die im Heizwagen zurückzulegende Strecke festgestellt und hieraus 40 % als Zuschlag berechnet werden.

— **Zusammenstoss zweier Lokomotiven in Nürnberg.** Eigenthümliche Folgen hatte ein Zusammenstoss zweier Maschinen im Nürnberger Bahnhof. Als am 14. d. Mts. früh die Maschine eines angekommenen Arbeitszuges nach der Maschinenhalle fahren wollte, kam derselben auf dem gleichen Gleise eine Rangirmaschine entgegen. Obwohl der Führer der letzteren beim Erkennen der Gefahr sofort bremste und der Hebel auf Zurückfahren gestellt hatte, konnte ein leichter Zusammenstoss nicht verhütet werden. Die Rangirmaschine hatte jedoch angefangen inzwischen sich rückwärts zu bewegen, konnte aber von deren Führer und Heizer, welche sich vor dem Zusammenstoss durch Abspringen in Sicherheit gebracht hatten, nicht mehr bestiegen werden. Führerlos lief nun die Maschine den Bahnhof entlang, Wechsel und Kreuzungen in immer steigender Geschwindigkeit passirend nach Dutzendteich. Dorthin hatte man schleunigst telephonirt, und als die Maschine brausend mit Schnellzugsgeschwindigkeit im Bahnhof Dutzendteich ankam, wurde sie durch geeignete Wechselstellung nach einem Sackgleise geleitet, auf dessen am Bahnhofende befindlichen Prellblock die Maschine dann mit einem grossen Krach aufstiess, wobei sie sich tief ins Erdreich einbohrte. Zum grossen Glück war auf der ganzen durchlaufenen Strecke kein Unglücksfall vorgekommen.

— **Eröffnung bayerischer Lokalbahnen.** Im Laufe des nächsten Jahres werden nach einer Aufstellung der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen verschiedene der vor zwei Jahren durch den Landtag genehmigten Lokalbahnen zur Eröffnung gelangen, nämlich im Sommer 1902 die Lokalbahn Falls-Gefrees-Gefrees mit 5,40 km und die Bahn Münchberg-Zell mit 10,40 km Länge. Im Herbst 1902 die Lokalbahnen Wilhermsdorf - Markt - Erlbach mit 6,20 km, Nördlingen - Wemding mit 16,98 km, Rübleinshof-Allersberg mit 15,60 km, Eggmühl-Langquaid mit 10,55 km, Traunstein-Waging mit 12,70 km Länge. Im Frühjahr 1903 kommen zur Eröffnung: Frensdorf - Burgebrach (Theilstrecke) 10,60 km, Tirschenreuth - Bärnau 13 km, Ranna-Auerbach 8,83 km, Wasserburg Bahnhof-Stadt 3,97 km, Ingolstadt-Riedenburg 39,53 km. Im Sommer 1903 sollen eröffnet werden die Lokalbahnen: Rothenkirchen-Tettau 16,42 km, Pressath-Eschenbach (Theilstrecke) 11,7 km, Ansbach-Leutershausen-Bechhofen 24 km, Oberhausen-Welden 21,11 km, Naburg-Oberviechtach 29,59 km, Schweinfurt-Gochsheim-Gerolshofen 19,5 km; im Herbst 1903 die Lokalbahnen: Amberg-Lauterhofen 27,74 km, Bayreuth-Hollfeld 32,30 km, Burgebrach-Klosterebrach (Reststrecke) 17,9 km, Eschenbach-Kirchthumbach (Reststrecke) 12,70 km, Landau a. Isar - Arnsdorf 24,22 km, Miltenberg - Stadtprozelten 19,66 km, Nürnberg Nordbahnhof-Grossreuth 6,53 km und Pasing-Hersching 32,05 km. Bis zum Ende des Jahres 1903 werden somit die bayerischen Staatsbahnen eine Länge von 6 274 km haben.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat September d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 867 (1 826,11) km befördert 3 296 225 (3 453 347) Personen, 712 283 (737 651) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 936 000 (2 082 711) *M*, aus dem Güterverkehr 2 732 000 (2 863 006) *M*, aus sonstigen Quellen 286 000 (295 000) *M*, im ganzen 4 954 000 (5 240 717) *M*, weniger gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 286 717 *M*. Vom 1. April bis letzten September d. J. betrugen die Einnahmen 29 756 000 *M*, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr 207 594 *M*.

— **Eisenbahnunfall bei Kornwestheim.** Am 11. d. Mts. fuhr ich, schreibt ein Angestellter der internat. Schlafwagengesellschaft, mit dem OrientexpresszugParis-Wien-Konstantinopel von Strassburg nach Stuttgart und hatte somit Gelegenheit, persönliche Beobachtungen über den Unfall zu machen, der für die in den Wagen des genannten Zuges noch schlafenden Reisenden leicht von unabsehbaren Folgen hätte werden können. Kurz vor Stuttgart bei der Station Kornwestheim fuhr der in voller Geschwindigkeit sich befindende Zug auf eine aus einem Nebengleise kommende Lokomotive, die bereits soweit in das Hauptgleis hineinragte, dass sie das Gleis sperrte, auf welchem der Orientexpress heranfuhr. Die lose Lokomotive wurde zur Seite geschleudert, während der Speisewagen und die beiden vollbesetzten Schlafwagen des gefährdeten Zuges den äusserst heftigen Anprall auszuhalten hatten. Die Sprengwerke der Kastenhauptlangträger wurden vollständig abgerissen, die Holzquerträger des Rahmens zum Theil aufgespalten, die Drehgestelle wurden verbogen und zerbrochen. Die Längs- und Querfedern wurden aus ihren Lagern gerissen und ebenfalls verbogen und zerbrochen; sogar die Achsstummel wurden umgebogen und zum Theil abgebrochen. Die Gasbehälter wurden eingedrückt, so dass das Gas entweichen konnte, glücklicherweise ohne entzündet zu werden. Die Bremseinrichtungen wurden beschädigt, so dass der Lokomotivführer den Zug erst in ziemlich bedeutender Entfernung vom Anprallpunkte zum Stehen bringen konnte. Trotz all der erlittenen argen Beschädigungen blieben der Speise- und die beiden Schlafwagen doch in der erforderlichen Lage, so dass die Reisenden, obgleich bestürzt durch die rasch aufeinander folgenden Stösse, sich im Moment gar nicht der Gefahr bewusst waren, in welcher sie geschwebt hatten. Erst nachdem sie angekleidet waren, konnten sie sich von den bedeutenden Beschädigungen überzeugen, welche die Wagen erlitten hatten, in denen sie sich im grössten Sicherheitsgefühl dem Schlafe hingaben. So äusserten denn auch die Reisenden mir gegenüber, dass man es nur der Beschaffenheit und der Bauart der Wagen zu verdanken habe, einer nicht zu unterschätzenden Gefahr glücklich entgangen zu sein; sie waren des Lobes voll für die Schlafwagengesellschaft, dass sie mit so viel Sorgfalt darauf bedacht sei, Wagen in den Verkehr zu bringen, welche bei weitgehendstem Komfort den Reisenden auch die grösstmöglichste Sicherheit während der Fahrt bieten. Die Reisenden des gefährdeten Orientexpress mussten an der Unfallstelle in einen seitens der württembergischen Staatseisenbahnen gestellten Hilfszug umsteigen, welcher sie bis Stuttgart brachte, woselbst für die Weiterbeförderung der Reisenden nach München mittelst Sonderzuges gesorgt wurde.

— **Eine Aenderung des Gepäckscheinformulars** in dem Sinne, dass auf den Gepäckscheinen wie auf Frachtbriefen die für die Frachtberechnung maassgebenden Angaben ersichtlich gemacht werden, ist von der Handelskammer zu Heidenheim angeregt worden und hat auch die Unterstützung mehrerer anderer Handelskammern gefunden. Dagegen hat der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ zufolge die Liegnitzer Handelskammer es abgelehnt, sich diesen Bestrebungen anzuschliessen, und zwar aus folgenden, wie uns scheint, durchaus zutreffenden Gründen. „Wir befürchten“, sagt das betreffende Schreiben, „dass die Ausfüllung der neu vorgeschlagenen Gepäckscheinformulare dem abfertigenden Beamten eine so grosse Mehrarbeit bereiten würde, dass die Schnelligkeit der Abfertigung zum Nachtheile des Publikums behindert wird. Im preussisch-hessischen Eisenbahnverband, soweit überhaupt 25 kg Freigepäck gewährt werden, ist die ganze Frage nicht von so einschneidender Bedeutung. Wenn man sich aber selbst in diesem Gebiet auf einem grösseren Bahnhofe, namentlich vor Abgang der Schnellzüge, den Andrang des Publikums bei den Gepäckbeförderungsstellen ansieht, so muss man ohne weiteres zugeben, dass bei einer Vermehrung der Schreibarbeit des Beamten die bisher auf 10 Minuten vor Abgang des Zuges festgesetzte Zeit, in welcher Gepäck zur Beförderung nicht mehr angenommen werden kann, zum Nachtheil des Publikums noch verlängert werden muss. Selbst wenn nun vorgeschlagen würde, die Gepäckscheine bei Freigepäck nur in bisheriger Weise auszufüllen, bliebe durch die Abfertigung des Badepublikums, der Sommerfrischler und der Musterkoffer der Reisenden immer noch so viel Erschwerung, dass das Gepäck von vielen, die nothgedrungen beim Uebersetzen von einem Bahnhofe zum anderen oder von einer Linie auf die andere in den letzten Minuten kommen, nicht mehr abgefertigt werden könnte, und würden durch Zugversäumnisse öfters grössere Schäden entstehen, als ein Irrthum bei Berechnung der Gepäckfracht ergibt. Es dürfte sich unseres Erachtens durch Einführung dieser Neuerung so lange für das Publikum kein Vortheil ergeben, bis nicht der Beamtenapparat und die Wiegeangelegenheiten vermehrt werden können. Jetzt aber, wo die Frage der Verbilligung der Personentarife das willige Interesse der Bahnverwaltungen gefunden hat, dürfte es nicht zeitgemäss sein, zugleich auch Mehrleistungen bei der Gepäckbeförderung zu beanspruchen, die für die Bahnverwaltungen mit nicht unerheblichen Kosten verbunden sein würden.“ Uns scheinen dringende Gründe dafür zu sprechen, dass das vereinfachte sogen. amerikanische Gepäckabfertigungssystem immer mehr Eingang findet.

— **Strassenbahn Spandau-Döberitz.** Zum Bau und Betriebe einer Strassenbahn von Spandau nach dem Truppenübungsplatz Döberitz hat die Stadtverordnetenversammlung der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin für das Stadt-

gebiet die Konzession ertheilt. Diese ist an die besondere Bedingung geknüpft, dass der Bau innerhalb zweier Jahre in Angriff genommen werden muss. Die betheiligten Dorfgemeinden, die Kreisbehörde und der Militärfiskus haben bereits ihre Bereitwilligkeit zur Förderung des Unternehmens zu erkennen gegeben.

— **Kinderfest des Staatsbahnvereins Trier und Umgegend.** Am 13. d. Mts. feierte der Verein für die Kinder seiner Mitglieder auf der v. Nell'schen Wiese in St. Matthias ein Kinderfest. Die Kinder wurden auf Vereinskosten mit Kaffee und Kuchen bewirthet und ihnen dann Gelegenheit gegeben, sich in jugendlichen Spielen sowie an den aufgestellten Glücksrädern, Kraftmessern, Schiessbuden für Armbrust und Thontauben, je nach der Geschicklichkeit, mehr oder minder werthvolle Preise zu erringen. Es wurden ungefähr 1 700 Kinder verpflegt, und bei dem herrlichen Herbstwetter entwickelte sich in der Zeit von 2 bis 6 Uhr auf dem Festplatz ein fröhliches Treiben; überall sah man nur vergnügte Gesichter, sowohl bei den Eltern als bei den Kindern. Das Fest kann als ein durchaus gelungenes bezeichnet werden, und vielseitig wurde der Wunsch auf eine Wiederholung im nächsten Jahr ausgesprochen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Staatsvoranschlag für das Jahr 1902.** Der Finanzminister hat in der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 17. d. Mts. den Staatsvoranschlag für das Jahr 1902 vorgelegt und bei diesem Anlasse in längerer Rede die allgemeine finanzielle und wirthschaftliche Lage des Staates beleuchtet. Der Minister wies dabei u. a. auf die ungünstige Entwickelung hin, welche die Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im laufenden Jahre nahmen. Auch bei den Staatsbahnen werde dieser Rückgang fühlbar; zwar zeigen die Staatsbahnen im Gegensatze zu den Privatbahnen noch immer eine Mehreinnahme gegen das Vorjahr, aber diese sei gering, und konnte unter diesen Verhältnissen vorsichtigerweise auch für das Jahr 1902 nur eine bescheidene Erhöhung der Transporteinnahmen veranschlagt werden.

Die ungünstige Entwickelung der Eisenbahneinnahmen fühle der Staat in seinem Haushalte auch als Theilhaber an dem Erträgniss gewisser Privatbahnen (Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Aussig-Teplitzer Eisenbahn). Insbesondere sei angesichts der ungünstigen Entwickelung der Einnahmen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Jahr 1902 ein Antheil des Staates am Erträgniss dieser Bahn überhaupt nicht in Rechnung gezogen worden.

Wir behalten uns vor, die Ziffern des Staatsvoranschlags, so weit sich dieselben auf das Eisenbahnwesen beziehen, in der nächsten Nummer dieser Zeitung eingehend zu besprechen.

— **Unterstützung der Industrie durch Bestellung von Eisenbahnmaterial durch die Privatbahnen.** Der Eisenbahnminister hat an die ihm unterstehenden Privatbahnverwaltungen unter dem 14. d. Mts. nachstehenden Erlass gerichtet:

„Eine Abordnung von Vertretern der heimischen Werkzeug-Maschinenfabriken hat sich unter Hinweis auf den in letzter Zeit wahrgenommenen Mangel an Bestellungen und die hierdurch eingetretenen bedauerlichen Betriebseinschränkungen an die Regierung mit der Bitte gewendet, einer sonst zu befürchtenden Nothlage dieses jungen, mit namhaften Opfern geschaffenen Industriezweiges durch ehebaldigste Zuwendung von Aufträgen vorzubeugen. Aehnliche Hilferufe sind aus dem Kreise der Brückenbauanstalten sowie der Wagenfabriken, welche Werke insgesammt über ungenügende Beschäftigung klagen und vor weiteren Betriebseinstellungen stehen, zur Kenntniss der Staatsverwaltung gelangt. Angesichts der wichtigen öffentlichen Interessen, welche durch die geschilderte Sachlage berührt erscheinen, wird von Seite der Staatseisenbahnverwaltung das möglichste geschehen, um die auf Grund der gesetzlich bewilligten Kredite für die nächste Zeit noch erübrigenden Aufträge und Bestellungen, welche in den Bereich der bezeichneten Industriezweige einschlagen, mit aller Beschleunigung hinauszugeben, und auch einige Privatbahnverwaltungen, insbesondere die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, haben mit dankenswerther Raschheit grössere Lieferungsanschaffungen von Fahrbetriebsmitteln beschlossen. Es erscheint mir jedoch dringend geboten, dass auch die bei anderen der geehrten Privatbahnverwaltungen in Vorbereitung stehenden Bestellungen gleicher Art, wie namentlich auch die in Aussicht stehenden Anschaffungen von Werkzeugmaschinen und sonstigen Werkstätteneinrichtungen sowie von Brücken und Hallenmaterialien und Wagen mit aller Beschleunigung zur Durchführung gelangen, und ich lade demnach die geehrte Verwaltung ein, sich die eheste Hinausgabe einschlägiger Bestellungen bestens angelegen sein zu lassen. Zu diesem Zwecke wäre sobald als möglich nicht nur der augenblickliche Bedarf, sondern auch jener der nächsten Jahre ins Auge zu fassen, und ich würde es mit besonderem Danke erkennen, wenn auf diesem Wege den genannten heimischen Fabrikationszweigen, insbesondere den Werkzeugmaschinenfabriken, Brückenbauanstalten und Wagenfabriken Bestellungen in recht ausgedehntem Maasse zukommen würden. Ueber das im Gegenstand Verfügte ersuche ich um gefällige Mittheilung."

— **Hilfe für die Industrie.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. d. Mts. wurde ein Dringlichkeitsantrag des Abg. Kaftan, betr. die Schaffung von Abhilfe bezüglich der Nothlage der Eisen- und Maschinenindustrie in Oesterreich, in Verhandlung gezogen. Der Antragsteller betonte, dass die schwierige Lage der österreichischen Industrie darin wurzle, dass ihr Absatzgebiete, namentlich in überseeischen Ländern, fehlen. Besonders die österreichische Eisen- und Maschinenindustrie leide unter dem Drucke des Wettbewerbs Deutschlands. Die Folge davon sei eine Stockung. Abhilfe könnte geschaffen werden, wenn man die Summen, welche für die Ausgestaltung der Staatsbahnen bewilligt wurden, einer rascheren Verwendung zuführen würde. Dadurch würde der Staat einerseits viel ersparen, weil er die Bestellungen jetzt zu einem billigeren Preise machen könnte, andererseits aber der Gefahr von Betriebseinstellungen und Arbeiterentlassungen vorbeugen. Seitens des Finanzministeriums sei bisher auf Grund des Investitionsgesetzes eine Anleihe von 125 000 000 Kr. aufgenommen worden. Davon seien 80 000 000 Kr. sofort zur Rückerstattung von Beträgen verwendet, welche den staatlichen Kassenbeständen entnommen worden waren. Nunmehr werden noch weitere 44 000 000 Kr. aufgenommen werden, so dass ein Betrag von 85 000 000 Kr. zur Verfügung stehen wird. Das Eisenbahnministerium habe mit seinem letzten Erlasse den geäusserten Wünschen der Industriellen entsprochen, und auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn habe für die Anschaffung von Wagen und Fahrbetriebsmitteln 3 400 000 Kr. zur Verfügung gestellt. Leider habe dagegen eine vom Staate unterstützte Bahn, die österreichische Nordwestbahn, ihre Schienenbestellung für 1900 und 1901 an eine ungarische Eisenindustrie-Gesellschaft, die Hernadthaler, vergeben. Wenn die Regierung den im Dringlichkeitsantrage geäusserten Wünschen nachkomme, werde nur für die nächste Zukunft der Industrie und des Gewerbes vorgesorgt. Es sei aber Pflicht der Regierung, Industrie und Gewerbe auch fernerhin durch entsprechende Einrichtung der staatlichen Fürsorge in ihrem ungestörten Gange zu erhalten. Der Dringlichkeitsantrag wurde nahezu einstimmig angenommen.

— **Bund der Industriellen.** Am 12. d. Mts. sprach eine Abordnung des Bundes der Industriellen beim Eisenbahnminister vor und ersuchte denselben, im Anschlusse an die Schritte, welche andere Körperschaften bereits unternommen haben, mit Rücksicht auf die schlechte Geschäftslage schon jetzt die aus Anlass der grossen Bahnbauten erforderlichen Bestellungen zu vergeben. Der Präsident des Bundes machte im Verlaufe des Gespräches den Eisenbahnminister darauf aufmerksam, dass die Wagenfabriken ihren bisherigen Arbeiterstand von 15 000 auf weniger als 9 000 Mann herabsetzen mussten, was für zahlreiche Familien ein unsägliches Elend bedeute. Er verwies ferner darauf, dass nach einer Zeitungsnachricht eine österreichische Eisenbahngesellschaft beabsichtige, die aussergewöhnlich billigen Angebote einer ausländischen Firma anzunehmen. Der Eisenbahnminister erwiderte, dass eine österreichische Eisenbahngesellschaft bei der derzeitigen Lage der heimischen Industrie kaum Bestellungen im Auslande machen werde. Er werde übrigens sofort Erhebungen einleiten. Ein Mitglied der Abordnung sprach die Befürchtung aus, dass anlässlich des Baues der Tauernbahn die Gefahr bestehe, dass eine grosse Maschinenanlage im Auslande werde bestellt werden, weil wahrscheinlich ein System von Bohrmaschinen gewählt werden wird, dessen Ausführungsrecht eine schweizer Firma besitze. Da es sich hierbei um eine bedeutende Arbeit handle, wäre es sehr wünschenswerth, dass der Eisenbahnminister seinen ganzen Einfluss aufbiete, damit die Lieferung dieser Maschinen dem Inlande vorbehalten bleibe. Der Minister stellte, wie verlautet, die Berücksichtigung dieses Wunsches in Aussicht.

— **Die Kurse der Prioritäten der Südbahngesellschaft** sind in den letzten Tagen an der Pariser und Wiener Börse unter dem Eindrucke der ungünstigen Einnahmen der Südbahn und andererseits der Nachrichten über die Höhe der Mehrausgaben des laufenden Jahres erheblich zurückgegangen. Man scheint in Börsenkreisen zu befürchten, dass die Reineinnahme des laufenden Jahres nicht ausreichen werde, um die Lasten für die Prioritätenschuld zu decken. Wenn indessen auch dieser unwahrscheinliche Fall thatsächlich eintreten sollte, wäre die Gefahr einer Kürzung des Prioritätenkupons kaum vorhanden, da man in einem solchen Falle zweifellos den Fehlbetrag aus den ordentlichen Reserven und den besonderen Rücklagen für

die Sicherung des Kapitalsdienstes decken würde. Immerhin aber ist anzunehmen, dass die jetzige finanzielle Lage der Südbahn der Verwaltung den Anlass bieten werde, die Frage der Herabsetzung der Lasten für den Prioritätendienst in Erwägung zu ziehen. Es ist bekannt, dass das Komitee der Hamburger Aktionäre diesbezüglich bereits bestimmte Vorschläge gemacht hat. Der Grundgedanke des Planes, den die deutschen Aktionäre empfohlen haben, scheint darin zu bestehen, dass den Besitzern der dreiprozentigen Prioritäten der gänzliche Verzicht auf jeden Rechtsstreit über die Auszahlung der Zinsen und des Kapitals in Gold nach der Frankenwährung angeboten werde. Dafür sollen die Besitzer jener dreiprozentigen Prioritäten, die ein Recht auf die Tilgung des Kapitals vor dem Ende der Konzessionsdauer haben, die Gleichstellung mit jenen Prioritätenserien zugestehen, die bis zum Ende der Konzessionsdauer (1968) zu tilgen sind. Nach Anschauung der deutschen Aktionäre wäre dieser Plan nur dann auszuführen, wenn dem Einwande begegnet wird, dass nur ein Theil der Prioritäten zu einer Leistung herangezogen werde, die zur Sicherung Aller bestimmt sei. Deshalb solle im Sinne der Vorschläge der deutschen Aktionäre ein Theil der Prioritäten, deren Tilgungsdauer bis bis zum Ende der Konzessionsdauer läuft, nicht durch Verloosung, sondern durch freihändigen Rückkauf getilgt werden.

— **Werk- und Maschinenmeister der österreichischen Staatsbahnen.** Eine Abordnung der Werk- und Maschinenmeister der Staatsbahnen wurde dieser Tage vom Eisenbahnminister empfangen. Dieselbe berichtete dem Minister über den in einer Versammlung von Vertretern der genannten Unterbeamtengruppe gefassten Beschluss, in welchem nebst einer Verbesserung der Gehälter der Wunsch zum Ausdruck gebracht wird, dass die bleibend angestellten Werk- und Maschinenmeister zu Beamten ernannt werden mögen. Der Minister empfing die Abordnung auf das freundlichste und betonte, dass die Staatsbahnverwaltung auch dieser eine wichtige Vertrauensstellung einnehmenden Bedienstetengruppe volles Wohlwollen entgegenbringe. Die in dem Beschluss neuerdings vorgebrachten Wünsche der Werk- und Maschinenmeister werden von der Verwaltung eingehend erwogen, und sei sie bestrebt, unbeschadet der einer Verallgemeinerung der Ernennung zu Beamten entgegenstehenden grundsätzlichen Bedenken für die möglichste Berücksichtigung der genannten Bedienstetenklasse durch verbesserte Einreihung ihrer Dienstposten sowie dadurch Sorge zu tragen, dass einzelne, besonders verdiente Bedienstete dieser Gruppe nach und nach den Beamtencharakter erlangen.

— **Neue Vertragsstrafen gegen die Bau- und Betriebsgesellschaft der Wiener Strassenbahnen.** Auf Grund von Anzeigen der städtischen Aufsichtsbeamten über die in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September d. J. festgestellten Fälle der Nichteinhaltung der fahrplanmässigen Fahrtleistungen der vorgenannten Strassenbahngesellschaft beschloss der Stadtrath, gegen die Gesellschaft auf Grund der Vertragsbestimmungen Geldstrafen zwischen 100 und 10 000 Kr. für jeden einzelnen Fall zu verhängen. Die Strafsumme ergibt einen Gesammtbetrag von 480 200 Kr.

— **Direktion für den Bau von Wasserstrassen in Oesterreich.** Das „Reichsgesetzblatt“ vom 18. d. Mts. enthält die Verordnung des Handelsministeriums, mit welcher zum Zwecke der einheitlichen Leitung des Baues der gesetzlich sicher gestellten Wasserstrassen (Schifffahrtskanal von der Donau zur Oder, Schifffahrtskanal von der Donau zur Moldau nächst Budweis nebst der Kanalisirung der Moldau von Budweis bis Prag, Schifffahrtskanal vom Donau-Oderkanal zur mittleren Elbe nebst Kanalisirung der Elbestrecke von Melnik bis Jaromer, schiffbare Verbindung vom Donau-Oderkanal zum Stromgebiete der Weichsel und bis zu einer schiffbaren Strecke des Dniester) im Handelsministerium eine besondere Geschäftsabtheilung unter der Bezeichnung „k. k. Direktion für den Bau der Wasserstrassen“ errichtet wird. Diese Direktion umfasst unter der obersten Leitung des Handelsministers bezw. des von ihm zu bestellenden Stellvertreters eine technische und eine Verwaltungsabtheilung, welchen gemeinsam die Vorbereitung und Durchführung des Baues obliegt.

Gleichzeitig enthält die Verordnung Bestimmungen über die Bildung des im Sinne des Gesetzes über die Wasserstrassen zu bestellenden Beirathes (Wasserstrassenbeirathes), welcher zur Erstattung von Gutachten sowie zur Stellung von selbständigen Anträgen, die sich auf den Bau und Betrieb der gesetzlich sicher gestellten Wasserstrassen beziehen, berufen ist. Bei der Zusammensetzung dieses Beirathes ist auf die Interessen des Handels, der Industrie, des Gewerbes, der Land- und Forstwirthschaft sowie der Arbeiterschaft Rücksicht zu nehmen. Von den Mitgliedern des Wasserstrassenbeirathes werden 20 durch die Landesausschüsse der an dem Baue der Wasserstrassen betheiligten Länder und 20 vom Handelsminister im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Ministerien ernannt. Ausserdem sind die für die Wasserstrassenbauten ernannten Gewerbeinspektoren Mitglieder des Beirathes. Die Landesausschüsse sind in der Auswahl der von ihnen zu ernennenden Persönlichkeiten nicht an ihre Mitglieder gebunden. Die betheiligten Ministerien entsenden nach ihrem Ermessen Vertreter zu den Berathungen des Wasserstrassenbeirathes und seiner Ausschüsse. Diese Vertreter sind berechtigt, jederzeit in den Verhandlungen das Wort zu ergreifen, haben jedoch kein Stimmrecht.

In dem jüngst im Reichsrath eingebrachten Staatsvoranschlage für das Jahr 1902 findet sich eine Post: „Vorarbeiten für den Bau von Wasserstrassen“ mit einem Betrag von 400 000 Kr., während im letzten Etat für „Studien über Anlage von Schifffahrtskanälen nur ein Betrag von 61 200 Kr. eingestellt war. Die namhafte Erhöhung erklärt sich daraus, dass gemäss dem Wasserstrassengesetz die Vorarbeiten für den Bau von Wasserstrassen derart rechtzeitig durchzuführen sind, dass mit dem Baue längstens im Jahre 1904 begonnen werden könne. Die Studien hierfür werden daher in rascherem Zuge und auf einer breiteren Grundlage wie bisher fortgesetzt werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Belgisch-englischer Verkehr.** Es wurde berichtet, dass die Stadtbehörde von Ramsgate dem belgischen Staat Anerbietungen gemacht habe, Ramsgate als Anlegehafen für die belgisch-englischen Postdampfer an Stelle von Dover zu wählen. Laut „Indépendance belge“ steht jedoch gegenwärtig ein Hafenwechsel nicht in Frage. Allerdings habe der belgische Staat vergeblich in England einen anderen Hafen gesucht, der die belgische Post während der in Dover in Ausführung befindlichen Arbeiten aufzunehmen haben würde. Dabei habe man s. Zt. auch an Ramsgate gedacht. Aber die Kosten der dort nöthigen Einrichtungen hätten den Abbruch der Verhandlungen veranlasst.

— **Die Zinsgarantie des französischen Staates für die Eisenbahnen.** Wegen der grossen Verschlechterung der französischen Staatsfinanzen, welche für den Staatshaushalt von 1902 einen Fehlbetrag von etwa 100 000 000 Fr. voraussehen lässt, sollen nach den bisher verlautbarten Absichten die Zuschüsse an die Eisenbahngesellschaften nicht wie bisher aus den ordentlichen Einnahmen, sondern durch eine Anleihe bis zur Höhe von 25 000 000 Fr. gedeckt werden. Eine halbamtliche Mittheilung erklärt dies als berechtigt, da diese Zahlungen ja für produktive Anlagen, ein Guthaben mit sicherer Rückzahlung, seien. So könne man in kritischen Zeiten wohl die Leistungen an die Eisenbahnen durch Anleihe statt durch Steuern aufbringen. Bekanntlich fallen in 50 bis 60 Jahren die französischen Eisenbahnen an den Staat, der dann nur das Fahrmaterial zu bezahlen braucht. Das bedeutet für eine weitere Zukunft allerdings einen grossen Vortheil für den französischen Staat, der die Eisenbahnen selbst unentgeltlich erhält.

— **Pariser Stadtbahn.** Nach den Erklärungen des Oberingeniörs Bienvenue wird die zweite, die äussere Ringlinie unter den Boulevards der rechten Seite in einem Jahre, im Oktober 1902, dem Verkehr übergeben werden. Die erste Strecke des „Metropolitain“ mitten durch die Stadt wurde während der Ausstellung im Juli 1900 eröffnet.

— **Eisenbahnen und Wasserstrassen in Frankreich.** Wie aufmerksam unsere französischen Nachbarn die Fortschritte Deutschlands im Wasserstrassenbau verfolgen, haben wir in den Leitaufsätzen in Nr. 59 und 82 d. Ztg. gezeigt. Hier ein weiteres bedeutsames Zeichen:

In einem Aufsatze der Zeitung „Le Temps“ vom 15. August d. J. über die Industrie Deutschlands seit dem Jahre 1871 wird über die Eisenbahnen und Wasserstrassen u. a. folgendes ausgeführt.

Die verbündeten Regierungen waren auf Erweiterung des Schienennetzes und der Wasserstrassen bedacht, und die Ausgaben hierfür haben ihre Rückwirkungen auf die deutsche Industrie ausgeübt. Während die deutschen Eisenbahnen im Jahre 1871 eine Länge von 21 650 km hatten, betrug diese im Jahre 1890 41 820 km. Das für den Bau der neuen 20 000 km aufgewendete Kapital übersteigt eine Summe von 7,5 Milliarden Franken. Hier zeigt sich die grosse Unterstützung, die die preussische Regierung der auflebenden Industrie hat zu Theil werden lassen, denn viele Verträge über Lieferung von Materialien, Schienen, Schwellen sind zeitweilig zu höheren Preisen abgeschlossen worden, als die fremdländische Konkurrenz geboten haben würde. In den letzten 10 Jahren ist die Schienenlänge noch um 7 100 km gewachsen; für diese Vermehrung und für die Verbesserung der vorhandenen Linien sind weitere 2,5 Milliarden Franken ausgegeben worden. Alle grossen Bahn-

höfe Deutschlands, die Berliner ausgenommen, sind in den letzten 20 Jahren umgebaut und erheblich erweitert worden. Die neuen Bahnhöfe in Dresden, Köln, Hannover, Frankfurt a/M. und Bremen sind Wunder der Bequemlichkeit, der Bahnhof in Dresden ist sogar ein Prachtbauwerk. In ganz Westfalen schafft man für die aufblühenden Städte Anlagen, die denen der meisten grossen französischen Bahnhöfe, die Pariser ausgenommen, weit überlegen sind.

Bei den Wasserstrassen sei auf die Verbesserungen des Rheins, der Elbe und der Oder sowie auf den Bau des Dortmund-Emskanals, des Elbe-Travekanals und des Nord-Ostseekanals verwiesen, die Hunderte von Millionen gekostet haben. Die Folge ist, dass sich der Wasserverkehr vieler Städte in 20 Jahren um ein Mehrfaches gehoben hat. Beispielsweise ist der Verkehr von Mannheim und Ludwigshafen zusammen von 1 300 000 t auf 6 500 000 t, von Frankfurt a/M. von 152 000 t auf 1 200 000 t, von Breslau von 125 000 t auf mehr als 2 000 000 t, von Magdeburg von 1 000 000 t auf 2 000 000 t gestiegen; der Wasserverkehr Dresdens betrug im letzten Jahre 1 000 000 t, der Berlins mit 6 000 000 t kam an Bedeutung der Hälfte des Hamburger Verkehrs gleich.

Auf die Erweiterung der Seehäfen in Hamburg, Bremen und Stettin und der kleineren Häfen in Lübeck, Danzig und Königsberg brauchen wir nicht noch einmal einzugehen, nachdem ihr so ausserordentlich rasches Aufblühen in der ausgezeichneten Arbeit des Herrn Lockroy über die deutsche Marine ausführlich dargestellt ist.

Ueberall sieht man das beharrliche Bestreben der verbündeten Regierungen, Deutschland mit wirthschaftlichen Anlagen auszurüsten, die den Bedürfnissen der Industrie entsprechen; überall begegnet man einem einheitlichen Handeln, das auf ganz bestimmte Ziele lossteuert. Die Eisenbahn ist nicht der Feind der Wasserstrassen, und unverständliches Gebahren wird nicht verhindern können, den Verkehr der Seehäfen auf die höchste Stufe zu bringen. Alles vereinigt sich zur Verwirklichung des einzigen Planes: Deutschland zu einem Lande zu machen, dessen wirthschaftliche Macht dem Range entspricht, den seine militärische Stärke ihm verliehen hat.

— **Verstaatlichung der schweizerischen Nordostbahn.** Die nach der Beschlussunfähigkeit der letzten Generalversammlung der Aktionäre auf den 2. November neu einberufene Generalversammlung wird, wie jetzt auch aus den Kreisen der Gegner verlautet, den Rückkaufsvertrag ohne weiteres annehmen. Herr Lucian Brunner empfiehlt den nicht einverstandenen Aktionären, dieser „Tragödie und Komödie“ nicht beizuwohnen und demgemäss ihre Aktien nicht zu hinterlegen. Bei der Liquidation gedenkt er indess weitere Schwierigkeiten zu machen und kündigt an, dass für die Aktionäre auf irgend eine Weise ihr „Recht auf Schadenersatz“ durchzufechten sei.

— **Kohlenversorgung von schweizerischen Eisenbahnen.** Die Schweiz hat bekanntlich ebenso wie Italien den grossen Nachtheil, keine eigenen Kohlenbergwerke zu besitzen und somit die Kohlen vom Auslande beziehen zu müssen. Der Verwaltungsrath der Nordostbahn hat jüngst die Kohlenbeschaffung für das Jahr 1902 genehmigt. Die Abschlüsse umfassen 24 000 t Saarkohlen, 36 000 t Ruhrkohlen, 20 000 t belgische Kohlen und 24 500 t Ruhrbriketts. Für diesen Kohlenbedarf von 104 000 t werden 2 913 642 Fr. bezahlt. Es wurde dabei festgestellt, dass sich gegenüber 1901 eine Ermässigung von 6 Fr. 78,5 Cts. und gegenüber 1900 eine Ermässigung von 6 Fr. 76,5 Cts. für die Tonne ergibt. Die Preise für 1902 bleiben aber noch um 4,09 bezw. 3,25 Fr. höher als jene für 1898 bezw. 1899.

— **Die Jungfraubahn** hat eine Aenderung in ihrem Baubetrieb eintreten lassen. Sie gibt, süddeutschen Blättern zufolge, den eigenen Betrieb bei der Tunnelbohrung auf und hat die Fortführung einer Vereinigung von drei Italienern zu 370 Fr. für das laufende Meter übertragen. Das bedeute eine ganz erhebliche Kostenersparniss und bilde eine neue Bürgschaft für den Ausbau des Riesenwerkes. Wie gemeldet, würden die Kosten des Tunnelbaues in dieser Höhe auf mindestens 1 000 Fr. für das laufende Meter und sogar noch höher veranschlagt.

— **Neue Eisenbahnkonzessionen in der Schweiz.** Nach einer halbamtlichen Mittheilung hat die Zahl der den Bundesbehörden eingereichten Konzessionsgesuche, meist elektrische Bahnen betreffend, seit 1899 bedeutend abgenommen. Für die Dezembertagung des Parlaments sind deren kaum zehn anhängig, während früher 20 bis 30 solcher Gesuche für jede Tagung vorlagen.

— **Der schweizerische Zugpersonalverein,** der zur Zeit 33 Sektionen mit 1 794 Mitgliedern zählt, hat durch seinen Vorstand dem Verband der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen das Gesuch eingereicht, es möchte angeordnet werden, dass die Kuppelungen und die Handbremsen an den Wagen in besserem Zustande gehalten, den Bremsen und Bremshütten mehr Aufmerksamkeit geschenkt und auch der Westinghousebremse mehr Sorgfalt zugewendet werde. Laut Berner „Bund“ sind dem Verband darauf „beruhigende Zusicherungen“ ertheilt worden.

— **Dividende der italienischen Mittelmeerbahn.** Der Aufsichtsrath der italienischen Mittelmeerbahn beschloss in seiner Sitzung, der am 22. November d. J. stattfindenden Generalversammlung für das am 30. Juni d. J. beendete Betriebsjahr die Vertheilung einer Dividende von 20 L. vorzuschlagen. Das ungünstige Ergebniss ist trotz der ansehnlichen Mehreinnahme die Folge der gesteigerten Kohlenpreise und der dem Personal aufgebesserten Gehälter.

— **Eisenbahnpläne in Italien.** Im Laufe des September hat sich einem Berichte des „Handelsmuseums“ aus Genua zufolge eine besonders rege Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens entwickelt, die hauptsächlich die weitere Ausbildung des Eisenbahnnetzes durch den Ausbau zahlreicher Lokalbahnlinien betraf. Bei günstigen Umständen wurde hierbei immer häufiger der elektrische Betrieb vorgezogen. In Mittelitalien steht die Eröffnung der Valmerinabahn von Terni nach Arrone unmittelbar bevor und es wird schon deren Verlängerung gegen Cascia-Norcia-Visso geplant. Das Projekt einer Bahnverbindung zwischen Terni-Mirteto und Poggio findet sich in einem bereits vorgeschrittenen Zustande. In Piemont wird die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Turin-Torre Pellice sowie der Bau einer Eisenbahn von Turin über Ceva und Ormea nach Oneglia (Porto Maurizio) geplant. In der Provinz Emilia wurde einer Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Cento nach S. Giovanni in Persiceto (Bologna) ertheilt. In der Lombardei werden Eisenbahnverbindungen zwischen Mailand und Aggiono über Monza, Besana, Moltena (Brianzabahn) sowie zwischen Cremona-Borgo S. Domino, in Venetien die Linie Vicenza-Noventa sowie eine elektrische Bahn von Peschiera längs des Gardasees gegen Riva geplant. Endlich scheint der lang gehegte Plan einer Bahnverbindung zwischen Mestre (Venedig) und Primolano (über Castelfranco und Bassano) mit Anschluss an die Valsuganabahn in Tezze diesmal der Verwirklichung nahe zu sein. Auch die Herstellung möglichst kurzer und bequemer Bahnverbindungen mit der zu eröffnenden Simplonbahn wird in den besonders interessirten Städten Mailand, Genua und Turin lebhaft besprochen.

Fremde Welttheile.

— **Bagdadbahn.** Die lange Zeit stockende Angelegenheit der Bagdadbahn scheint jetzt wieder in lebhafteren Fluss zu kommen. Die wohl unterrichtete Wiener „Pol. Korr.“ wusste dieser Tage von täglich mehrstündigen Verhandlungen im türkischen Bautenministerium mit den deutschen Vertretern der anatolischen Bahn zu berichten und erläuterte diese Nachricht dahin, dass man im Yildiz-Kiosk, d. h. im Palais des Sultans zum bevorstehenden Ramasan (türkische Fastenzeit) Geld brauche. Die anatolische Gesellschaft habe sich zur Zahlung eines Vorschusses von 7—800 000 türkische Pfund (rund 13 000 000 bis 14 750 000 ℳ) bereit erklärt, wenn die vor zwei Jahren schon in den Grundzügen ertheilte Konzession zum Weiterbau der Eisenbahn nach Bagdad und Bassorah vertragsmässig und in allen Einzelheiten abgeschlossen würde. Der Sultan sei auf diese Bedingung sofort eingegangen und die Verhandlungen würden jetzt zwischen den beiden Direktoren der Gesellschaft und dem Bautenminister und dessen technischen Beiräthen geführt. Angesichts des dringenden Lieblingswunsches des Sultans, den besagten Bahnbau verwirklicht zu sehen, und des in Aussicht gestellten zum Ramasan sehr nothwendigen Vorschusses lasse sich beinahe mit Sicherheit erwarten, dass alle technischen, administrativen und gesetzlichen Vertragsfragen baldigst vereinbart werden; fraglich sei es jedoch, ob die wichtige finanzielle Hauptfrage bezüglich der Kilometergarantie in so kurzer Frist in befriedigender Weise werde gelöst werden können.

Die „Köln. Ztg.“ knüpft an diese Nachricht eine sehr interessante Darlegung über die Bedeutung des Bagdadbahnprojekts, die auch auf die jetzt viel besprochene Kuëitfrage eingeht. Es heisst dort:

„Die Dinge liegen heute so, dass im Grundsatz der Deutschen Bank als Vertreterin der deutsch-französischen Unternehmergruppe die Genehmigung zur Ausführung des Baues übertragen ist. Gegenstände der Verhandlungen mit der Pforte sind noch: die Linie der Bahn und die Bürgschaft der Türkei für eine Mindesteinnahme auf den in Betrieb zu setzenden Strecken.

Die Linie der Bahn ist im allgemeinen festgesetzt; sie führt von Konia, dem Endpunkt der anatolischen Bahn, durch den cilizischen Taurus an die Bucht von Alexandrette, von hier östlich nach Nisibin am Tigris und von dort über Mosul, Bagdad, Kerbela und Nedschef nach Kasima am Nordufer der kleinen Bucht von Kuëit am persischen Meerbusen. Abzweigungen sollen einige wichtige Orte, u. a. Basra, mit der Hauptlinie verbinden; schliesslich soll von Bagdad nach Hanokin an der persischen Grenze eine längere Seitenbahn führen, um den Strom der alljährlich bei Hanokin die Grenze überschreitenden schiitischen Wallfahrer aufzunehmen. Die ganze Strecke wird 2 500 km Länge haben. Diese Richtung der Bahn wurde mit Rücksicht auf die zu erschliessenden Gegenden gewählt. Von besonderem Interesse ist in dieser Beziehung der Abschnitt zwischen Alexandrette und dem Tigris. In diesem weiten Gebiete herrschte in früheren Jahrhunderten und Jahrtausenden eine entwickelte Kultur, deren Umfang zahlreiche alte Trümmerfelder andeuten. Heute schweifen dort räuberische Araberstämme und haben die Karawanenstrasse zwischen dem Mittelmeere und den Oberläufen des Euphrat und Tigris weit nach Norden hin abgedrängt. Die türkische Macht endet hier schliesslich in einer Reihe kleiner befestigter Posten, deren Machtbereich häufig genug von den schwärmenden Stämmen durchbrochen wird. Und wie überraschend grossartig der Bodenreichthum gerade in diesen Gegenden, die die Bahn durchschneiden soll, ist, zeigen die Beobachtungen, die Legationsrath Freiherr Max v. Oppenheim auf einer kürzlich vollendeten Studienreise gemacht und in einem Bericht an die Gesellschaft für Erdkunde niedergelegt hat. Dieser interessanten und eingehenden Schilderung entnimmt man mit wachsendem Staunen, wie auf und neben den riesigen Trümmerstätten untergegangener Kulturen hier und dort an gesicherten Punkten schon Anfänge einer neuen Ausnutzung des Bodenreichthums entstehen. Namentlich ist es die Verwaltung der Ländereien des Sultans, die hierin vorangeht und vorangehen kann, weil für ihre Unternehmungen leichter der nöthige Schutz zu erreichen ist. Wenn in jenen Gegenden die Eisenbahn zur Verallgemeinerung der günstigen Arbeitsbedingungen beigetragen haben wird, so wird, wie einst, eine grossartige und lohnende friedliche Arbeitszeit für die dortigen Völker die unvermeidliche Folge sein. „Alles weist darauf hin", sagt Freiherr Max v. Oppenheim, „dass in den wirklichen Baumwollländern des Mittelalters, in den grossen obermesopotamischen Ebenen und namentlich im Belich- und Chaburgebiet die Baumwolle, aus den geeignetsten Samen und nach den Vorschriften der modernen Landwirthschaftswissenschaft angebaut, grossen Erfolg verspricht. Eine Versandung und Versumpfung dieser Gegenden im Laufe der Jahrhunderte, in welchen sie brach gelegen haben, hat nicht stattgefunden." — Einzelheiten für die Linie der Bagdadbahn sind noch zu bestimmen; ist aber einmal, wie es der Fall ist, im Grundsatz die Hauptrichtung angenommen, so bieten diese Einzelheiten keine Schwierigkeiten. Die Führung der Linie auf dem rechten Tigrisufer würde die leichtere Ausbeutung der erheblichen, heute fast ungenutzt in den Strom fliessenden Naphthaquellen gestatten. Babylonien, das Land, das zur Zeit der Sassaniden Steuern im Werthe von 200 000 000 Mark heutiger Rechnung aufbringen konnte, wird durch die Bahn eine Lebensader in wirklicher Bedeutung des Wortes erhalten.

Von vielen Seiten wird der räuberische Charakter der Stämme, durch deren Gebiet die Bahn führen wird, für ein ernstes Hinderniss des Baues und später des Betriebes gehalten. Nun hat man aber eine erfreuliche Erfahrung gemacht, die in den berüchtigten Räuberländern der Balkanhalbinsel schon vorher nicht unbekannt war: die vortreffliche Verwendung der Räuberhäuptlinge und ihres Anhanges als Schutztruppe. Von der Bahn angeworben und gut bezahlt, sind die Räuber nach dem türkischen Sprichwort: „Sei Räuber, sei Dieb, aber die Ehrlichkeit lasse nicht bei Seite" zuverlässig und ungemein nützlich. Sie organisiren selbst den Ueberwachungsdienst, finden alles und werden mit ihrer Sippe ordentliche Leute. Sie machen sogar einen Schutz durch türkische Soldaten ganz überflüssig und sind in ihren Ansprüchen bescheiden. Schwierigkeiten, die nicht überwunden werden könnten, gibt es also nicht. In politischer Beziehung droht die Kuëitfrage von gewisser Bedeutung zu werden. Es ist selbstverständlich nicht im türkischen Interesse und auch nicht in dem der Bau- und Betriebsunternehmung, wenn der Endpunkt der Bahn, der gute Hafen von Kuëit, an dem Kasima liegt, der unmittelbaren Herrschaft der Türkei entzogen wird. Dass Kuëit zum türkischen Gebiet gerechnet wurde, obschon die Ausübung des landesherrlichen Rechts an den jeweiligen Schech abgetreten war, erhellt aus dem Salnameh, dem türkischen statistischen Jahrbuche, das regelmässig Kuëit als Kaasa und den Schech als Kaimakam aufführt. In welcher Form ein Staat seine Hoheit ausüben will, kann man ihm füglich überlassen, an der Thatsache der Zugehörigkeit Kuëits zur Türkei kann man nicht zweifeln, und auch die englischen Atlanten haben bisher nicht daran gezweifelt. Es muss als sehr unwahrscheinlich gelten, dass England hier eine Aenderung des Zustandes gewaltsam herbeiführen will, und ebenso unwahrscheinlich ist es, dass der Sultan freiwillig sich solcher Rechte begeben sollte, die für die Türkei und die Nutzbarmachung der grossen geplanten Eisenbahn von grosser Bedeutung sind. Gerade in einer Zeit, die den Panislamismus geboren hat, der manche zukunftsreiche Aussichtspunkte bietet, wäre die Aufgabe der Sultansherrschaft über mohammedanisches Gebiet in Asien ein Schritt, der der Folgerichtigkeit durchaus entbehrt.

Die zweite Frage, die gegenwärtig in Konstantinopel berathen wird, ist die der von der Türkei zu gewährenden Bürgschaft für eine Mindesteinnahme nach Beginn des Betriebes der Bahn. Die Türkei hat von der Bahn den dauerndsten Nutzen, und von ihr hängt viel für die Schaffung von günstigen Bedingungen für die Nutzbarmachung ab, z. B. durch Wahl von verständigen Beamten, durch Förderung des Sesshaftmachens der Nomadenvölker, durch Anlage von Zufuhrstrassen, durch Begünstigung der arbeitenden Bevölkerung, durch weise Maassregeln zur Erhaltung des Friedens unter den anwohnenden Völkern. Man darf mit vollem Recht behaupten, dass, wenn die Bahn nicht den erwarteten Nutzen für die Türkei und für die Unternehmer bringt, die Schuld daran nur der Türkei zuzuschreiben ist. Es ist natürlich, dass die Unternehmung sich sichern muss, und diese Sicherheit ist am zweckmässigsten durch die Bürgschaft für eine auf das Kilometer zu berechnende Mindesteinnahme zu erreichen. Bei der Ausrechnung dieses Betrages wird man in Betracht zu ziehen haben: die zur Mindestverzinsung der angelegten Summe erforderlichen Beträge und die voraussichtlich in gewissen Zeitabschnitten sich ergebende wirkliche Einnahme. Diese Berechnungen sind für die Türkei nicht neu. Es kann nicht bezweifelt werden, dass bei beiderseitiger Rücksichtnahme auf berechtigte Interessen auch diese Frage zweckmässig gelöst werden wird. Damit würde dann der Schlussstein in das Gebäude der theoretischen Vorbereitung eingefügt sein.

— **Die Arbeiten an der Damaskus-Mekka-Eisenbahn** haben, wie das österreichische „Handelsmuseum" erfährt, bisher nur kleine Fortschritte gemacht. Am 1. September d. J. wurde der erste Abschnitt dieser Linie eröffnet. Er beginnt bei Mezireb, dem Endpunkte einer von Damaskus ausgehenden, das Ostjordanland durchziehenden Linie, und endet bei dem rund 16 km entfernten Dera, dem Hauptorte des gleichnamigen Bezirkes. Es soll der Plan bestehen, die Damaskus-Mekkabahn über Hama mit der anatolischen Eisenbahn zu verbinden.

— **Eisenbahn von Guayaquil nach Quito.** Die von uns in Nr. 64 d. Ztg. gebrachte, der „Railroad Gazette" entnommene Mittheilung über diese Bahn erfährt in genannter Zeitung von dem bauleitenden Ingeniör der Bahn, John Harman, eine theilweise Widerlegung und Ergänzung, der wir nachstehendes entnehmen. Zunächst wird bemerkt, dass der Verfasser der früheren Mittheilung eine gänzliche Unkenntniss des Landes besitzen müsse, so dass die Annahme, er sei niemals dort oder wenigstens nie ausserhalb des Hafens von Guayaquil gewesen, sehr berechtigt sei. Doch habe man keine Lust, sich hinsichtlich der neuen Bahn in Streitigkeiten mit ihm einzulassen, sondern wolle nur einige seiner Angaben berichtigen. So in erster Linie diejenigen, die sich auf den Verkehr auf der alten Bahn zwischen Duran und Quimbo bezögen. Hier verkehren nämlich, entgegen jenen Mittheilungen, nach jeder Richtung täglich je ein Personen- und ein Güterzug mit einer Fahrtdauer von nur fünf Stunden, ausserdem laufen noch zahlreiche Züge zur Beförderung des Baumaterials. Diese alte Linie ist übrigens gänzlich umgebaut und mit neuen Schienen versehen, erhält auch binnen kurzem die Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll. Ihre Fortsetzung, die durch das Thal des Changchang geht, ist in einer Länge von 27 englischen Meilen fertig und wird voraussichtlich bis zum nächsten Frühjahre bis Guamote, 60 englische Meilen vom Ausgangspunkt entfernt, betriebsfähig. Damit wäre dann das Innere Ecuadors in direkter Eisenbahnverbindung mit der Küste. Des weiteren wird bemerkt, dass bei der Engigkeit des Changchangthales der Bau der Bahn mit mancherlei Schwierigkeiten verknüpft ist, doch seien in Anbetracht dessen die Fortschritte des Bahnbaues nach Ansicht der bauleitenden Ingeniöre ausserordentlich grosse. Die höchsten Steigungen betragen 5,5 %, die grösste Krümmung übersteigt nicht 29 Grad und ist nur im äussersten Falle angewandt. Die Baldwin-Lokomotivwerke haben besonders für diesen Betrieb geeignete Lokomotiven gebaut, von denen bereits vier im Betriebe sind und sich vorzüglich bewähren. Die von der Bahn zu überwindende Steigung zwischen der Küste und dem

Palmyrapass auf der westlichen Cordillere beträgt 10625 Fuss. Vom Palmyrapass bis Quito geht der Weg durch eine gut angebaute, dicht bevölkerte Gegend. Die Bahn erreicht ihren höchsten Punkt, 12500 Fuss, auf dem Sanancajaspass, am Fusse des Chimborasso. Vom Palmyrapass nach Quito geht der Weg zwischen unregelmässigen Höhenzügen vulkanischer, stets mit Schnee bedeckter Bergspitzen.

Berichtigung.

In den in Nr. 81 S. 1251 d. Ztg. abgedruckten, im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin am 8. d. Mts. vom Geheimen Baurath Sarre gemachten Mittheilungen über die Einführung elektrischen Betriebes auf der Newyorker Hochbahn muss es im 1. Absatz, Zeile 6 von unten statt „400 Volt“ heissen „625 Volt“.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 6,434 km lange Strecke Friedrichshafen-Württembergisch/Badische Landesgrenze der königlich württembergischen Staatseisenbahnen, welche am 2. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 19. Oktober d. J. ist der an der Bahnlinie Heilbronn-Hall zwischen den Stationen Ellhofen und Willsbach liegende Haltepunkt Sülzbach für den Personenverkehr und am gleichen Tage der an der Linie Heilbronn-Bietigheim zwischen den Stationen Heilbronn Hauptbahnhof und Klingenberg errichtete Haltepunkt Böckingen für den Personenverkehr sowie für die Abfertigung von Reisegepäck und Expressgut eröffnet worden.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Am 1. November d. J. gelangt die an der Linie Kapfenberg-Seebach-Au im Kilometer 3,914 zwischen den Personenhaltestellen Winkel und Hansenhütte gelegene Personenhaltestelle Einöd bei Kapfenberg zur Eröffnung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Auf der Haltestelle Nalbach können fernerhin Fahrzeuge aller Art ver- und entladen werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I/257 vom 5. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Abänderung des Fahrgelderstattungs-Uebereinkommens (abgesandt am 11. Oktober d. J.).

Nr. IV/81 vom 1. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 18. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Lauterbach-Grebenhain-Crainfeld.

Die Eröffnung der vorbezeichneten normalspurigen Nebenbahn findet am 1. November d. J. statt.

Die an ihr gelegenen neuen Stationen dienen:

a) Eisenbach nur dem Personen- und Gepäckverkehr.
b) Frischborn neben dem Personen- und Gepäckverkehr noch dem Eil- und Frachtstückgut- und Kleinviehverkehr.
c) Die übrigen Stationen der neuen Strecke unbeschränkt dem Personen-, Gepäck-, Güter- und Vieh- etc. Verkehr.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist auf allen Stationen ausgeschlossen.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Mit dem Tage der Eröffnung werden die neuen Stationen in die Gütertarife der preussisch-hessischen Staatsbahnen einschl. derjenigen mit der oldenburgischen Staatsbahn aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau. (2739)

Frankfurt a/M., den 11. Okt. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. Oktober d. J. wird die schmalspurige Nebeneisenbahn Amstetten-Laichingen für den Gesammtverkehr eröffnet. Dieselbe schliesst auf Station Amstetten an die Linie Stuttgart-Ulm der württembergischen Staatseisenbahnen an und hat die Stationen Oppingen, Nellingen, Merklingen, Machtolsheim und Laichingen. Die Abfertigung von Sprengstoffen und von Fahrzeugen, welche zu ihrer Verladung einer Stirnrampe bedürfen, ist ausgeschlossen.

Vorläufig müssen alle Güter in Amstetten umgeladen werden. Die Ueberführung von normalspurigen Wagen auf Rollschemeln bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Der Lokaltarif, dessen Zusatzbestimmungen gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt sind, kann zum Preise von 1 ℳ von der unterzeichneten Direktion und den Stationen bezogen werden.

Alle Zuschriften, welche sich auf den Betrieb und die Verwaltung der Bahn beziehen, sind an die unterzeichnete Direktion zu richten.

Stuttgart, den 17. Okt. 1901. (2740)
Die Direktion
der württembergischen Eisenbahngesellschaft.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. November 1901 wird der an der Bahnstrecke Schneidemühl - Strausberg 7,2 km von Zantoch und 5,9 km von Landsberg a. W. neu eingerichtete Personenhaltepunkt Zechow für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Gepäckstücke werden von Zechow unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der nächsten geeigneten Station erhoben.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge sind aus dem am 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen Fahrplan zu ersehen.

Bromberg, den 18. Okt. 1901. (2741)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Am 1. November 1901 tritt der Nachtrag VII zum Tarifheft 1 für den bayerisch-sächsischen Güterverkehr in Kraft. Er enthält im wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Insoweit gegenüber den seitherigen Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 16. Dezember 1901 ab. Die Nachträge sind bei den Verbandsstationen zu erlangen.

Dresden, am 21. Oktober 1901. (2742)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) im Verbandsgütertarif erhält unter Ziffer 1 und 2 mit Gültigkeit vom 1. November 1901 folgende Fassung:

1. Düngemittel, folgende: Dünger (Mist und Abtrittsdünger); Gaskalk, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk) — s. auch den Ausnahmetarif 4b —,

Kalkmehl aus Muscheln — s. auch den Ausnahmetarif 4 —; Mülldünger (Haus- und Strassenkehricht), ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten); Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl; Wollstaub.

2. a) Erde, gewöhnliche, Kies*) usw. . . . b) Thon . . . . . . } wie im Spezialtarif III genannt.

[*) Wegen Kies, Grand und Sand s. auch den Ausnahmetarif 5.]

Altona, den 17. Oktober 1901. (2743)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/P.

Vom 20. Oktober d. J. ab werden die Stationen der Theilstrecke Berent-Gollubien der Nebenbahn Berent-Carthaus des Direktionsbezirks Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 18. Oktober 1901. (2744)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) erhält unter Nr. 1 und 2 vom 1. November d. J. ab eine anderweite Fassung, über welche die Abfertigungsstellen nähere Auskunft ertheilen.

Breslau, den 14. Oktober 1901. (2745)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Nachdem am 16. Oktober 1901 die vollspurige Nebenbahn Wiesloch-Waldangelloch für den allgemeinen Verkehr eröffnet worden ist, findet vom gleichen Zeitpunkt ab Abfertigung von lebenden Thieren zwischen den Stationen der gr. badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der obigen Nebenbahn andererseits statt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 17. Oktober 1901. (2746)
Generaldirektion.

Die in den preussischen Staatsbahnverkehren am 1. Oktober 1901 eingeführte anderweite Fassung der Ziffern 1 und 2 des Waarenverzeichnisses zum Rohstofftarif tritt mit sofortiger Gültigkeit auch im Gütertarif zum nordostdeutsch-sächsischen Verband in Kraft.

Bromberg, den 19. Oktbr. 1901. (2747)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-deutscher Viehverkehr.

Am 1. November 1901 tritt zum Verbandstarif vom 1. April 1895 der Nachtrag II in Kraft, welcher Aenderungen der Tarifbestimmungen für die Beförderung von lebendem Geflügel in Wagenladungen, Frachtsätze für Eseltransporte, Bestimmungen für den Verkehr nach Dresden-Hauptmarkthalle, Einbeziehung der Station Breslau O. S. Bhf. als Fütterungs- und Tränkstation in den Tarif, ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von lebendem Geflügel, direkte Frachtsätze für die Beförderung von Pferden und Hornvieh, Aenderungen und Ergänzungen der Verkehrsleitungsvorschriften, Aenderungen von Stationsnamen und Tarifberichtigungen enthält.

Durch den Nachtrag wird der seit 1. März 1898 gültige Nachtrag I ausser Kraft gesetzt. Tariferhöhungen, welche durch den Nachtrag herbeigeführt werden, treten erst am 15. Dezember 1901 in Kraft.

Der Nachtrag ist bei den bekannten Dienststellen für 1 Kr. = 1 ℳ erhältlich.

Berlin, den 19. Oktober 1901. (2748)
Königliche Eisenbahndirektion, für die betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1901 treten an Stelle der Ausnahmetarife 7 a für Eisenerze zum Hochofenbetriebe und L für überseeische Eisenerze zum Hochofenbetriebe neue Ausnahmetarife mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Die im Ausnahmetarif L enthaltenen Sätze für Gotha, welche Station mangels eines Bedürfnisses in den neuen Ausnahmetarif L nicht wieder aufgenommen ist, behalten noch Gültigkeit bis zum 10. Dezember d. J.

Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 18. Oktober 1901. (2749)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Der Ausnahmetarif (8) für Giesserei-Roheisen erhält mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1901 die Ueberschrift:

Ausnahmetarif (8 a)
für
Giesserei-Roheisen
von den an die Station Kratzwiek angeschlossenen Hochofenwerken.

Berlin, den 18. Oktober 1901. (2750)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 23. Oktober d. J. treten im Verkehr zwischen Station Greussen (Staatsbhf.) und Stationen der Greussen-Keulaer Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze für Rüben und Schnitze in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg in Kraft.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 17. Oktober 1901. (2751)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Baden.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Köndringen der badischen Staatseisenbahnen mit den um 3 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Riegel (Hauptbahn) in den Kohlentarif Nr. 5 aufgenommen. (2752)

St. Johann-Saarbrücken, 18. Okt. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 20. Oktober d. J. wird die direkte Abfertigung zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) auf die unter den Ziffern 1, 2, 3, 4, 5 a, 5 c, 7, 8 und 9 genannten Artikel mit sämmtlichen württembergischen Stationen der Tarifhefte 1—5 der Abth. E ausgedehnt. Soweit jedoch der Verkehr mit württembergischen Stationen über Strecken der bayerischen Staatsbahn geleitet wird, ist eine direkte Abfertigung zu den Sätzen des Rohstofftarifs nur für die unter den Ziffern 1, 5 a, 5 c, 7, 8 und 9 genannten Artikel zulässig.

Cöln, den 17. Oktober 1901. (2753)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Zu dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894, das nach Maassgabe der Bestimmungen der Tarife auch für den Verkehr Basel bad. Bahnhof- und Waldshut-Schweiz anwendbar ist, ist mit Gültigkeit ab 10. Oktober 1901 der II. Nachtrag ausgegeben worden.

Derselbe enthält verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der bisherigen Bestimmungen und zwar namentlich der Anlage V, betreffend die von der Betörderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände.

Ferner sind die Frachtbriefformulare für gewöhnliche und Eilfracht abgeändert worden. Die Verwendung der alten Frachtbriefformulare für Eilgut auf rothem Papier ist noch bis 31. Dezember 1902 gestattet. Vom 1. Januar 1903 ab ist nur noch die Anwendung des neuen Formulars für Eilgutfrachtbriefe zulässig. Die Frachtbriefe für gewöhnliches Frachtgut nach dem alten Formular dürfen dagegen bis zum Aufbrauch der Vorräthe verwendet werden.

Karlsruhe, den 18. Oktober 1901. (2754)
Gr. Generaldirektion.

Lokaltarif für die hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt folgender Ausnahmetarif für Steine des Spez.-Tarif III in Kraft:

Für Entfernungen
von 1—15 km . 0,06 ℳ
„ 16—20 „ . 0,07 „ } für 100 kg.
„ 21—22 „ . 0,08 „

Darmstadt, am 18. Oktober 1901. (2755)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft, die Direktion.

Südwestdeutscher Verband.

Die im Ausnahmetarif 6 a des Hefts 4 des Verbands-Gütertarifs vom 1. September 1901 vorgesehenen Frachtsätze für Kohlen von Lauterburg Hafen nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut gelten vom 1. Dezember 1901 ab nicht mehr für den Ortsverkehr der genannten Stationen, sondern finden nur noch Anwendung für Sendungen, welche daselbst zur Weiterbeförderung nach der Schweiz umkartirt werden.

Strassburg, den 15. Oktbr. 1901. (2756)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Bestimmung über die Gewährung der Ermässigungen von 0,75 Fr. und 1,00 Fr. für 1 000 kg bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 50 000 oder 100 000 kg in den Kohlentarifen Belgien-Reichsbahn vom 1. November 1898 (Seite 4), Belgien-Pfalz vom 15. April 1892 (Seite 3), Belgien-Baden vom 1. Juni 1896 (Seite 4 und 5) und Belgien-Württemberg vom 1. November 1897 (Seite 3 und 4) wird mit sofortiger Geltung dahin ergänzt, dass

bei Gestellung von Wagen mit einem Ladegewicht von 10, 12 oder 15 t dieselben bis zur Höhe des Ladegewichts beladen werden müssen, in welchem Falle das Mindestgewicht zur Erlangung der Ermässigungen von 50 000 oder 100 000 kg auf 45 000 oder 90 000 kg herabgesetzt wird. (2757)

Strassburg, den 14. Oktober 1901.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Am 16. Oktober 1901 wird die Neubaustrecke Wiesloch Stadt-Waldangelloch der Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch in Betrieb genommen. Mit diesem Zeitpunkt treten die in dem Gütertarif badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb enthaltenen Entfernungen in Kraft. Gleichzeitig werden für Zuckerrüben und Zuckerrübenfutterschnitzel im Verkehr zwischen Waghäusel einerseits und Eichtersheim und Mühlhausen b/Wiesloch andererseits ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen. (2758)

Karlsruhe, den 15. Oktober 1901.
Gr. Generaldirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für die Beförderung von Eisenerz etc. und Koks etc. zum zollinländischen Hochofenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz etc. von Station Stolberg-Rottleberode (Direktionsbezirk Cassel) nach Vienenburg (Direktionsbezirk Magdeburg) tritt am 20. d. Mts. ein Frachtsatz von 0,31 ℳ für 100 kg in Kraft.

Essen, den 15. Oktober 1901. (2759)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nachdem die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn für ihre Strecke Riesenburg-Marienburg für die Beförderung von Zucker gleichfalls den Spezialtarif III angenommen hat, gelangen mit sofortiger Gültigkeit die in den Ausnahmetarifen 14 a (für Rohzucker jeder Art an Raffinerien) und L (für Zucker [Rübenzucker] jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern) von Schönsee nach Danzig und Neufahrwasser eingeführten besonderen Ausnahmefrachtsätze für Zucker zur Aufhebung.

Die Frachtberechnung erfolgt für die Folge nach den Bestimmungen der Zucker-Ausnahmetarife 14, 14 a und L.

Bromberg, den 16. Oktober 1901. (2760)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Dezember l. J. erfahren die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) und 5 f (f. Kies und Sand) im Verkehr zwischen den Stationen der Nebenbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim und den württemb. Stationen eine Erhöhung von 1,5 ₰ für 100 kg. (2761)

Karlsruhe, den 17. Oktober 1901.
Gr. Generaldirektion.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Verkehr.

Zum Gütertarif, Theil I, ist der 6. Nachtrag erschienen. Er enthält Ergänzungen des Reglements, der Zusatz- und Ausführungsbestimmungen und kann von unserer Drucksachenverwaltung käuflich bezogen werden.

Cöln, den 18. Oktober 1901. (2762)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1901 erhält der Ausnahmetarif (8 bezw. 8 a) für Giesserei-Roheisen die Ueberschrift: Ausnahmetarif (8 bezw. 8 a) für Giesserei-Roheisen von den an die hierunter genannten Stationen angeschlossenen Hochofenwerken.

Münster, den 16. Oktober 1901. (2763)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, werden die Stationen Olmütz-Hodolein und Olmütz k. k. St. B. (für Sendungen solcher Etablissements, welche mit diesen Stationen in Schienenverbindung stehen) mit den für die Stationen Olmütz St. E. G. und K. F. N. B. vorgesehenen Frachtsätzen in den Tariftheil III, Heft 3 vom 1. Februar 1898 einbezogen.

Die Stationen Olmütz-Hodolein und Olmütz k. k. St. B. rangiren in die Gruppe 32 der Reexpeditionstabelle.

Wien, am 16. Oktober 1901. (2764)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Süddeutschland.)

Theil II, Heft 1 vom 1. April 1900. Tarif für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen als Frachtgut von Stationen der kgl. bayerischen, kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Staatsbahnen (Bezirke Frankfurt a/M. und Mainz) nach Itzkany, Predeal und Vereiorova vom 1. Februar 1901.

Richtigstellung der Zuschlagsfristen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1901 tritt zu den vorbezeichneten Tarifheften ein Berichtigungsblatt in Wirksamkeit, das die Richtigstellung der in den Kilometertabellen via Itzkany ausgewiesenen Zuschlagsfristen enthält.

Wien, am 17. Oktober 1901. (2765)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-italienischer Güterverkehr.

Errichtung der Ladestelle „Magazzini Generali" in Genua und Ergänzung der Bestimmungen über die Abfertigungsbefugnisse für die Stationen und Ladestellen in Genova.

Unter der Bezeichnung „Magazzini Generali" ist in Genova eine Ladestelle errichtet worden, welche mit der Station Genova Piazza Caricamento calate in Schienenverbindung steht.

Sendungen nach oder von dieser Ladestelle werden unter Beachtung der weiter folgenden, die Abfertigungsbefugnisse der Stationen und Ladestellen in Genova betreffenden Ergänzung der auf Seite 189 des Tarifs Theil I, Abth. B unter Ziffer 59 enthaltenen einschlägigen Bemerkungen zu den für Genova Piazza Caricamento calate gültigen Frachtsätzen abgefertigt.

Die vorerwähnten auf Seite 189 des Tarifs, Theil I, Abth. B unter Ziffer 59 enthaltenen Bemerkungen werden wie folgt ergänzt:

Die erste Zeile hat zu lauten:

„Die Güterabfertigung in Genova nach und von den einzelnen Stationen und Ladestellen — die Ladestelle ‚Magazzini Generali' ausgenommen, für welche besondere Bestimmungen am Schlusse dieser Ziffer angeführt sind — ist wie folgt geregelt:"

Am Schlusse der Ziffer 59 wird nach den für „Beschleunigtes Frachtgut" gültigen Bemerkungen beigefügt:

„Die vorstehenden den Dienst der Stationen und Ladestellen in Genova betreffenden Bestimmungen finden für Sendungen von oder nach der Ladestelle ‚Magazzini Generali', welche mit Genova Piazza Caricamento calate in Schienenverbindung steht, keine Anwendung, sondern gelten für diese Ladestelle die folgenden Bestimmungen bezw. ist dieselbe befugt:

1. als Empfängerin vom Auslande kommende Güter aller Art in Wagenladungen (ausnahmlich der oben unter a angeführten feuergefährlichen und explodirbaren), sowie Fahrzeuge zu empfangen, wenn dieselben als Frachtgut zur Beförderung gelangen, gleichviel ob sie zollpflichtig sind oder nicht;
2. als Absenderin nach dem Auslande Güter aller Art (ausnahmlich der oben unter a angeführten feuergefährlichen und explodirbaren) sowie Fahrzeuge in gewöhnlicher Fracht, u. zw. sowohl Wagenladungen als Stückgüter, Lebensmittel dagegen nur in beschleunigter Fracht und in Wagenladungen zur Aufgabe zu bringen."

Wien, am 15. Oktober 1901. (2766)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Am 15. November d. J. werden unter Aufhebung der bisherigen Tarife neue Binnentarife für den Personen-, Güter- und Thierverkehr eingeführt.

Die in die Tarife bereits mit aufgenommenen, auf die Neubaustrecke Lübben-Beeskow bezüglichen Tarifmaassnahmen erlangen erst mit Eröffnung dieser Strecke Gültigkeit.

Die zusätzlichen Bestimmungen in den Tarifen sind gemäss der Vorschrift unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Tariferhöhungen treten nicht ein.

Berlin W., den 18. Oktober 1901. (2767)
Die Direktion.

---

5. Verdingungen.

Kgl. württembergische Staatseisenbahnen.

Die Lieferung folgender Holzschwellen ist zu vergeben:

30 000 Stück	forchene	Zwischenschwellen A,
70 000 „	forchene	Zwischenschwellen C,
20 000 „	forchene	Nebenbahnschwellen L,
5 000 „		Buchenschwellen A.

Lieferungsbedingungen sind bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht auf-

gelegt und werden auf Verlangen kostenfrei abgegeben.
Die Angebote sind spätestens bis Donnerstag, den 31. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Holzschwellen“ versehen, hierher einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt. (2768RM)
Heilbronn, den 14. Oktober 1901.
K. Oberbau-Materialverwaltung.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der eisernen Gleisüberbauten und Deckenkonstruktionen einschliesslich der Oberlichter für den südlichen Theil der östlichen und westlichen Tunnelanlagen auf Bahnhof Breslau O/S. soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Es umfasst:
Loos I 159 400 kg Flusseisen, 5 680 kg Flussstahlguss und 53,6 qm Drahtglas,
Loos II 200 000 kg Flusseisen, 3 200 kg Flussstahlguss und 76,2 qm Drahtglas.
Die Angebote können sich auf eins oder beide Loose erstrecken. Sie sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin, am 12. November 1901, Vormittags 11 Uhr, an unser technisches Büreau (Empfangsgebäude des oberschlesischen Bahnhofs — Zimmer Nr. 8 a —) einzureichen.
Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die den Nachweis liefern, dass sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfange mit kürzerer Lieferfrist zufriedenstellend ausgeführt haben.
Es bleibt vorbehalten, den Zuschlag im ganzen oder nach Loosen getrennt zu ertheilen.
Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen im genannten Büreau, Zimmer 18 zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 4 ℳ bezogen werden.
Breslau, den 7. Oktober 1901. (2769)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Lieferungsausschreibung.
Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung von 800 dz Jutefäden (Putzjute) für Zugförderungszwecke der österr. Linien, mit Optionsrecht zum Bezuge von 20 % mehr, im Wege der allgemeinen, öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.
Die Effektuirung der Lieferung hat franko einer Südbahnstation in acht gleichen Partien von je 100 dz in den Monaten November a. c. bis Juni 1902 zu erfolgen.
Die mit einer 1 Kronen-Stempelmarke versehenen Offerten sind versiegelt, mit der Aufschrift „Offerte auf Jutefäden“ nebst den vorgeschriebenen Handmustern spätestens bis 28. Oktober a. c., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung, Südbahnhof, Administrationsgebäude, IV. Stiege, Parterre Nr. 27, einzureichen, woselbst vorher die Offertbedingnisse behoben, eventuell per Post bezogen werden können.
Die Preise sind franko einer Südbahnstation in Kronenwährung zu stellen.
Offerten, die nicht vorschriftsmässig adjustirt sind oder nach dem festgesetzten Termine einlangen, werden nicht berücksichtigt.
Wien, im Oktober 1901. (2770)
Die Materialverwaltung.

Ausschreibung der Arbeiten und Lieferungen — mit Ausnahme der Steine und des Cements — zum Neubau eines Wohngebäudes für 2 Unterbeamte am Bahnhof Bullay.
Der vorstehenden Ausschreibung werden die „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ und die „allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten“ zu Grunde gelegt.
Zeichnung und Bedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude zur Einsichtnahme aus.
Das Verdingungsheft wird von hier gegen kostenfreie Einsendung von 1,50 ℳ ohne Zeichnung und von 3 ℳ (in baar) mit Zeichnung abgegeben.
Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung: „Wohnhaus für Bullay“ bis zum 6. November d. J., Vormittags 12 Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.
Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.
Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Trier, den 19. Oktober 1901. (2771)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

Pfälzische Eisenbahnen.
Die Lieferung nachverzeichneter nicht imprägnirter Holzschwellen soll vergeben werden:
1. eichene Normalschwellen, 2,70 m lang, 0,16/0,26 Meter stark . . . . . 7 000 Stück
2. kieferne Normalschwellen, 2,70 m lang, 0,16/0,26 Meter stark . . . . . 50 000 „
3. eichene Normalschwellen, 2,50 m lang, 0,15/0,24 Meter stark . . . . . 40 000 „
4. kieferne Normalschwellen, 2,50 m lang, 0,15/0,24 Meter stark . . . . . 150 000 „
5. eichene Weichenschwellen in Längen von 2,60 m bis 6,00 m . . . . . 40 000 lfd. m.

Lieferzeit 1. März bis 30. November 1902.
Die Lieferungsbedingungen liegen auf dem bautechnischen Büreau der Direktion zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 30 ₰ abgegeben.
Die Angebote, welche pro Stück bezw. lfd. Meter bedingungsgemäss auszufertigen sind, wollen portofrei mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Holzschwellen“
bis spätestens 16. November d. J., Abends 6 Uhr, hierher eingereicht werden. (2772)
Ludwigshafen a/Rh., den 17. Okt. 1901.
Die Direktion.
v. Lavale.

K. württemb. Staatseisenbahnen.
Lieferung von Eichenschwellen.
Der Bedarf von 6 490 Stück eichenen Weichenschwellen verschiedener Sorten ist zu vergeben.
Lieferungsbedingungen und Sortenverzeichnisse sind bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht aufgelegt und werden auf Verlangen kostenfrei abgegeben.
Die Angebote sind spätestens bis Dienstag, den 5. November 1901, Abends 6 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Eichenschwellenlieferung“ versehen hierher einzureichen.
Heilbronn, den 19. Oktober 1901. (2773)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Pfälzische Eisenbahnen.
Der Materialbedarf für den Betrieb der pfälzischen Eisenbahnen pro 1902 soll im Wege allgemeinen Angebots zur Lieferung vergeben werden.
Gegenstandsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben zum Preise von 75 ₰ bezogen werden.
Angebote sind bis zum 12. November d. J., Mittags 12 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebote für Lieferung von Materialien pro 1902“ frei hierher einzureichen.
Die Bieter bleiben bis einschlieslich 31. Dezember an ihre Angebote gebunden.
Ludwigshafen am Rhein, den 15. Oktober 1901. (2774)
Die Direktion.
v. Lavale.

Grossherzoglich oldenburgische Staatsbahnen.
Die Lieferung der nachstehend aufgeführten Radreifen ist zu vergeben:
1. 104 Radreifen verschiedener Grösse aus Tiegelstahl für Lokomotiven,
2. 76 Radreifen verschiedener Grösse aus basischem Siemens-Martinstahl für Tender,
3. 500 Radreifen aus basischem Siemens-Martinstahl für Wagen.

Die Lieferungsbedingungen sind gegen vorherige bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ von unserem Materialbüreau, Karlstrasse hierselbst, zu beziehen.
Die Angebote sind verschlossen und versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Radreifen“ spätestens bis zum 28. Oktober d. J. an das genannte Büreau postfrei einzusenden.
Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter am 29. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr. Die Bewerber bleiben bis zum 16. November d. J. an ihr Angebot gebunden.
Oldenburg, den 16. Okt. 1901. (2775)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von alten Werkzeugmaschinen.
Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes II, eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.
Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Werkzeugmaschinen etc.“ versehene Gebote sind bis zum 6. November 1901, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzusenden.
Ende der Zuschlagsfrist 16. November 1901. (2776)
St. Johann-Saarbrücken, 17. Okt. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 84. 26. Oktober 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 30 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Der neueste Stand des Berner Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Die Entwickelungsvorgänge des Internationalen Eisenbahnfrachtrechts sind bekanntlich langsam. Nicht weniger als 18 Jahre hat es gedauert, bis nach mühevollen und schwierigen Verhandlungen das Berner Internationale Uebereinkommen endlich am 14. Oktober 1890 zu Stande kam. Weitere $2^1/_4$ Jahre vergingen, bis es am 1. Januar 1893 in Kraft trat. Eine Anzahl weiterer Verhandlungen — die Berner fachmännische Konferenz im Juni 1893 und die Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 sowie die Pariser Revisionskonferenz vom Frühjahr 1896 — folgten und führten zum Abschluss des Zusatzübereinkommens vom 16. Juni 1898 auf einer diplomatischen Konferenz in Paris. Wiederum vergingen mehr als 3 Jahre, bis am 10. Juli 1901 zu Paris die vorbehaltene sog. Ratifikation mittelst Niederlegens der betr. Urkunden im Archiv des französischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten allseitig ertheilt wurde. 3 Monate später, am 10. Oktober d. J., ist das Zusatzübereinkommen nun bestimmungsgemäss in Kraft getreten.

Sehr erfreulich ist es, dass die Eisenbahnwelt gleichzeitig in dem von uns in der Bücherschau von Nr. 81 S. 1251 d. Ztg. angezeigten Werke des Geheimraths Dr. Gerstner einen ausgezeichneten Führer durch das Gesammtgebiet des Internationalen Uebereinkommens erhalten hat, an dessen Hand es leicht ist, sich in jeder Richtung über die Entwickelung dieser Rechtsquelle und ihren jetzigen Stand zu orientiren. Indem der Verfasser für seine Schrift die Form des Kommentars wählte, so dass dem Texte des Internationalen Uebereinkommens und der dazu vereinbarten Ausführungsbestimmungen fortlaufend erläuternde Bemerkungen beigegeben sind, gab er von den gesammten jetzt geltenden Vorschriften eine übersichtliche selbständige Darstellung, die auch unabhängig von dem bedeutenden systematischen Werke desselben Verfassers über das Internationale Frachtrecht vortrefflich benutzt werden kann, wenngleich dieses zum näheren Eindringen in die wichtigen einzelnen Rechtsfragen unentbehrlich ist.

Wir werden im nachstehenden versuchen, an der Hand dieses bewährten Führers den Lesern der Vereinszeitung die wichtigeren durch das Zusatzübereinkommen geschaffenen Aenderungen in kurzem Abriss zu vergegenwärtigen.

Das Geltungsgebiet des Internationalen Uebereinkommens ist seit 1897 durch den Zutritt Dänemarks erweitert und umfasst jetzt Deutschland, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, die Niederlande, Luxemburg, Oesterreich-Ungarn, Russland und die Schweiz; von den zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Eisenbahnen stehen nur die rumänischen ausserhalb des Internationalen Uebereinkommens. Die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welches es Anwendung findet, hat sich natürlich fortwährend vergrössert. Nach Gerstner betrug die Gesammtlänge dieser Eisenbahnen

am 31. März 1893 . . . 152 136 km
„ 31. März 1900 aber . 193 431 km.

Die erste sachliche Aenderung betrifft die Ausführungsbestimmungen zum Art. 3, welche diejenigen Gegenstände bezeichnen, die von der Beförderung mit der Eisenbahn ausgeschlossen sind. Während früher 1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, 2. Kunstgegenstände, 3. Leichen von der Beförderung auf Grund des Internationalen Uebereinkommens ausgeschlossen waren, findet nach dem jetzigen Text der Ausschluss der Gegenstände zu 1 und 2 nur insoweit statt, als nicht entweder durch Vereinbarungen der Regierungen oder aber durch Tarifbestimmungen die Zulassung im internationalen Verkehr erfolgt ist. Ebenso werden Leichen zum internationalen Transport unter bestimmten Bedingungen zugelassen. Alle diese Zusätze waren schon durch die Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 eingeführt, sind aber erst jetzt dem Text der Ausführungsbestimmungen einverleibt.

Die erste Aenderung im Text des Internationalen Uebereinkommens selbst bietet Art. 6, welcher von den Erfordernissen des internationalen Frachtbriefs und dem einzuhaltenden Trans-

portweg handelt. Er sieht die Fälle vor, in denen die Eisenbahn berechtigt ist, einen anderen als den vom Versender angegebenen Transportweg zu wählen. Es fehlte aber bisher an einer Vorschrift, dass in einem solchen Fall die Versandstation von der Wahl des anderen Transportweges Nachricht zu geben hat. Diese Vorschrift ist nun in den Text aufgenommen, und zwar, wie Gerstner erläuternd bemerkt, mit der Rechtswirkung, dass die Eisenbahn sich durch Unterlassung oder Verspätung der Benachrichtigung schadenersatzpflichtig macht.

Deutschland hatte zu diesem Artikel auf der Pariser Revisionskonferenz die wichtige Aenderung beantragt, dass die Eisenbahn in Ermangelung einer Angabe des Transportweges im Frachtbrief nicht nur, wie es im Internationalen Uebereinkommen hiess und noch heisst, denjenigen Weg zu wählen habe, welcher ihr für die Absender am zweckmässigsten erscheint, sondern sie solle ausdrücklich verpflichtet sein, das Gut auf dem Wege zu befördern, welcher nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen begründe. Man fand aber bei der verwickelten Natur der Tarife und der Leitungsvorschriften diese Verpflichtung zu weitgehend und lehnte den Antrag ab, ebenso einen solchen Oesterreich-Ungarns, der Eisenbahn für die Folgen der Wahl des Transportweges die Haftung mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers aufzuerlegen.

Wenn im Art. 6 überall auch nur von dem Fall die Rede ist, dass die Eisenbahn die Wahl zwischen verschiedenen Transportwegen zu treffen hat, so finden die Bestimmungen doch nach einem von Gerstner mitgetheilten Urtheil des Reichsgerichts vom 21. September 1898 ihrem Sinne nach auch auf den Fall Anwendung, wenn es sich um die Wahl zwischen verschiedenen Tarifen handelt.

In den Ausführungsbestimmungen (§ 2) zu diesem Artikel ist die Neuerung zu bemerken, dass an Stelle des früher für Eilgutfrachtbriefe vorgeschriebenen rothen Papiers jetzt das in den Verkehren Deutschlands und Oesterreich-Ungarns seit mehreren Jahren übliche weisse Papier mit rothen Streifen oben und unten am Rande auf Vorder- und Rückseite getreten ist. Der Grund hierfür war, dass man das rothe Papier als dem Augenlicht schädlich erachtete.

Durch einen neuen Absatz zu § 2 der Ausführungsbestimmungen ist die Zulässigkeit einer Anzahl von nachrichtlichen Vermerken auf dem Frachtbriefe ohne Verbindlichkeit und Verantwortlichkeit für die Eisenbahn ausgesprochen, wie sie auch für Deutschland durch § 52 Abs. 5 der V.-O. zugelassen sind. Diese Vermerke können sich nur auf die ganze Sendung beziehen und müssen auf dem unteren Theil der Rückseite des Frachtbriefs eingetragen werden.

Das die Anlage 2 zu diesem Punkt der Ausführungsbestimmungen bildende Frachtbriefformular hat nur unwesentliche Aenderungen erfahren, namentlich ist auf Antrag Oesterreichs eine neue Rubrik eingeschaltet zur Angabe des Ladegewichts oder gegebenenfalls der Ladefläche des Wagens bei Aufgabe von Wagenladungsgütern.

Wichtige Aenderungen durch Neufassung haben die Absätze 4 und 5 des Art. 7 sowie § 3 der Ausführungsbestimmungen erfahren. Es fehlte im Internationalen Uebereinkommen bisher an einer Bestimmung der bei zu niedriger Angabe des Gewichts im Frachtbrief den Versender treffenden Folgen. Es ist hierfür jetzt ein Frachtzuschlag festgesetzt, der nach dem neuen Abs. 3 § 3 der Ausführungsbestimmungen das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das angegebene und für das ermittelte Gewicht beträgt.

Im Art. 7 ist ferner ein neuer Abs. 5 hinzugefügt, der die Fälle aufzählt, in denen auch bei unrichtiger Gewichtsangabe und bei Ueberlastungen doch ein Frachtzuschlag nicht erhoben werden soll. Es sind dies folgende: a) wenn die Eisenbahn zur Verwiegung ohnehin verpflichtet ist, b) wenn der Absender im Frachtbrief die Verwiegung durch die Eisenbahn verlangt hat und c) wenn die Ueberlastung während des Transports infolge von Witterungseinflüssen eingetreten ist.

Bei der Neufassung des § 3 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 7 sind eine Reihe von zwischenzeitlich aufgetauchten Zweifels- und Streitfragen durch schärferen Ausdruck beseitigt. So soll unrichtige Inhaltsangabe und auch Ausserachtlassung der gegebenen Sicherheitsvorschriften bei Gegenständen, die vom Transport ausgeschlossen oder nur bedingt zugelassen sind, einen Frachtzuschlag nach sich ziehen, der 15 Fr. für jedes Bruttokilogramm des ganzen Versandstückes beträgt. In allen anderen Fällen unrichtiger Inhaltsangabe soll jetzt unterschieden werden, ob diese eine Frachtverkürzung herbeizuführen geeignet ist oder nicht. In letzterem Falle beträgt die Busse 1 Fr. für den Frachtbrief, in ersterem das Doppelte des Unterschieds der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungungsstation für den angegebenen und der Fracht für den ermittelten Inhalt, mindestens aber 1 Fr. Bisher wurde das Doppelte der Fracht selbst erhoben.

Ebenso sind die verwickelten Fragen der bei Wagenüberlastungen zu erhebenden Zuschläge neu geregelt. Bisher war nur bestimmt, dass, falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als 5 % übersteige, die Gesammtgeldbusse das Zehnfache der Frachtdifferenz betragen solle. Jetzt ist zunächst für jede Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens der Frachtzuschlag auf das Sechsfache der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das die „zulässige Belastung“ übersteigende Gewicht festgesetzt. Liegt gleichzeitig eine zu niedrige Gewichtsangabe vor, so wird sowohl der Frachtzuschlag für diese, als auch der für die Ueberlastung erhoben. Weiter ist nun unterschieden, ob die überlasteten Wagen nur eine die zulässige Belastung kennzeichnende Aufschrift tragen, mag diese nun als „Ladegewicht“ oder als „Tragfähigkeit“ bezeichnet sein, oder ob zwei Aufschriften vorhanden sind: „Ladegewicht“ (Normalbelastung) und „Tragfähigkeit“ (Maximalbelastung). Im ersteren Fall wird der Frachtzuschlag erhoben, wenn das angeschriebene Ladegewicht oder die angeschriebene Tragfähigkeit um mehr als 5 % überschritten ist; im zweiten Fall schon dann, wenn die Belastung die Tragfähigkeit überhaupt übersteigt. Gerstner gibt als Grund dieser auf den ersten Blick auffallenden Unterscheidung an, dass der Ausdruck „Tragfähigkeit“ im zweiten Falle eine andere Bedeutung hat, als im ersten. Er bedeutet dort die äusserste zulässige Gewichtsgrenze, bei deren noch so kleiner Ueberschreitung die Gefahr beginnt, während er hier mit der „Normalbelastung“ wesentlich gleichbedeutend und daher eine geringfügige Ueberschreitung ohne Bedenken zulässig ist. — Man kann sich hier des Gedankens nicht erwehren, dass zur Beseitigung dieser heiklen Unterscheidungen eine internationale Vereinbarung höchst erwünscht wäre, dass an jedem Wagen die Tragfähigkeit (capacité de chargement) angeschrieben sein solle, bei deren Ueberschreitung dann der Frachtzuschlag zu erheben wäre, während eine etwa ausserdem angebrachte Anschreibung des Ladegewichts hierfür keine Bedeutung hätte.

In den Ausführungsbestimmungen § 4 zu Art. 9 des Internationalen Uebereinkommens ist durch das Zusatzübereinkommen der sog. Generalrevers für Verpackungsmängel eingeführt, wonach es zulässig ist, dass der Versender ein- für allemal der Güterabfertigung eine allgemeine Erklärung abgibt, dass diejenigen Güter, deren Frachtbrief auf diese Erklärung Bezug nimmt, unverpackt bezw. mangelhaft verpackt zur Beförderung aufgegeben sind.

Art. 10, der von den Begleitpapieren und insbesondere von den Zoll- und Steuervorschriften handelt, ist zwar unverändert geblieben, er hat aber zu sehr lebhaften Verhandlungen in der Pariser Revisionskonferenz Anlass gegeben. Deutschland wünschte den dringenden Vorstellungen des deutschen Handelsstandes entsprechend die Beseitigung des sog. Klarirungsmonopols: es sollte die Eisenbahn zwar zur zollamtlichen Abfertigung des unterwegs befindlichen Gutes verpflichtet sein, der Absender sollte aber das Recht haben, im Frachtbriefe sich

selbst oder einem Bevollmächtigten die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften vorzubehalten. Der deutsche Vorschlag wurde von Oesterreich-Ungarn und der Schweiz unterstützt, von Russland und Frankreich bekämpft und fiel mit 5 gegen 4 Stimmen.

Der von der Berechnung der Fracht nach Maassgabe der zu Recht bestehenden gehörig veröffentlichten Tarife handelnde wichtige Art. 11 ist zwar unverändert geblieben, doch gibt Gerstner a. a. O. S. 67 eine interessante Darstellung der obersten Tarifgrundsätze in den Vertragsstaaten nach heutigem Rechtszustand. Für Deutschland kommt hier natürlich vor allem die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung in Betracht, während für Oesterreich-Ungarn die Verordnung der Handelsministerien vom 20. November 1895, betr. die Gewährung von Tarifnachlässen, von besonderer Bedeutung ist, weil durch sie die Veröffentlichung aller neuen oder erneuerten Tarifnachlässe (sog. Refaktien) vorgeschrieben ist. Ferner theilt Gerstner die Erörterungen der Pariser Konferenz darüber mit, was unter gehörig zu veröffentlichten Tarifen zu verstehen sei.

Vielleicht die wichtigste Aenderung, die das Zusatzübereinkommen gebracht hat, betrifft die Bestimmung über die Verjährung der Ansprüche auf Erstattung oder Nachzahlung von Frachtgeldern. Während im früheren Text gesagt war, dass ein solcher Anspruch nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden könne, ist jetzt ausdrücklich gesagt, der Anspruch verjähre in einem Jahre vom Tage der Zahlung an, und es ist den gemeinrechtlichen Anschauungen entsprechend hinzugefügt: „sofern er nicht unter den Parteien durch Anerkenntniss, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt ist". Weiter ist der wichtige Grundsatz neu aufgestellt, dass eine bei der Eisenbahn eingereichte schriftliche Reklamation die Verjährung für so lange hemmen soll, als die Reklamation nicht erledigt ist. Die näheren Vorschriften hierüber sind in einem neuen Abs. 4 zu Art. 45 des Internationalen Uebereinkommens enthalten, der im übrigen von den Entschädigungsforderungen wegen Verlust, Minderung, Beschädigung oder Verspätung handelt und auf den hier Bezug genommen ist. Neu sind auch die Ausführungsbestimmungen (§ 5) zu diesem Art. 12, wonach namentlich zur Erhebung von Frachterstattungsansprüchen im Frankirungsfalle die Beibringung des Frachtbriefduplikats genügen soll.

Aus dem Art. 13 ist in der neuen Fassung die bisherige Beschränkung fortgefallen, dass der Betrag der Nachnahme ohne Einverständniss aller am Transport betheiligten Bahnen den in den bisherigen Ausführungsbestimmungen auf 2000 Fr. für jeden Frachtbrief festgesetzten Höchstbetrag nicht übersteigen dürfe. Auch sind jetzt Nachnahmen auf leicht verderbliche oder die Fracht nicht sicher deckende Güter nicht mehr, wie bisher, unzulässig, sondern es kann nur die Belastung solcher Güter mit Nachnahme verweigert werden; sie ist also vom Ermessen der Eisenbahn abhängig gemacht. Die Bestimmungen über die Lieferfristen (Art. 14) sind unverändert geblieben. Im Art. 15 (nachträgliche Verfügung des Absenders) ist diese Befugniss jetzt auch auf die Fälle ausgedehnt, dass das Gut auf einer über die Bestimmungsstation hinaus oder einer seitwärts gelegenen Station abgeliefert werden soll. Auch sollen Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung von Nachnahmen sowie wegen nachträglicher Frankirung nach dem Ermessen der Eisenbahn zugelassen werden.

Hiermit sind die wesentlichen Aenderungen, welche das Internationale Uebereinkommen selbst durch das Zusatzübereinkommen erfahren hat, erschöpft. Zu erwähnen wären nur noch solche unerheblicher Natur im Art. 31, der die Ausnahmen von der im Art. 30 festgesetzten grundsätzlichen Haftung der Eisenbahn für die Beschädigungen des ihr anvertrauten Gutes behandelt. Die Aenderungen des Textes bestehen nur in einem deutlicheren Ausdruck der gesetzgeberischen Absicht. Ebenso verhält es sich mit einer unbedeutenden Fassungsänderung im Art. 38 (Deklaration des Interesses an der Lieferung). Dagegen bringen die Ausführungsbestimmungen zu diesem Artikel im zweiten Absatze ihres § 9 eine durchgreifendere Neuerung, betreffend die Berechnung des für die gedachte Deklaration zu erhebenden Zuschlages. Dieser sollte bisher 5 vom Tausend der deklarirten Summe für je angefangene 200 km nicht übersteigen, jetzt aber ist bestimmt, dass der Frachtzuschlag für untheilbare Einheiten von je 10 Fr. und 10 km zu berechnen ist und 0,025 Fr. für 1 km und für je 1000 Fr. des Betrages der deklarirten Summe nicht übersteigen darf. Im Abs. 3 ist die bisherige Bestimmung, dass der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag 50 Cts. betragen soll, durch den Zusatz „für den ganzen Durchlauf" ergänzt und dadurch die den Verfrachtern günstigere Auslegung gesichert.

Im Art. 44 (Erlöschen der Entschädigungsansprüche) ist die Frist für Anbringung von Reklamationen wegen Entschädigungen für Verspätung von 7 auf 14 Tage verlängert. Die die Hemmung der Verjährung betreffende Bestimmung im Art. 45 ist schon oben besprochen.

Damit ist nun zwar die gewiss nicht grosse Liste der Aenderungen des Internationalen Uebereinkommens erschöpft, keineswegs aber der Inhalt der Gerstner'schen Schrift, die nicht nur überall auf die mit dem Internationalen Uebereinkommen gleichen Schritt haltende Fortentwickelung des neuen deutschen Handelsgesetzbuches und der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie der Gesetzgebung der übrigen Vertragsstaaten aufmerksam macht, sondern bei jedem irgend bedeutsamen Punkt des Internationalen Uebereinkommens die durch die zwischenzeitliche Gesetzgebung, Rechtsprechung und Litteratur eingetretene Bereicherung des gesammten mit dem Internationalen Uebereinkommen in Zusammenhang stehenden wissenschaftlichen Gebietes zur Anschauung bringt und hierzu durch eigene scharfsinnige Ausführungen beiträgt.

Wir müssen es uns hier versagen, dem Verfasser überall zu folgen, und den Leser auf das Buch selbst verweisen, möchten aber doch zum Schluss noch hier kurz einiges von dem erwähnen, was Gerstner über die bisherige weitere Entwickelung und Thätigkeit des Berner Centralamts als der durch das Internationale Uebereinkommen zur Erleichterung und Sicherung seiner Ausführung eingesetzten Behörde sagt. Er bezeichnet es als eine günstige Fügung, dass einer der hervorragendsten Staatsmänner der Schweiz, Numa Droz, sich entschloss, die ihm angebotene Leitung des Centralamts als erster Direktor zu übernehmen. Zu allgemeinem Bedauern ist er indessen seiner erfolgreichen Thätigkeit schon am 15. Dezember 1899 durch ein allzufrühes Hinscheiden entrissen. Gerstner selbst hat seinem Andenken in Nr. 99 Jahrg. 1899 S. 1603 d. Ztg. warme Worte hoher Anerkennung gewidmet. Die Leitung des Centralamts wird durch Droz' Nachfolger, Dr. Forrer aus Winterthur, welchem die bewährte Kraft des Vizedirektors Farrner zur Seite steht, in gleichem Geiste weitergeführt. Als Organ des Centralamts wird die seit 1893 in Monatsheften erscheinende bekannte „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" herausgegeben. Die Thätigkeit als Schiedsgericht in Rückgriffsstreitigkeiten unter den Vertragsstaaten hat das Centralamt bis jetzt in sechs Fällen ausgeübt, dagegen zur Ausübung der ihm durch Art. 57 Int. Ueb. zugewiesenen Aufgabe, als Vermittler bei Regelung der aus dem internationalen Transport herrührenden Forderungen zu dienen, bisher keine Gelegenheit gehabt.

Nach dem Schlussartikel 60 des Internationalen Uebereinkommens ist dieses bekanntlich für jeden betheiligten Staat auf 3 Jahre von dem Tage seines Inkrafttretens an verbindlich; diese Frist verlängert sich, wenn von dem Kündigungsrecht kein Gebrauch gemacht wird, immer um weitere 3 Jahre. Es ist wohl zu hoffen, dass es, wie bisher, auch in Zukunft zu keiner Kündigung kommen, vielmehr das Internationale Uebereinkommen durch den Beitritt noch anderer europäischer Staaten, von denen namentlich Schweden, Spanien und die Balkanstaaten bei dem mit ihnen stattfindenden regen Güteraustausch vermisst werden, allmählich ein fast ganz Europa umfassendes Geltungsgebiet erlangen wird. v. M.

Die schnellsten Eisenbahnzüge in Deutschland, Frankreich und England.

Wir erhalten zu dieser Frage von sehr geschätzter Seite folgende Zuschrift: Die in Nr. 76 d. Ztg. unter vorstehender Ueberschrift veröffentlichte Abhandlung gibt zwar ein zutreffendes Bild, bedarf aber doch m. E. einer kleinen Ergänzung. Die Abhandlung zählt nämlich in einer 12 Spalten umfassenden Zusammenstellung von jedem der drei Länder 48 Züge auf, indem von jeder Hauptlinie die 6 schnellsten Züge ausgewählt sind. In den Spalten 4 und 5 ist die Fahrtdauer im ganzen, in 6 und 7 das Anhalten unterwegs aufgeführt, während in 8 und 9 die wirkliche Fahrzeit lediglich durch Abzug der Aufenthalte berechnet ist. Da nun ferner die Fahrgeschwindigkeit nur durch Theilung der zurückgelegten Kilometer durch die Fahrzeit ermittelt wird, so ist der Zeitverlust, der, abgesehen vom fahrplanmässigen Aufenthalt, durch die dem Halten vorangehende Geschwindigkeitsverminderung und durch die Ingangsetzung des Zuges bis zur Erzielung der vollen Geschwindigkeit entsteht, unberücksichtigt geblieben. Um diesen Zeitverlust möglichst genau zu bestimmen, werden schon seit längerer Zeit Versuche angestellt. Aus diesen Versuchen kann man bereits jetzt den Schluss ziehen, dass der Fahrverlust mit rund 2 Minuten für jeden Aufenthalt in Rechnung gezogen werden muss, d. h. der Zug würde zwischen 2 Stationen um 2 Minuten schneller fahren können, wenn er seine volle Geschwindigkeit sowohl bis zum Augenblick des Stillstandes beibehalten, als auch im Augenblick des Anfahrens sofort wieder anwenden könnte.

Berechnet man hiernach die Spalten 8 bis 11 der oben erwähnten Zusammenstellung, so ergeben sich die folgenden Werthe:

1 Bezeichnung der Bahnlinien	8 Ideelle Fahrzeit Std.	9 Min.	10 Fahrgeschwindigkeit in der Stunde km	11 Durchschnittsgeschwindigkeit der 6 Züge jeder Bahnlinie km	12 Bemerkungen
I. Deutschland.					
A. Berlin-Hamburg, 286 km	3	31	81,3		
	3	22	85,0		
	3	30	81,7		
	3	32	80,9		
	3	30	81,7		
	3	33	80,6	81,9	
B. Berlin-Oderberg, 510 km	6	30	78,5		
	6	55	73,7		
	6	52	74,3		
	6	50	74,6		
	7	01	72,7		
	6	59	73,0	74,5	
C. Berlin-Posen-Thorn, 407 km	5	33	73,3		
	5	31	73,8		
	5	33	73,3		
	5	41	71,6		
	5	27	74,7		
	5	46	70,6	72,9	
D. Berlin-Leipzig, 173 km	2	15	76,9		*)
	2	20	74,1		*)
	2	34	67,4		
	2	24	72,1		
	2	34	67,4		
	2	30	69,2	71,2	
E. Berlin-Hannover-Köln, 583 km	8	25	69,3		
	8	12	71,1		
	8	02	72,6		
	7	58	73,2		
	8	19	70,1		
	8	15	70,7	71,2	
F. Berlin-Halle-Frankfurt, 539 km	7	33	71,4		
	7	38	70,6		
	7	42	70,0		
	7	42	70,0		
	8	04	69,3		
	8	06	69,0	70,1	
G. Frankfurt-Karlsruhe-Basel, 336 km bezw. 339 km	4	31	74,4		
	4	21	77,2		
	4	38	73,2		
	4	38	73,2		
	4	41	72,4		
	4	59	68,0	73,1	
H. Berlin-Königsberg-Eydtkuhnen, 743 km	10	30	70,8		
	10	52	68,4		
	10	50	68,6		
	10	57	67,9		
	10	46	69,0		
	10	57	67,9	68,8	
II. Frankreich.					
A. Paris-Calais, 298 km	3	40	81,3		*)
	3	30	85,1		*)
	3	30	85,1		
	3	50	77,7		
	4	05	73,0		
	3	41	80,9	80,5	
B. Paris-Erquelines, 240 km	2	40	90,0		
	2	53	83,2		
	3	06	77,4		
	2	49	85,2		
	3	13	74,6		
	3	11	75,4		
C. Paris-Avricourt, 410 km	5	11	79,1		
	5	52	70,0		
	5	27	75,2		
	6	01	68,1		
	5	32	74,4		
	5	36	73,2	73,3	
D. Paris-Belfort, 443 km	5	53	75,3		
	5	38	78,6		
	5	58	74,2		
	6	08	72,2		
	6	01	73,6		
	6	06	72,6	74,4	
E. Paris-Rouen-Havre, 228 km	2	53	79,1		
	2	50	80,5		
	3	14	70,5		
	3	05	73,9		
	3	22	67,7		
	3	16	69,8	73,6	
F. Paris-Poitiers-Bordeaux, 585 km	6	24	91,4		
	6	58	84,0		
	6	54	84,8		
	6	42	87,3		
	8	08	71,9		
	7	59	73,3	82,1	
G. Bordeaux-Irun, 236 km	3	09	74,9		
	3	05	76,5		
	3	39	64,7		
	3	43	63,5		
	3	29	67,8		
	3	38	65,0	68,7	
H. Paris-Lyon-Marseille, 863 km	11	23	75,8		
	11	34	74,6		
	11	39	74,1		
	11	43	73,7		
	12	28	69,2		
	12	28	69,2	72,8	
III. England.					
A. London-Newcastle-Edinburg, 636 km	7	16	87,5		
	7	34	84,1		
	7	16	87,5		
	7	52	80,8		
	7	23	86,1		
	7	34	84,1	86,0	

*) Ebenso wie in Nr. 76 d. Ztg., weil die Züge nicht anhalten.

1 Bezeichnung der Bahnlinien	8 Ideelle Fahrzeit Std.	9 Min.	10 Fahrgeschwindigkeit in der Stunde km	11 Durchschnittsgeschwindigkeit der 6 Züge jeder Bahnlinie km	12 Bemerkungen
B. London-Leeds-Glasgow, 684 km	8	08	84,1		
	8	14	83,1		
	8	20	82,1		
	8	25	81,3		
	8	17	82,6		
	8	34	79,8	82,2	
C. London-Crewe-Glasgow, 646 km	7	39	84,4		
	7	54	81,8		
	7	59	80,9		
	8	00	80,8		
	7	58	81,1		
	8	01	80,6	81,6	
D. London-Dover, 124 km	1	46	70,2		*)
	1	45	70,9		
	1	45	70,9		
	1	50	67,6		
	1	49	68,3		
	1	50	67,6	69,3	
E. London-Bristol-Plymouth, 398 km	4	51	82,1		
	4	52	81,8		
	4	55	80,9		
	4	55	80,9		
	5	12	76,5		
	5	07	77,8	80,0	
F. London-Nordhampton-Birmingham, 182 km	2	08	85,3		
	2	13	82,1		
	2	09	84,7		
	2	13	82,1		
	2	13	82,1		
	2	12	82,7	83,2	
G. London-Leicester-Manchester, 309 km	3	58	77,9		
	3	52	79,9		
	3	56	78,6		
	4	01	76,9		
	4	07	75,1		
	3	59	77,6	77,7	
H. London-Crewe-Liverpool, 312 km	3	58	78,7		
	3	57	79,0		
	4	04	76,7		
	4	02	77,4		
	4	05	76,4		
	4	05	76,4	77,4	

Es ist auffallend, dass die Züge zwischen London und Dover, obgleich sie unterwegs nicht anhalten, so langsam fahren — sie sind sogar die langsamsten aller acht englischen Linien —, während die gleichfalls nicht anhaltenden französischen Züge Paris-Calais 81,3 bezw. 85,1 und die deutschen zwischen Berlin und Leipzig 76,9 bezw. 74,1 km Geschwindigkeit erreichen.

Es sei noch gestattet, folgende Uebersichten beizufügen, wobei die Angaben aus Nr. 76 d. Ztg. eingeklammert sind:

Land	Stundengeschwindigkeit in Kilometern			Anzahl der Züge, die eine Stundengeschwindigkeit erreichten von			
	grösste	kleinste	mittlere	über 80 km	75,1 bis 80 km	70 bis 75 km	unter 70 km
Deutschland	85,0 (84,1)	67,4 (63,8)	73,9 (70,3)	6 (5)	3 (4)	27 (10)	12 (29)
Frankreich	91,4 (89,6)	63,5 (57,3)	75,8 (73,3)	12 (9)	10 (7)	17 (18)	9 (14)
England	87,5 (85,9)	67,6 (67,6)	79,7 (78,0)	27 (14)	15 (26)	3 (5)	3 (3)

Man bemerkt, dass die geänderte Berechnungsart hauptsächlich England bei den schnellsten und Deutschland bei den weniger schnell fahrenden Zügen betroffen hat, während die Veränderungen für Frankreich geringfügig sind. Andererseits ist der Unterschied in der aus 48 Zügen gemittelten Geschwindigkeit hiernach nicht gross, besonders wenn man bedenkt, dass die ausschlaggebenden Umstände nicht überall die gleichen sein können.

*) Aendert sich nicht gegen die Angabe in Nr. 76, weil die Züge unterwegs nicht anhalten.

Ganz ausser Betracht bleibt noch, dass fast alle deutschen Bahnen in ihrer geraden und flachen Linienführung durch die in den letzten 20 Jahren erfolgten Umbauten der meisten grösseren Stationen erheblich beeinträchtigt worden sind, wogegen die Bahnen in England und Frankreich entweder von Anfang an hochgelegt oder auch heute noch in der Ebene und Geraden belassen worden sind. Hierin dürfte neben der gesetzlich erlaubten höheren Geschwindigkeit auch ein Grund liegen, dass in den fraglichen beiden Ländern im Durchschnitt etwas schneller gefahren wird als bei uns.

P.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die Einnahmen der preussischen Staatsbahnen waren im September d. J. mit 119 000 000 ℳ um 4 300 000 ℳ oder auf 1 km mit 3 825 ℳ um 214 ℳ geringer als im September 1900. Die Abnahme vertheilte sich ziemlich gleichmässig auf den Personen- und Güterverkehr. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr waren mit 34 900 000 ℳ um 1 580 000 ℳ und die Einnahmen aus dem Güterverkehr mit 77 260 000 ℳ um 2 480 000 ℳ geringer als im Vorjahre. Im ersten Halbjahre des laufenden Etatsjahres waren die Einnahmen mit 708 720 000 ℳ um 14 930 000 ℳ oder auf 1 km mit 22 925 ℳ um 872 ℳ geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Dieser Rückgang der Einnahmen wurde zum grössten Theil durch den Güterverkehr verschuldet, der mit 443 670 000 ℳ Verkehrseinnahmen um 12 820 000 ℳ weniger aufwies als im Vorjahre, während die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 224 930 000 ℳ nur um 1 160 000 ℳ hinter den Einnahmen des Vorjahres zurückblieben.

Zu dem Rückgange der Einnahmen im September bemerken die „Berliner Politischen Nachrichten": „Wenn es keinem Zweifel unterliegt, dass der Rückgang der Eisenbahneinnahmen aus dem Personenverkehr, welchen das zweite Vierteljahr zum Gegensatz im ersten bei der preussischen Eisenbahnverwaltung aufweist, wenigstens zum Theil auf die Einführung der 45 tägigen Gültigkeit für die Rückfahrkarten zurückzuführen ist, so würde man doch irren, wenn man annehmen wollte, dass diese Verkehrserleichterung dauernd so ungünstig auf die Verkehrseinnahmen einwirken würde, wie dies im letzten Vierteljahr der Fall war. Abgesehen davon, dass die von der Verkehrserleichterung zu erhoffende Steigerung des Verkehrs, welche finanziell einen gewissen Ausgleich erhoffen lässt, erst nach längerer Zeit einzutreten pflegt, bestanden in dem letzten Vierteljahre insofern Ausnahmeverhält-

nisse, als neben der 45tägigen Rückfahrkarte noch alle die anderen, zum Theile niedrigere Sätze enthaltenden Ausnahmefahrkarten in Geltung waren, deren Aufhebung erst mit dem 1. Oktober erfolgen konnte. Die Beseitigung dieser überaus zahlreichen Sonderfahrkarten bedeutet nicht allein eine sehr erhebliche und sehr erwünschte Vereinfachung des Fahrkartenwesens, sondern auch einen theilweisen Ausgleich für den Einnahmeausfall infolge der Einführung 45tägiger Gültigkeit für alle Rückfahrkarten. Man wird daher in der Folge mit einer geringeren Wirkung der erwähnten Tarifmaassregel auf die Einnahmen der Staatsbahnen aus dem Personenverkehr rechnen können."

— **Die preussische Staatsbahnverwaltung und die Kleinbahnen.** Dem gegen die preussische Staatsbahnverwaltung neuerdings mehrfach erhobenen Vorwurf engherziger Behandlung der Kleinbahnen wird in den „Berl. N. Nachr." mit nachstehendem entgegengetreten:

„Es sei daran erinnert, dass die Benutzung eisenbahnfiskalischer Grundstücke für die Zwecke der Kleinbahnen in der Regel unentgeltlich, bei nutzbringenden Flächen aber gegen die ortsübliche Pacht gestattet wird. Ferner werden für die von Seiten der Eisenbahnen auszuübende Bewachung und Bedienung der Einführungsanlagen in den ersten fünf Jahren nach Eröffnung der Kleinbahn nur die der Eisenbahn verursachten thatsächlichen Mehrkosten in Rechnung gestellt. Alsdann werden für die zur baulichen Unterhaltung der Gleise erforderlichen Arbeiten sowie für die Gangbarhaltung, Schmierung und Erleuchtung der Weichen mässige, nach den durchschnittlichen Selbstkosten berechnete Pauschvergütungen festgesetzt. Die Zuführung und Abholung der Wagen nach und von den Kleinbahnen erfolgt seitens der Staatsbahnen in der Regel unentgeltlich. Wirthschaftlich schwachen Kleinbahnen mit geringem Uebergangsverkehr von und zur Staatsbahn werden von dieser die hierzu erforderlichen Wagen meist ohne Vergütung zur Verfügung gestellt; Standgelder werden nur bei Ueberschreitung der tarifmässigen Ladefrist erhoben. Für die von den Kleinbahnen beschafften und in den preussischen Staatsbahnwagenpark eingestellten Wagen wird das aufgewendete Kapital verzinst und getilgt; ausserdem besorgt die Staatsbahn die Ausbesserung dieser Wagen, einschliesslich der Erneuerung der Achsen und Radreifen, auf ihre Kosten. An der Herstellung direkter Tarife, die mit einer Frachtermässigung keineswegs gleichbedeutend ist, hat die überwiegende Mehrzahl der Kleinbahnen, schon wegen der damit verbundenen Belastung durch ein für sie ungeeignetes und kostspieliges Abfertigungs- und Rechnungswesen, kein oder nur ein sehr untergeordnetes Interesse. Bei der Entscheidung über die Zulassung oder Nichtzulassung von Kleinbahnen ist nach Maassgabe der Gesetzgebung die rechtliche und wirthschaftliche Natur dieser vorwiegend für den Lokalverkehr bestimmten Schienenverbindungen maassgebend; hingegen tritt das finanzielle Interesse der Staatseisenbahnen hierbei in den Hintergrund. Ob eine Schienenverbindung vorwiegend dem örtlichen Verkehr oder den Interessen des allgemeinen Verkehrs (laut Gesetz vom 3. November 1838) dienen würde, ist natürlich von einer ganzen Reihe von Erwägungen abhängig. Durch Aenderung des Planes kann auch die Stellungnahme in Bezug auf die Zulassung von Kleinbahnen eine andere werden. Im übrigen hat der Landtag im Jahre 1897 die hierfür maassgebenden Grundsätze gutgeheissen. Endlich noch ein Wort über den Durchgangsverkehr. Zweifellos ist der reine Durchgangsverkehr von Eisenbahn zu Eisenbahn über eine Kleinbahn als Mittelglied der Beförderung mit dem gesetzlich festgelegten Kleinbahncharakter unvereinbar. Dagegen hat sich die Ausschliessung vom Durchgangsverkehr in einem weiteren Sinne, insbesondere zwischen den Eisenbahnanschlusspunkten, nur in ganz vereinzelten Fällen als nothwendig erwiesen. Nach den hier skizzirten Grundsätzen ist das Verhalten der preussischen Staatseisenbahnen zu den Kleinbahnen geregelt. Dass die Kleinbahnen unter diesen Normen leben und gedeihen können, bezeugt ihre flotte Entwickelung."

— **Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes und der Zugverbindungen in der Provinz Posen.** Gegenüber den Behauptungen, dass die Provinz Posen in Bezug auf den Ausbau ihres Eisenbahnnetzes vernachlässigt werde, mag darauf hingewiesen werden, schreiben die „B. P. N.", dass bereits im Jahre 1900 in dieser Provinz nahezu 2000 km Staatsbahnen, davon die grössere Hälfte Vollbahnen, im Betriebe waren und seitdem noch einige neue Bahnstrecken hinzugetreten sind. In der Provinz Posen entfielen in jenem Jahre bereits auf je 10000 Einwohner 10,51 km Staatsbahnen, während in der Provinz Ostpreussen auf die gleiche Einwohnerzahl nur 8,88, in Westpreussen nur 9,22, in Pommern 9,54, in Schlesien 8,52 und in Brandenburg 6,27, im Durchschnitt der sechs östlichen Provinzen 8,30 km entfielen. Im Vergleich zu der Einwohnerzahl war daher die Provinz Posen in jenem Jahre die mit Eisenbahnen am reichlichsten ausgestattete Provinz der östlichen Staatshälfte. Aber auch in Bezug auf die Verhältnisse der Bahnen zur Fläche steht Posen mit 6,86 km auf 10000 ha über dem Durchschnitt der östlichen Staatshälfte mit 6,73 km auf 10000 ha und übertrifft in noch höherem Maasse die Provinzen Ost- und Westpreussen sowie Pommern mit 5,88, 5,59 und 5,07 km auf 10000 ha. Die Provinzialhauptstadt Posen ist der Mittelpunkt eines weitverzweigten, strahlenförmig von ihr ausgehenden Bahnnetzes. Drei dieser Bahnen führen über Reppen und Kreuz nach der Reichshauptstadt Berlin. Eine weitere Bahn über Guben stellt die direkte Verbindung mit dem Hauptabsatzmarkte für landwirthschaftliche Produkte der Provinz Posen, dem Königreich Sachsen, her. Eine direkte Eisenbahnverbindung besteht ferner zwischen Posen und Breslau und ebenso von Posen über Kreuzburg mit dem oberschlesischen Montanrevier. Die Bahn Posen-Kreuz ist ferner das erste Stück der direkten Bahnlinie Posen-Kreuz-Stargard-Stettin. Eine ganze Reihe von Linien verbindet Posen mit den grossen nach Osten, nach Danzig, Königsberg und Warschau führenden Bahnlinien, nämlich Posen-Schneidemühl, Posen-Bromberg, Posen-Inowrazlaw-Thorn. Endlich besteht noch eine direkte Linie nach der russischen Grenze über Wreschen-Strzalkowo. Man wird anerkennen müssen, dass die Stadt Posen nach allen Verkehrsrichtungen mit Bahnverbindungen mehr als ausreichend ausgestattet ist. Neuerdings ist die Eisenbahnverwaltung bemüht, planmässig die Verbindung zwischen den strahlenförmig von Posen ausgehenden Bahnlinien unter einander herzustellen und so die grösseren Maschen des Eisenbahnnetzes der Provinz in einer den örtlichen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Weise auszufüllen. Zu diesem Zwecke ist auch in den letzten Nebenbahnvorlagen die Provinz Posen regelmässig bedacht worden, und es wird in dieser Weise auch in Zukunft fortgefahren werden. Wie in Bezug auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes die Eisenbahnverwaltung in der Provinz Posen dem Verkehrsbedürfniss durchaus gerecht geworden ist, so ist sie auch in Bezug auf die Einrichtung der Züge, insbesondere die Einrichtung von Schnellzügen den Wünschen der Provinz nach Möglichkeit entgegengekommen. Besonders ist in der letzten Zeit die Zahl der Schnellzüge und der Schnellzugverbindungen stetig vermehrt worden, obwohl die Benutzung dieser Züge noch viel zu wünschen übrig lässt. Auch nach dieser Richtung wird die Eisenbahnverwaltung fortfahren, innerhalb der durch die Rücksicht auf die Wirthschaftlichkeit gebotenen Grenzen nicht nur den Verkehrsbedürfnissen, sondern auch den Verkehrswünschen der Provinz Posen nach Möglichkeit entgegenzukommen.

— **Zur Eisenbahnfrage Bürgel-Jena** wird der „Südd. Reichskorresp." mit Bezug auf die schon in Nr. 81 S. 1244 d. Ztg. zurückgewiesenen Angriffe einiger Blätter auf die preussische Eisenbahnpolitik in Thüringen unter dem 18. d. Mts. aus Jena folgendes geschrieben:

„In der hier erscheinenden ‚Thüringischen Rundschau' war vor kurzem ein Artikel zum Abdruck gelangt, der sich mit der preussischen Eisenbahnpolitik, soweit die thüringischen Staaten in Betracht kommen, befasste und der vielen anderen Blättern, zumal den demokratischen, Anlass bot, dieses Thema cum ira, aber sine studio zu erörtern. Jedenfalls war dieser Pressstreit für die weimarische Regierung insofern sehr peinlich, als man in demselben die preussische Eisenbahnverwaltung in durchaus ungerechter Weise angriff und derselben geradezu einen grundsätzlichen Terrorismus vorwarf. Selbstredend trat die weimarische Regierung dem energisch entgegen und hat jetzt auch in offizieller Weise die Erklärung abgegeben, dass die preussische Eisenbahnverwaltung stets redlich bemüht sei, so weit es ihr irgend möglich ist, den Wünschen aller Interessenten und Adjazenten bei dem Bau neuer thüringischen Bahnlinien Rechnung zu tragen. Dass dies nun nicht durchweg und nicht immer im Bereich der Möglichkeit liegen kann, muss jeder objektiv Urtheilende doch einsehen. Was nun besonders die oben angedeuteten Anklagen und Vorwürfe anlangt (es handelt sich um ein Bahnprojekt Eisenberg-Bürgel-Porstendorf, zu dessen Grunderwerbungskosten die Stadt Jena 30000 ℳ beisteuern wollte, falls alle Züge dieser Linie nach Jena durchgeführt würden), so erklärt jetzt die sachsen-weimarische Regierung, dass dieselben, wenn überhaupt berechtigt, nicht gegen Preussen, sondern gegen sie selber erhoben werden müssten, da sie (die sachsen-weimarische Regierung) von der Stadt Jena eine Erhöhung der Beisteuer von 30000 auf 60000 ℳ gefordert und gleichzeitig den Wunsch geäussert habe: von der erwähnten Durchführung aller Züge nach Jena Abstand nehmen zu wollen, zumal sie eine vertragsmässige Zusage Preussens besitze, dass die Züge, deren Durchführnng unthunlich erscheine, in Porstendorf günstigen Anschluss an die Züge der Bahn Jena-Kamburg erhalten sollten. Die ganze Hetze gegen Preussen ist damit denn eigentlich unter den Tisch gefallen, allein gewissen Blättern scheint dieselbe so sehr erwünschtes Wasser auf ihr Klatschmühlen gewesen zu sein, dass sie sich trotz alledem und alledem so bald nicht zum Rückzuge entschliessen dürften."

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesi-**

schen Kohlenrevier. Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. Oktober d. J. in 13 Arbeitstagen 204 258 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 712 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 209 468 und auf den Arbeitstag 16 113 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. Oktober d. J. auf den Arbeitstag 401 und im ganzen 5 210 Doppelwagen oder 2,5 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. Oktober d. J. 30 974 Doppelwagen gegen 32 256, in Oberschlesien 77 075 Doppelwagen gegen 75 557 und in den drei Bezirken zusammen 312 307 Doppelwagen gegen 317 281 und war demnach im Saarbezirk 1 282 Doppelwagen oder 4,0 % geringer, in Oberschlesien 1 518 Doppelwagen oder 2,0 % höher und in den drei Bezirken zusammen 4 974 Doppelwagen oder 1,6 % niedriger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1900.

— **Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn.** In der Tauentzienstrasse ist vor einigen Tagen der erste Theil der Unterpflasterbahn vom Wittenbergplatz bis zur Kaiser Wilhelm-Gedächtnisskirche vollständig fertiggestellt worden. Die breite Mittelpromenade ist wieder hergestellt, und keine Spur, kein Laut verräth, dass unter den Anlagen sich eine elektrische Bahn befindet, auf der man in 7—8 Minuten zum Potsdamer Bahnhof und in 18 Minuten zum schlesischen Bahnhof gelangen wird. Ueber den Beton des Tunnels ist eine Schicht Steinschlag, darauf eine Lehmschicht und zuletzt auf dem breiten Fussweg Kies aufgeschüttet worden. Die Streifen zu beiden Seiten haben guten Mutterboden erhalten, der den Anpflanzungen reichliche Nahrung gewährt. Auch die Strecke vom Wittenbergplatz bis zum Nollendorfplatz hat in den letzten Wochen grosse Fortschritte gemacht. Der Tunnel ist bis auf eine kleine Strecke zwischen dem Wittenbergplatz und der Lutherstrasse zugedeckt. Man hat bereits mit der Aufschüttung von Steinschlag, Lehm und Kies begonnen. Die Strassenbahn verkehrt bis auf ein ganz kleines Stückchen wieder auf ihren alten Gleisen. Die Rampe zum Bahnhof Nollendorfplatz ist schon mit Gleisen versehen. Auf dem Nollendorfplatz ist der Bauzaun entfernt. Die Anlagen sind in der Hauptsache wieder in den früheren Stand gesetzt.

— **Erweiterung der Eisenbahnanlagen Lübecks.** Die amtlichen „Lübeckischen Anzeigen" erklären mit Bezug auf die bevorstehende nochmalige Verhandlung über eine Erweiterung der Eisenbahnanlagen Lübecks in der Generalversammlung der Lübeck-Büchener Privatbahngesellschaft, dass im Fall einer nochmaligen Ablehnung der Vorlagen Zwangsmaassregeln seitens des Staates bevorstehen, welche in der Verweigerung der Erlaubniss einer weiteren Benutzung des den Betriebsvorschriften nicht entsprechenden Bahnhofes in Lübeck sowie in der Heranziehung der Gesellschaft mit 6 % zur Einkommensteuer bestehen werden. Nach dem jetzigen Vorschlage will der Staat Lübeck freien Grund und Boden und 4 500 000 ℳ beisteuern; im Ablehnungsfalle würde die Gesellschaft den Bahnhof ohne Beihilfe des Staates bauen müssen.

— **Der Jahresbericht der grossherzoglich oldenburgischen Eisenbahnverwaltung** über die im Betriebsjahre 1900 erzielten Ergebnisse weist zunächst eine abermalige geringe Erweiterung des Schienennetzes nach, indem die 10 km lange Bahnstrecke Neuenkirchen-Hesepe und die 7 km lange Bahn Holdorf-Damme am 1. Mai 1900 dem Verkehr übergeben worden sind. Das in dem gesammten Bahnnetze von nunmehr 570 (553) km Länge steckende oldenburgische Anlagekapital erhöhte sich dadurch auf 58 462 574 (56 150 925) ℳ, so dass also der Ausbau des jetzt zu einem vorläufigen Abschluss gelangten Netzes dem oldenburgischen Staate für jedes Kilometer rd. 100 000 ℳ gekostet hat. Die am Jahresschlusse vorhandenen Betriebsmittel zählten 132 (126) Lokomotiven, 78 (74) Tender, 220 (216) Personenwagen und 1 535 (1 484) Güterwagen, darunter 55 Gepäckwagen. Lokomotivkilometer wurden geleistet 4 276 141 (4 297 648), davon Nutzkilometer 3 165 570 (3 010 017). Die Zahl der auf eigener Strecke geleisteten Wagenachskilometer stellte sich im ganzen auf 83 156 984 (78 053 063). Es wurden befördert 5 410 513 (5 101 282) Personen, darunter in I. Klasse 6 650 (6 364), in II. Klasse 434 556 (404 347), in III. Klasse 4 917 037 (4 630 969) und in IV. Klasse 52 270. Die IV. Klasse wird bislang nur auf den im preussischen Gebiete belegenen Strecken geführt. Eingenommen wurden im Personenverkehr 3 428 665 (3 215 557) ℳ. Im Güterverkehr gelangten 1 770 630 (1 800 437) t zur Beförderung und ergaben einschliesslich der Nebengebühren einen Einnahmeertrag von 4 711 107 (4 518 970) ℳ. Geleistet wurden im ganzen 116 080 479 tkm, so dass die Einnahme im Durchschnitt 4,05 (4,2) ₰ für das Tonnenkilometer betrug. Die Gesammteinnahme betrug 9 901 994 (8 613 179) ℳ oder 17 372 (15 575) für das Kilometer. Darunter waren 1 373 867 (508 270) ℳ Nebeneinnahmen, von welchen 580 187 ℳ durch Verkauf und Abgabe von Materialien und Abfällen erzielt wurden. Die Gesammtausgaben stellten sich einschliesslich der an Preussen für die Benutzung der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven gezahlten Vergütung von 711 342 ℳ auf 7 472 952 (6 265 060) ℳ oder auf 13 011 (11 330) ℳ für das Kilometer. Der Reinertrag war somit 2 429 042 (2 348 059) ℳ, und das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen berechnet sich auf 75,47 (72,74) %. Dieser Ertrag entspricht einer Verzinsung des von Oldenburg aufgewendeten Anlagekapitals zu 4,15 (4,18) %.

Die Zahl der Bediensteten betrug 3 225 (3 089), darunter 1 782 (1 493) Beamte und 1 443 (1 526) Arbeiter. Die gesammten Ausgaben an Gehältern, Tagegeldern und Arbeitslöhnen betrugen 3 366 205 (3 068 931) ℳ. Die persönlichen Ausgaben der Verwaltung stellten sich auf 5 905 (5 549) ℳ für das Kilometer Betriebslänge und auf 1 044 (993) ℳ für die einzelne beschäftigte Person. Von den Beamten waren 578 (548) etatsmässig und 1 204 (945) diätarisch angestellt. Die etatsmässig angestellten Beamten bezogen 1 052 547 (943 525) ℳ, die diätarisch angestellten Beamten 836 325 (714 010) ℳ Gehalt. An Arbeiterlöhnen wurden insgesammt 1 135 926 (1 038 833) ℳ gezahlt, so dass auf den einzelnen Arbeiter ein Durchschnittslohn von 787 (651) ℳ entfiel. Diese Zahlen ergeben, dass sich der Posten für persönliche Ausgaben seit dem Vorjahre um rd. 300 000 ℳ oder um etwa 10 % erhöht hat, dass nahezu 300 Arbeiter oder rd. 20 % des früheren Bestandes aus dem Arbeiterverhältniss in eine Beamtenstellung übergeführt sind und dass sich der Durchschnittslohn der im Arbeiterverhältniss verbliebenen Bahnbediensteten um 136 ℳ oder um mehr als 20 % erhöht hat. Trotz dieser erheblichen Ausgabenerhöhung ist die Verzinsung des Anlagekapitals nur ganz unwesentlich — von 4,18 auf 4,15 % — zurückgegangen.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat September d. J. sind bei einer Bahnlänge von 5 785 (im Vorjahre 5 732) km befördert worden 2 953 031 (2 903 195) Personen und 1 487 067 (1 697 642) t Güter. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 4 826 535 (5 457 620) ℳ, aus dem Güterverkehr 8 611 726 (9 338 454) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 324 908 (347 940) ℳ und aus dem Thiertransport 309 624 (286 807) ℳ, zusammen 14 072 793 ℳ, gegen 15 430 821 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahme von Januar bis einschliesslich September beziffert sich auf 115 085 820 Mark, weniger gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes um 3 887 416 ℳ.

— **Handhabung der Wohnungsaufsicht** in den Gebäuden der **bayerischen Staatseisenbahnen.** Nach Maassgabe der königlichen Verordnung vom 10. Februar d. J., nach welcher die Wohnungsaufsicht in den Staatsgebäuden durch die zur Ueberwachung dieser Gebäude zuständigen Beamten ausgeübt wird, obliegt diese Aufsicht, insoweit Gebäude der Staatseisenbahnverwaltung, der Bodenseedampfschifffahrt- und Mainkettenschleppschifffahrt-Verwaltung sowie die auf Bahneigenthum befindlichen Postgebäude in Frage kommen, den zuständigen Staatsbahningenieuren, für den Bereich der Kanalverwaltung aber dem Kanalamte. Zum Vollzuge genannter Verordnung hat die Generaldirektion unterm 16. d. Mts. folgendes bestimmt: a) Die Wohnungsaufsicht hat sich auf alle Gebäude und Gebäudetheile, welche zum Aufenthalt für Menschen als Wohn-, Schlaf- oder Arbeitsräume dienen, ferner auf die dazu gehörigen Küchen, Aborte, Zugänge, Keller und sonstigen Räume zu erstrecken. b) Den zur Aufsicht berufenen Organen steht der Zutritt in die Wohnungen frei; sie haben sich jedoch anzumelden, unaufgefordert sich über ihre Person und ihren Dienst auszuweisen und die Besichtigung zu einer Zeit und in einer Weise vorzunehmen, dass hierdurch eine Belästigung der Betheiligten thunlichst ferngehalten wird. c) Bei Besichtigung der Räume ist darauf zu achten, dass sie hinsichtlich ihres baulichen Zustandes und der Art ihrer Verwendung der genannten Verordnung entsprechen. d) Werden Missstände wahrgenommen, welche in der Benutzungsweise begründet sind, so ist die Abstellung vor Inanspruchnahme der zuständigen vorgesetzten Dienststelle zunächst im Wege der Belehrung und Ermahnung zu versuchen; dagegen ist Missständen baulicher Natur baldmöglichst abzuhelfen. e) Insoweit sich endlich bei Handhabung der Wohnungsaufsicht Fragen ergeben, welche die Mitwirkung eines Arztes wünschenswerth erscheinen lassen, sind die Bahnärzte und Postvertrauensärzte oder deren Stellvertreter um gutachtliche Aeusserung anzugehen.

— **Einführung von Lochzangen mit Tagesstempel und Kontrole der Rückfahrkarten in Sachsen.** Die verlängerte Gültigkeit der Rückfahrkarten auf 45 Tage und die neue Bestimmung, dass auf solche Karten die Reise an einem beliebigen Tage angetreten werden darf, geben auch der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung Veranlassung, ihre Bahnsteigschaffner

mit Lochzangen auszurüsten, welche beim Gebrauch gleichzeitig die Angabe des Tages und die Nummer der betreffenden Zange in die Fahrkarte einpressen. Mit derartigen, auf den preussischen Staatsbahnen bereits seit längerer Zeit in Gebrauch befindlichen Zangen sind jetzt zunächst die Bahnsteigschaffner in Dresden, Leipzig und Chemnitz und in den Vororten dieser Städte versehen worden. Die weitere Vertheilung ist den Betriebsdirektionen überlassen, denen die neuen Zangen in Lieferungen von je 50 Stück zugehen. Jeder Zange ist eine Gebrauchsanweisung beigegeben. Da es sich beim Gebrauch der Zangen nicht nur um eine bessere Kontrole der Reisenden, sondern wesentlich auch um eine wirksamere Kontrole der Bahnsteigschaffner handelt, so ist den Schaffnern die richtige und gewissenhafte Einsetzung der Tages- und Monatszahlen zur strengsten Pflicht gemacht. Zugleich sind die Schaffner angewiesen, sorgsam darauf zu achten, dass abgefahrene Rückfahrkarten stets abgenommen werden, und dass auf abgesperrten Stationen die Bescheinigung einer Fahrtunterbrechung durch den diensthabenden Stationsbeamten stets innerhalb der Bahnsteigsperre bewirkt wird.

— **Die Fahrpreisermässigung für Zwecke der Arbeitsvermittelung**, die im Binnenverkehr der württembergischen Staatseisenbahnen besteht, ist auf den direkten Verkehr mit Stationen der bayerischen und badischen Staatseisenbahnen sowie auf den direkten Verkehr zwischen Stationen dieser beiden Verwaltungen im Durchgang über württembergische Strecken ausgedehnt worden.

— **Die Einnahmen der badischen Bahnen** betrugen im Monat September d. J. nach provisorischer Feststellung: aus dem Personenverkehr 2 324 160 ℳ (gegen die provisorischen Einnahmen vom September 1900 weniger 77 860 ℳ), aus dem Güterverkehr 3 514 670 ℳ (— 247 340 ℳ), aus sonstigen Quellen 709 770 ℳ (+ 53 159 ℳ), im ganzen 6 548 600 ℳ (— 272 050 ℳ), vom 1. Januar bis letzten September 55 337 190 ℳ (— 1 286 590 ℳ).

— **Die Postanlagen auf dem Centralbahnhofe in Hamburg.** Die Herstellung des neuen Hauptpersonenbahnhofs in Hamburg, durch welche der Verkehr des dortigen Berliner, des Hannoverschen, des Lübecker und des Klosterthor-Bahnhofs zusammengefasst werden soll, bedingt auch für die Postanstalten eine völlige Neugestaltung ihrer Anlagen, um den Austausch der Postsendungen zwischen den Bahnposten und den Ortspostanstalten künftig an dem zu schaffenden Verkehrsmittelpunkte mit der erforderlichen Schnelligkeit und Sicherheit abwickeln zu können. Die „D. Verkehrszeitung" theilt hierüber mit, dass gleichwohl die Mitunterbringung des Postdienstbetriebes in dem neuen Eisenbahnempfangsgebäude von Anfang an ausser Betracht bleiben musste, da der bedeutende Raumbedarf und der ausserordentlich starke Verkehr auf den Gleisen eine Vereinigung des Post- und Eisenbahn-Verladebetriebes ausschloss. Es erübrigte deshalb nur, in unmittelbarem Anschluss an die Bahnhofsanlagen und in kürzester Verbindung mit denselben ein für Postzwecke geeignetes Gelände zu gewinnen, auf dem ein besonderes Postdienstgebäude errichtet und die erforderlichen Anschlüsse an die Bahngleise hergestellt werden konnten. Durch das Entgegenkommen von Senat und Bürgerschaft, die den grossen Nutzen voll erkannten und würdigten, den eine thunlichst umfassende Unterbringung der mit dem Eisenbahnbetrieb in Verbindung stehenden Postbetriebsstellen am neuen Bahnhofe dem ganzen Postverkehr und damit der Handelswelt Hamburgs bringen musste, sowie durch die Bereitwilligkeit der Eisenbahnverwaltung gelang es, das südlich von der neuen Bahnhofshalle liegende Dreieck zwischen den beiden nach Lübeck und Berlin einerseits und nach Bremen und Hannover andererseits abzweigenden Gleisstrecken für die Postverwaltung zu erwerben.

Das neue Postdienstgebäude wird aus drei Hauptgeschossen nebst Keller- und Dachgeschoss bestehen. In ihm sollen ein Briefpostamt, ein Packetpostamt, das gleichzeitig mit der Wahrnehmung des Bahnhofsdienstes betraut werden soll, sowie die beiden Bahnpostämter 17 und 31 untergebracht werden. Die Postladeanlagen sind nördlich vom Posthause in dem spitzen Winkel zwischen den Berlin-Lübecker und den Bremen-Hannoverschen Hauptgleisen angeordnet. Die Abzweigung der Postgleise beginnt unmittelbar hinter dem südlichen Ende der grossen Bahnhofshalle an der Steinthorbrücke, die etwa 150 m nördlich von der Altmannstrassenbrücke und gleichlaufend mit dieser über die Bahngleisanlagen hinwegführt. Von dem in der Mitte der sämmtlichen Gleisgruppen durch den ganzen Bahnhof verlaufenden Passagegleis und dem Gütergleis zweigen mit stark zusammengedrängten Weichenstrassen die Postgleise ab; durch weitere Weichen werden diese so weit wie irgend möglich auseinandergezogen, so dass am Posthause elf Gleisköpfe entstehen. Zwischen den Postgleisen liegen die Ladebahnsteige, die alle verschiedene Ausdehnung haben; an 4 Bahnsteigkanten ist Platz für je 4 Bahnpostwagen von 12 m Länge, an 5 Kanten für je 3 solcher Wagen und an 2 Kanten für je 2 Wagen. Ausserdem sind noch 3 Bahnsteigkanten in etwas weiterer Entfernung vom Posthause vorhanden, davon 2 für je 3 Wagen und 1 für 2 Wagen. Endlich ist noch Platz vorgesehen zu Aufstellungsgleisen für 8 Wagen ohne Bahnsteig. Im ganzen können also 51 Bahnpostwagen sicher Aufstellung finden, davon 43 an Bahnsteigkanten und nie mehr als höchstens 4 Wagen hintereinander.

Längs der Ostseite des Postgeländes, ungefähr an der Altmannstrasse beginnend, senkt sich nach Norden eine überdeckte Rampe mit einem Gefälle von 1:25 um rd. 3 m hinab zu einem Posttunnel, der etwa 70 m nördlich von der Altmannstrasse unterhalb der ganzen Gleisanlage sich quer zu allen Bahngleisen hinzieht und mit den innerhalb des Personenbahnhofs vorhandenen Gepäck- und Personenbahnsteigen durch 6 Aufzüge verbunden ist. Hierdurch wird eine direkte Zuführung der Postladung bei knappen Anschlusszeiten von einer Bahnpost zur anderen innerhalb der Bahnhofshalle selbst und der Austausch der Postsendungen, namentlich von Briefbeuteln noch zu allerletzt an den Zügen auf einem direkten Zugange vom Postgrundstück aus möglich gemacht.

Der Betrieb selbst wird sich etwa folgendermaassen abwickeln. Beabsichtigt ist, dass die Postwagen aller Züge mit Ausnahme derjenigen, deren Ladung so wenig umfangreich ist, dass sie auf dem Hauptbahnhofe selbst den Bahnposten zugeführt und entnommen werden kann, und mit weiterer Ausnahme der in Altona entspringenden und endigenden D-Züge der Richtungen nach Köln und Berlin an der Postladestelle be- und entladen werden. Die Postzüge der einzelnen Linien werden auf dem Centralbahnhofe so lange halten, dass zum Einstellen bezw. Abhängen der Bahnpostwagen ausreichende Zeit bleibt. Die Beförderung der Wagen zwischen Ankunfts- und Abfahrtsstelle im Zuge und der Postladestelle besorgt die Eisenbahnverwaltung. In der Bahnhofshalle selbst sollen abgehend nur die Schlussbriefposten der Hamburger Postanstalten, ankommend dagegen die gesammte Briefpost, ausserdem aber abgehend sowohl wie ankommend alle dringenden Packete, Geldbeutel und Werthsendungen sowie kleine Uebergänge bei knappen Anschlüssen zur Verladung gelangen. Die Beförderung dieser Sachen zwischen Bahnhofshalle und Postladestelle erfolgt auf dem Wege durch den Posttunnel und über die Tunnelrampe. Von und zum Posttunnel werden die Postkarren in der Bahnhofshalle durch Hebewerke gehoben; auf der Rampe soll ein Förderungswerk zur selbstthätigen Bewegung der Postkarren angebracht werden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Der Voranschlag des Eisenbahnministeriums.** Das Erforderniss desselben stellt sich wie folgt:

Centralleitung	20 930 700 Kr.
Generalinspektion	510 880 „
Central-Wagendirigirungsamt	517 000 „
vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Kapitaltilgung	16 625 930 „
Staatsbahnen im Privatbetriebe und verpachtete Anschlussstrecken	279 460 „
Staatsbahnbetrieb	203 308 950 „
Bodensee-Dampfschifffahrt	419 800 „
zusammen	242 592 720 Kr.

Die Bedeckung ist wie folgt veranschlagt:

Centralleitung	890 800 Kr.
Generalinspektion	5 000 „
Staatsbahnen im Privatbetriebe und verpachtete Anschlussstrecken	975 360 „
Staatsbahnbetrieb	279 467 210 „
Bodensee-Dampfschifffahrt	475 000 „
zusammen	281 813 370 Kr.

Das Erforderniss stellt sich gegenüber dem Voranschlag für das Jahr 1901 um 3 948 330 Kr. höher. Hierbei muss aber in Betracht gezogen werden, dass im Vorjahre noch Ausgaben für Investitionen auf bestehenden Staatsbahnen, für neue Bahnbauten sowie für die Betheiligung an Privatbahnen zusammen mit einem Betrage von 10 588 950 Kr. in den Voranschlag des Eisenbahnministeriums eingestellt waren, während für das Jahr 1902 alle Auslagen gleichen Charakters aus dem Voranschlag ausgeschieden und in das mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901 geschaffene und auf eine gesonderte Bedeckung verwiesene Investitionsprogramm überstellt wurden. Bei Berücksichtigung dieses Umstandes ergibt sich eigentlich ein Mehrerforderniss von 6 640 620 Kr., welches zum überwiegenden Theil (6 408 420 Kr.) durch die Steigerung des Ordinariums hervorgerufen ist. An diesem Mehrerfordernisse im Ordinarium ist zunächst die Centralleitung mit dem Betrage von 1 580 900 Kr. betheiligt, und zwar ergibt sich diese Steigerung hauptsächlich infolge zu leistender höherer Einzahlungen zu den Pensions- und Provisionsfonds, Krankenkassen und anderen Humanitätsanstalten.

Im Ordinarium des Staatsbahnbetriebes beträgt die Erhöhung der Ausgaben 4 578 430 Kr., wovon auf die persönlichen Ausgaben 3 032 900 Kr. und auf die sachlichen Erfordernisse 1 545 530 Kr. entfallen. Die Erhöhung der persönlichen Auslagen ist hauptsächlich auf den Mehraufwand infolge der Vorrückungen in höhere Gehalts- und Lohnstufen (1 300 000 Kr.), auf Verbesserung und Vermehrung des Personalstandes (700 000 Kr.), auf die Erhöhung des Beitrages zur Unfallversicherung (650 500 Kr.) und auf das Erforderniss für Streckenzuwachs (320 000 Kr.) zurückzuführen.

Was die ausserordentlichen Auslagen betrifft, so war hierfür im Jahre 1901, wenn man von den vorerwähnten Investitionsauslagen von 10 588 950 Kr. absieht, ein Betrag von 3 666 400 Kr. veranschlagt, während hierfür im Voranschlag des Jahres 1902 3 898 600 Kr. eingestellt sind.

Die Einnahmen des Eisenbahnministeriums sind mit 1 336 930 Kr. höher veranschlagt als im Voranschlag für das Jahr 1901, und zwar weisen die ordentlichen Einnahmen eine Steigerung von 2 902 270 Kr. auf, während die ausserordentlichen Einnahmen sich um 1 566 340 Kr. vermindern. Letzteres ist hauptsächlich auf den Wegfall des im Jahre 1901 mit 2 500 000 Kr. eingestellt gewesenen Antheiles des Staates am Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zurückzuführen. Beim Ordinarium beruhen die Mehreinnahmen vornehmlich auf den erwarteten Mehreingängen bei dem Personenverkehre, der Militärbeförderung, der Beförderung von Reisegepäck und beim Eilgutverkehre, wogegen die Einnahmen aus dem Frachtverkehre nur in gleicher Höhe wie im Jahre 1901 veranschlagt wurden.

In einer besonderen Zusammenstellung des Staatsvoranschlages wird der Ertrag der Staatsbahnen berechnet. Entsprechend einem mit 2 567 262 941 Kr. ermittelten Anlagewerth und einem mit 58 568 860 Kr. ermittelten Betriebsüberschuss ergibt sich eine Verzinsung des Anlagewerthes mit 2,28 % (gegen 2,49 % im Jahre 1901).

— **Antheil des österreichischen Staates an dem Ertrag der Privatbahnen.** Die Staatsverwaltung ist nur bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn an dem Reinertrage betheiligt. Rücksichtlich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist in den Staatsvoranschlag für das Jahr 1902 ein Gewinnantheil nicht eingestellt, und wird hierüber in den Erläuterungen zum Voranschlage folgendes bemerkt:

Nach § 33 der Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1886 hat dem Staate die Hälfte desjenigen Ertragsüberschusses zuzufallen, um welchen das Erforderniss für eine Rente von 200 Kr. für jede der im Umlaufe befindlichen 74 511¼ Stück Aktien, also der Betrag von 14 902 250 Kr. überschritten wird. Der Antheil des Staates an dem Ertrage des Jahres 1900, welcher im laufenden Jahre zur Abstattung gelangte, beträgt 1 386 194,06 Kr. Die Einnahmen des laufenden Jahres blieben bis Ende September um 2 505 095 Kr. unter jenen des gleichen Zeitabschnittes des Vorjahres. Die Betriebsausgaben des Jahres 1901 dürften infolge des Mehrbedarfes an Gehältern, Löhnen, Steuern, Ruhe- und Versorgungsgenüssen gegen das Vorjahr einen Mehraufwand von etwa 2 384 889 Kr. und der Obligationendienst einen solchen von 342 068 Kr. erfordern. Das Ergebniss des öffentlichen Eisenbahnunternehmens im Jahre 1901 dürfte daher insgesammt um etwa 5 232 000 Kr. unter jenem des Vorjahres und um etwa 2 460 000 Kr. unter dem Erfordernisse für eine Rente von 200 Kr. für die Aktie bleiben. Es ist zwar als sicher anzunehmen, dass die endgültigen Buchungen der bisher nur vorläufig abgerechneten Monate Juli, August und September bessere Ertragsziffern ergeben werden; dessen ungeachtet ist auf einen Mehrertrag über das Aktienerforderniss von 14 902 250 Kr. nicht zu rechnen, zumal die Monate Oktober bis Dezember eine wesentliche und bessere Ausgleichung der Ertragsverhältnisse kaum bringen werden.

Bei der Aussig-Teplitzer Bahn wird im Staatsvoranschlag für das Jahr 1901 ein Reinerträgniss von 6 000 000 Kr. veranschlagt. Davon gebühren dem Staate als fester Antheil 200 000 Kr. und als Vorwegantheil für die Aktionäre 4 800 000 Kr., zusammen 5 000 000 Kr. Gegenüber dem Reingewinn von 6 000 000 Kr. verbliebe noch 1 000 000 Kr., welche zur Hälfte dem Staate, zur Hälfte den Aktionären gebührt. Der veranschlagte Gesammtantheil des Staates beträgt 700 000 Kr. gegen 860 000 Kr. im Staatsvoranschlag für das Jahr 1901.

— **Dringlichkeitsantrag wegen Verstaatlichung der österreichischen Nordwestbahn, süd-norddeutschen Verbindungsbahn und der Staatseisenbahngesellschaft.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. d. Mts. wurde von Abgeordneten der jungczechischen Partei folgender Antrag eingebracht: Die Regierung hat im Jahre 1896 einen Gesetzentwurf, betreffend den Ankauf der österreichischen Nordwestbahn und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn durch den Staat, eingebracht, welcher seitens des Abgeordnetenhauses der verfassungsmässigen Behandlung unterzogen wurde.

Für das garantirte Netz der österreichischen Nordwestbahn war das Einlösungsrecht des Staates durch den § 23 der Konzessionsurkunde vom 8. September 1868 und zufolge § 5 des im Gesetze vom 19. November 1885 bezogenen Protokollarübereinkommens vom 7. Mai 1885 einverständlich mit der Bahngesellschaft bereits auf den 1. Januar 1895 festgesetzt, bezüglich der Linien der süd-norddeutschen Verbindungsbahn war die Regierung bereits nach Artikel IV des Gesetzes vom 28. Juni 1892 verfassungsmässig ermächtigt, das staatliche Einlösungsrecht in Gemässheit der einschlägigen Konzessionsbestimmungen sowie der im Artikel X des mit diesem Gesetze genehmigten Uebereinkommens vom 27. April 1892 enthaltenen besonderen Vereinbarungen zu dem ihm geeignet erscheinenden Zeitpunkte auszuüben. Das Ergänzungsnetz der österreichischen Nordwestbahn dagegen war die Staatsverwaltung nach § 21 der Konzessionsurkunde vom 25. Juni 1870 erst vom 25. Juni 1900 ab einzulösen berechtigt. Die Schwierigkeiten der Trennung des Personals und der Pensionsansprüche, die gemeinsame Haftung beider Netze für das gesellschaftliche Goldanlehen, die gemeinsamen Ansprüche der Aktionäre beider Netze, die Frage der Steuerberechnung, die Befürchtung, dass die selbständige Elbethalbahn die österreichische Nordwestbahn beeinträchtigen könnte, ferner die zahllosen Vorstellungen der Interessenten aus den an diesen Linien liegenden Bezirken und Städten waren vornehmlich die Gründe, welche die Regierung veranlasst haben, für das Gesammtnetz den Verhandlungsweg zu beschreiten und das mit den Gesellschaften getroffene Uebereinkommen dem Hause vorzulegen. Infolge starken Widerstandes im Eisenbahnausschusse gegen das erwähnte Uebereinkommen wurde seitens der Regierung die Verstaatlichung der österreichischen Nordwestbahn vertagt bis zu jenem Zeitpunkte, wo auch für die Elbethallinie der konzessionsmässige Einlösungstermin eintreten wird. Dieser Zeitpunkt ist nun mit dem 25. Juni 1900 wirklich gekommen.

Desgleichen ist der Staat auf Grund des Artikels 14 der Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1855, genehmigt mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 12. Januar 1855, sowie des Artikels 6 des Uebereinkommens vom 12. November 1882 und mit Hinblick auf Artikel 3 des Vertrages vom 8. Juni 1882 zwischen der ungarischen Regierung und der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft berechtigt, ab 1. Januar 1895 die österreichischen Linien der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft konzessionsmässig einzulösen. Bei der kommerziellen und verkehrspolitischen Bedeutung dieser beiden grossen Eisenbahnnetze würde durch ihre Einbeziehung in den Betrieb und in das Eigenthum des Staates das Staatsbahnnetz nicht nur hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung, sondern insbesondere in staatswirthschaftlicher und verkehrspolitischer Beziehung eine ausserordentlich werthvolle Ergänzung und Bereicherung erlangen. . . . . .

Aus diesen wichtigen Gründen wird der Antrag gestellt: Das Hohe Haus wolle beschliessen: „Die Regierung wird aufgefordert, mit der grösstmöglichsten Beschleunigung eine Gesetzesvorlage, betreffend die Verstaatlichung der österreichischen Nordwestbahn, der süd-norddeutschen Verbindungsbahn und des österreichischen Netzes der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft im Abgeordnetenhause einzubringen."

— **Die Lokalbahnaktion in Böhmen.** Der vor kurzem neu gewählte böhmische Landtag soll sich noch im laufenden Jahre versammeln. Der Landesausschuss wird dem Landtage zweifellos, wie alljährlich, einen Bericht über die Fortschritte der Lokalbahnaktion in diesem Jahre unterbreiten und allenfalls mit bestimmten Anträgen wegen Sicherstellung neuer Lokalbahnen an den Landtag herantreten. Diese Anträge dürften sich in den engsten Grenzen halten. Eine solche Zurückhaltung ist nicht nur wegen der schweren Lasten, welche das Lokalbahnwesen bisher schon dem Lande auferlegte, sondern auch deshalb zu gewärtigen, weil eine stattliche Anzahl von bereits in früheren Jahren gesetzlich sichergestellten böhmischen Lokalbahnen bisher der Verwirklichung noch nicht zugeführt worden ist.

— **Empfang verunglückter Postbediensteter beim Eisenbahnminister.** Eine Abordnung von im Eisenbahnfahrdienste verunglückten Postbediensteten trug dieser Tage dem Eisenbahnminister die Bitte vor, auf die Behebung der in letzter Zeit ungünstigen Praxis der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt, bei welcher diese Bediensteten versichert sind, in dem Sinne einzuwirken, dass eine Kürzung der Unfallrente bei jenen verletzten Bediensteten, welche gleichwohl im Dienste verblieben sind, anlässlich ihrer Vorrückung oder Beförderung nicht mehr stattfinde. Der Minister nahm die Bitte der Abordnung in freundlichster Weise entgegen und sagte zu, diese Angelegenheit, welcher das Eisenbahnministerium wohlwollend gegenüberstehe, bei welcher jedoch auch die gesetzlichen und satzungsmässigen Bestimmungen der Unfallversicherung in Betracht kommen, einer eingehenden Prüfung unterziehen zu wollen.

— **Neue Schnellzuglokomotiven der österreichischen Staatsbahnen.** Wie in Nr. 79 S. 1211 d. Ztg. mitgetheilt wurde, lässt das Eisenbahnministerium Schnellzuglokomotiven nach neuen Entwürfen ausführen. Mit Rücksicht auf die ungünstigen Steigungsverhältnisse und die vielen scharfen Krümmungen auf den Hauptlinien der österreichischen Staatsbahnen ist es selbstverständlich nicht möglich, mit dieser neuen Lokomotivart die zur Zeit auf den österreichischen Bahnen zulässige höchste Geschwindigkeit von 90 km wesentlich zu steigern. Diese Lokomotive soll vielmehr hauptsächlich dadurch eine Abkürzung der Fahrtdauer ermöglichen, dass durch Entwickelung grösserer Kraftleistungen (unter möglichster Wirthschaftlichkeit im Breunstoffverbrauch) auf den Steigungen bedeutend schneller gefahren wird als bisher. Diese Bedingungen werden, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ mittheilt, durch Verwendung eines ausserordentlich grossen Kessels, also durch Anwendung des Verbundsystems mit vier Dampfcylindern (in Woolf'scher Anordnung) erreicht. Der grosse Kessel von 3,6 qm Rostfläche und 229 qm Heizfläche machte ausser dem an sämmtlichen neuen Schnellzuglokomotiven vorhandenen vorderen zweiachsigen Drehgestelle noch die Anbringung einer unter der Feuerbüchse gelagerten, radial einstellbaren Laufachse nothwendig. Diese Anordnung der Achsen, in der Fachpresse allgemein als „Atlantic-Type“ — nach einer von Baldwin im Jahre 1894 in San Francisco eingestellten Schnellzuglokomotive mit dieser Achsgruppirung — bezeichnet, wurde lange vor Lieferung der genannten amerikanischen Maschine vom Maschinendirektor, Regierungsrath Rayl bei den anfangs 1895 gebauten Schnellzuglokomotiven der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Ausführung gebracht.

Abweichend von der Anordnung der vier Dampfcylinder, wie sie an den französischen Verbundlokomotiven vorkommt — die Hochdruckcylinder und die Niederdruckcylinder auf getrennte Achsen wirkend —, greifen die vier Cylinder auf einer Achse an. Durch entsprechende Bestimmung des Querschnittverhältnisses der Hoch- und Niederdruckkolben und durch entsprechende Grösse des Receivers sowie der sogenannten „schädlichen Räume“ war es auch möglich, mit nur zwei Steuerungen das Auslangen zu finden, während bisher bei den Ausführungen derartiger viercylindriger Lokomotiven vier Steuerungen erforderlich waren.

Die Maschine ist mit dem Rauchverzehrersystem Marek und dem von Ingeniör Rihosek geänderten Gresham'schen Dampfsandstreuer, überdies mit selbstthätiger Luftsaugebremse, auf die Treibräder und Drehgestellräder wirkend, versehen. Die Tragfedern der beiden gekuppelten Achsen sind untereinander durch Winkelbalanciers, die der rückwärtigen Laufachse durch einen Querbalancier verbunden. Durch diese Ausgleichhebel können die einzelnen Räder den örtlichen Unebenheiten der Gleise folgen, ohne dass Ueberlastungen und Entlastungen eintreten.

Die unter der Feuerbüchse liegende Laufachse war nöthig, um — ohne Ueberschreitung des auf den österreichischen Bahnen zulässigen grössten Achsendruckes von 14,5 t — den grossen Kessel unterbringen zu können. Diese Achse ist insofern von Bedeutung, als im Falle der Verstärkung des Oberbaues durch einfaches Nachlassen der Federn dieser Achse sowie der Federn des vorderen Drehgestelles jede gewünschte Belastung auf die gekuppelten Achsen übertragen werden kann.

— **Bestellungen und Investitionen des ungarischen Staates.** Im Laufe dieser Woche sollten im Finanzministerium Besprechungen stattfinden, in denen im Vereine mit den Vertretern des Handelsministeriums diejenigen Bestellungen genau festgesetzt werden sollten, die der Staat in der allernächsten Zeit an die heimischen industriellen Werke vergeben wird. Der Zweck dieser Bestellungen ist, die Industrie über den kommenden Winter hinaus zu beschäftigen und dadurch weitere Betriebseinschränkungen hintanzuhalten. Diese staatlichen Aufträge stehen nicht im eigentlichen Zusammenhange mit dem für die Zukunft festzulegenden Investitionsplan der Regierung, dessen Durchführung von der allgemeinen finanziellen Lage und von der Gestaltung der Geldmärkte abhängig bleibt.

Uebrige europäische Länder.

— **Verwaltungsrath der schweizerischen Bundesbahnen.** In zweitägigen Sitzungen hat der Verwaltungsrath die Wahl von Oberbeamten bei der Generaldirektion genehmigt, die provisorische Organisation des Kreises Basel und das Reglement, betreffend die allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und ständigen Angestellten sowie andere Reglements angenommen. Ferner wurde der Beitritt der Bundesbahnen zum Verband der schweizerischen Eisenbahnen beschlossen und die von der Generaldirektion aufgestellten Grundlagen für den allgemeinen Tarif genehmigt. Dabei hat der Verwaltungsrath grundsätzlich beschlossen, es seien der Berechnung der Taxen der allgemeinen Tarife der Bundesbahnen die im Tarifgesetz als Höchstsätze aufgeführten Einheitstaxen zu Grunde zu legen.

— **Brücken der Gotthardbahn im Kanton Tessin.** Auf verschiedene Vorstellungen hat sich die Gotthardbahngesellschaft nunmehr bereit erklärt, die beiden eisernen Brücken über den Tessinfluss und den Verzasca-Wildbach zwischen Bellinzona und Locarno neu herzustellen. Im Kanton Tessin glaubt man, dass die Strecke Bellinzona-Locarno bisher etwas vernachlässigt worden sei. Man hofft nunmehr auch, dass der Bundesrath seinen Beschluss, welcher diese Strecke unter die Nebenbahnen einreihte, rückgängig machen werde.

— **Albula- und Oberländerbahn.** Ueber das jetzt günstige Fortschreiten der Arbeiten wird berichtet, dass die Strecke Thusis-Sils mit der dortigen grossen Rheinbrücke im Laufe des Herbstes so weit vollendet sein wird, dass der Oberbau gelegt werden kann. Von den vier Albulaviadukten sind zwei fertiggestellt. Im Rückstand sei dagegen besonders der grosse Landwasserviadukt; doch soll alles aufgeboten werden, um dessen Vollendungsfrist einzuhalten. Auf der Strecke Reichenau-Ilanz wird dieser Tage die Rollbahn durchgelegt. Die grossen Entwässerungsarbeiten auf der schwierigen Strecke zwischen der Station Valendos und dem Nütlandtobel gegen Kästris hin gehen ihrer Vollendung entgegen. Ende September betrug die Länge des Sohlstollens im Albulatunnel 3 100 m. An der offenen Strecke Thusis-St. Moritz arbeiteten im September 2 850 Mann, im Tunnel 1 603 und an der Linie Reichenau-Ilanz 957 Mann.

— **Simplontunnel.** Wie der „B. B.-Ztg.“ unterm 23. d. Mts. aus Mailand gemeldet wird, konnte der starke Wasserzufluss, auf den bekanntlich die Bauarbeiten auf der italienischen Seite des Tunnels gestossen sind und welcher auf 300 l in der Sekunde bei 200 Atm. Druck geschätzt wird, bisher nicht behoben werden, so dass die Tunnelarbeiten einstweilen gänzlich eingestellt werden mussten. Die Bauleitung beabsichtigt obiger Meldung zufolge, falls die Ueberwindung jenes Hindernisses unmöglich ist, die gefährliche Stelle in einem Bogen zu umgehen.

— **Das russische Eisenbahnnetz.** In den nächsten Tagen findet in Budapest, wie die „St. Petersburger Zeitung“ mittheilt, die 7. Sitzung des internationalen Eisenbahnkongresses statt, für welchen das russische Ministerium der Verkehrsanstalten eine umfangreiche Arbeit vorbereitet, die ein treffliches Bild über die Entwickelung des russischen Eisenbahnwesens in den letzten 20 Jahren gibt. Unsere Quelle bringt aus den Publikationen einige auf das europäische Russland Bezug habende Angaben, denen wir das folgende entnehmen.

Das russische Eisenbahnnetz (ohne Finnland) ist im Laufe von 20 Jahren um 20 204 Werst oder um 95 % gewachsen; es betrug 1881 nur 21 262 Werst und im Jahre 1900 bereits volle 41 466 Werst. Eine noch viel stärkere Steigerung zeigt der Verkehr. So stieg der Personenverkehr von 2,9 Milliarden Personenwerst auf 8,8 Milliarden im Jahre 1900, hat sich also verdreifacht; der Güterverkehr vervierfachte sich dagegen in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte. Die Gesammteinnahmen wuchsen von 200 800 000 Rubel im Jahre 1881 auf 537 600 000 R. im Jahre 1900, also um 168 %; dagegen betrugen die Ausgaben 145 100 000 R. im Jahre 1881 und 319 800 000 R. im Jahre 1900. Die Reineinnahme stieg somit von 51 700 000 R. im Jahre 1881 auf 217 800 000 R. im Jahre 1900. Von dieser Reineinnahme sind noch die für die Tilgung und Verzinsung der Obligationsanleihen erforderlichen Beträge abzuziehen, so dass ein thatsächlicher Gewinn erst seit dem Jahre 1894 zu Tage tritt, der im Jahre 1898 30 000 000 R. betrug.

Leider liegt uns nur der vorbezeichnete Auszug aus der Veröffentlichung vor, so dass wir nicht in der Lage sind, zu beurtheilen, wie sich die voraufgeführten Angaben unter die Staats- und Privatbahnen vertheilen, was namentlich auch von nicht geringem Interesse in Bezug auf die Vertheilung des Reingewinnes wäre, denn trotz der weitgehenden Verstaatlichung der Bahnen sind die einträglichsten Linien doch noch immer im Besitze von Privatgesellschaften, so dass wohl auch der Löwenantheil an dem Reingewinn in die Taschen der Aktionäre fliessen wird. Immerhin ist der Fortschritt und der Vortheil für den Staatssäckel ein sehr grosser, denn durch die erzielten Reineinnahmen wird die Garantielast des Staates sehr erheblich verringert.

— **Die Schwarzmeeruferbahn.** Die Frage über den Bau dieser Bahn ist noch immer nicht entschieden worden, da, wie der „St. Petersburger Herold“ mittheilt, im Hinblick auf das Fehlen einer ernstlich in Betracht zu ziehenden Industrie die Bahn in den ersten Jahren ihres Bestehens nicht imstande wäre, das Anlagekapital zu verzinsen. Der Fiskus kann daher die Bahn nur dann bauen, wenn er in der Lage ist, auf die Verzinsung des Anlagekapitals zu verzichten. Ob ein solcher Fall

je eintreten wird, lässt sich nicht ermessen. Währenddessen erregt das Gebiet, das von der Bahn durchschnitten werden soll, in industriellen Kreisen das lebhafteste Interesse. Es ist daher das Projekt des Baues dieser Bahn mit privaten Mitteln aufgetaucht; dieses Projekt ist insofern nicht ganz aussichtslos, als es in zuständigen Kreisen Beifall gefunden hat. Die Gesellschaft, die gewillt ist, den Bau der Bahn zu übernehmen, beansprucht für sich einige besondere Vergünstigungen, z. B. sie bedingt sich das Recht aus zur Anlage von Fabriken, zum Betriebe von Bergwerken usw. In erster Linie sollen die ungeheueren Steinkohlenlager bei Tkwartscheli ausgenutzt werden; diese Lager umfassen 40 Quadratwerst (= 45,52 qkm); ihre Ergiebigkeit wird auf 13—14 Milliarden Pud geschätzt. Die Erschliessung dieser Kohlenlager wäre ein ausserordentlicher Fortschritt, da der Preis der Tkwartschelikohle nach fachmännischen Berechnungen sich auf 5—6 Kop. für das Pud stellen würde, während das Pud Donezkohle in Odessa 16—24 Kop. kostet. Die Tkwartschelikohle ist dabei von so hohem Werth, dass sie leicht Absatz finden wird. Bedingung ist aber die Anlage einer Eisenbahn.

Die Kosten einer solchen werden auf etwa 42 000 000 R. berechnet, die Anlage von Kohlengruben erfordert etwa 9 000 000 Rubel. Die Konzession soll 85 Jahre laufen. Im Laufe von drei Jahren nach Ertheilung der Konzession soll die Bahn betriebsfertig sein.

Man darf darauf gespannt sein, ob dieses Projekt Erfolg haben wird.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahn Nowaja Buchara - Staraja Buchara.** In diesem Herbst wird, der „St. Petersb. Ztg." zufolge, die vorgenannte Zweiglinie dem Verkehre übergeben werden. Sie ist auf Kosten des Emirs von Buchara erbaut worden. Das Rollmaterial liefert die mittelasiatische Bahn, die den Betrieb auf der Bahn führt und die Verpflichtung hat, die Reineinnahme aus dem Betrieb, nach Abzug der Ausgaben, an die Kasse des Emirs von Buchara abzuführen.

Allgemeines.

— **Die mitteleuropäische Zeit.** Die österreichische Zeitung „Bahn frei!" erinnert daran, dass am 1. Oktober d. J. zehn Jahre verflossen waren, seit die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen durch Einführung der mitteleuropäischen Zeit (M.-E. Z.) sich dem System der Stundenzonenzeit (Weltzeit), wie es von der europäischen Gradvermessungskommission im Jahre 1883 vorgeschlagen wurde, angeschlossen haben. Nach dem Vorschlage der Gradvermessungskommission soll bekanntlich die ganze Erde für die Zeitrechnung durch Meridiane, welche um je 15 Grade von einander abstehen, in 24 Zonen getheilt werden; in jeder Zone soll für das ganze bürgerliche und Verkehrsleben nur eine Zeit gelten, welche von der Zeit der Nachbarzone um genau eine Stunde abweicht, so dass der Zeitunterschied zwischen irgend zwei Orten der Erde stets durch ganze Stunden ausgedrückt wird. Schon im Jahre 1884 haben die nordamerikanischen Eisenbahnen, welche bis dahin nach 75 verschiedenen Ortszeiten rechneten, diesen Vorschlag angenommen und für ihr ganzes riesiges Gebiet blos vier Zeiten, die je um eine Stunde von einander verschieden sind, eingeführt: Eastern Time, Central Time, Mountain Time und Pacific Time, entsprechend dem 75., 90., 105. und 120. Grade westlich von Greenwich. Auch Japan hatte bereits im Jahre 1888 die Stundenzonenzeit entsprechend dem 135. Meridian angenommen, während die deutschen Eisenbahnen noch immer nach Berliner, Münchener, Stuttgarter, Karlsruher, Ludwigshafener, Frankfurter, Oldenburger, Giessener und Elmshorner Zeit rechneten, so dass ein Reisender, welcher seine Uhr mit der Bahnzeit in Uebereinstimmung halten wollte, manchmal auf einer verhältnissmässig kurzen Reise genöthigt war, dieselbe vier- bis fünfmal zu richten. In Norddeutschland waren die Fahrpläne für das Publikum nach Ortszeit hergestellt, während die Fahrpläne für den Dienst sich auf Berliner Zeit bezogen; die für das Publikum bestimmten Uhren gingen daher gegen die Dienstuhren vor oder nach, je nachdem die Station östlich oder westlich von Berlin lag. Es wurde versucht, diesem Uebelstande dadurch abzuhelfen, dass man an den Uhren zwei Minutenzeiger anbrachte, von welchen der eine Berliner, der andere Ortszeit zeigte, aber die Verwirrung wurde damit nur vermehrt und der zweite Minutenzeiger bald wieder abgeschafft. In Oesterreich-Ungarn war man verhältnissmässig noch gut daran, denn es gab nur zwei Normalzeiten, die Prager und die Budapester Zeit, welche gegeneinander um 19 Minuten differirten; der Mangel einer Einheitszeit wurde zwar sowohl von den Bahnorganen wie von dem Publikum schmerzlich empfunden, doch kam die Bewegung zur Einführung derselben nur langsam in Fluss. Endlich am 1. Oktober 1891 wurde die Zeit des 15. Meridianes östlich von Greenwich als einheitliche österreichisch-ungarische Bahnzeit gesetzlich eingeführt. Am 1. April 1892 folgten die süddeutschen Bahnen mit der Einführung der mitteleuropäischen Zeit und ein Jahr später die norddeutschen, nachdem durch das deutsche Reichsgesetz vom 12. März 1893 die M.-E. Z. für das gesammte bürgerliche Leben Deutschlands eingeführt worden war. In Oesterreich ist es den Gemeinden überlassen, ob sie die M.-E. Z. annehmen wollen. Zahlreiche Provinzstädte haben dieselbe eingeführt, die Reichshauptstadt Wien aber noch nicht, was der aus Deutschland kommende Reisende immer recht unbequem empfindet.

— **75 jähriges Jubiläum der Lokomotiveisenbahn.** Die „Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung" erinnert in ihrer Nr. 42 daran, dass in diesem Jahre die Eisenbahnen ihr 75jähriges Geburtsfest begehen können. 1826 wurde bekanntlich die erste Lokomotiveisenbahn der Welt eröffnet. Es war die Linie Manchester-Liverpool. Die erste Eisenbahn in England, Stockton-Darlington, wurde von 1822—1825 lediglich mit Pferden betrieben. Man schrieb die Lieferung einer Lokomotive unter der Bedingung aus, dass der bewegende Wagen das dreifache seiner Last ziehen und 16 km in der Stunde zurücklegen könne. Der Sieger war Georg Stephenson. Seine Lokomotive „Roket" vermochte bei einer Schnelligkeit von 32 km in der Stunde das fünffache Eigengewicht zu ziehen. In Deutschland vergingen noch 9 Jahre, ehe die erste kleine deutsche Eisenbahn eröffnet werden konnte. Es war die etwas über 6 km lange Strecke Nürnberg-Fürth. In jeder Stunde ging je ein Zug hin und her. Täglich fuhren aber nur 4 Züge mit Lokomotivbetrieb, die anderen gingen mit Pferden. Als Lokomotivführer war ein Engländer mit einem Gehalt von 1500 Gulden angestellt; der Direktor der Bahn bezog nur 1200 Gulden.

Bücherschau.

— **Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.** Von der „Zeitschrift für Eisenbahnrecht", herausgegeben von Regierungsrath Dr. jur. Georg Eger, Breslau, J. U. Kern's Verlag (Max Müller), ist soeben Heft 1 des XVIII. Bandes erschienen. An Abhandlungen enthält dieses Heft: 1. Die Stempelpflichtigkeit der Strassenbenutzungsverträge der Strassen- und Kleinbahnen. Von Ernst Heinitz, Justizrath in Berlin. 2. Zum Begriff „höhere Gewalt" im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes. Von F. Birkenbihl, Landrichter in Frankfurt a/M. 3. Die Prüfung der Strassenbenutzungsverträge zwischen Bahnunternehmern und Gemeinden durch die Aufsichtsbehörden. Von Dr. Ernst Hancke, Rechtsanwalt in Breslau.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. November d. J. wird der an der Strecke Glasow-Arnswalde zwischen den Stationen Glasow und Adamsdorf neu errichtete Haltepunkt Ernestinenhof für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet und halten daselbst sämmtliche Züge nach Bedarf.

Fahrkarten werden ausgegeben:

N a c h Ernestinenhof von allen diesseitigen Stationen, ausschliesslich Göllen und Gr. Rischow.

V o n Ernestinenhof nur nach Glasow, Adamsdorf, Chursdorf, Dieckow und Berlinchen.

Die Ausgabe der Fahrkarten v o n Ernestinenhof erfolgt im Zuge durch die Zugführer.

Die Abfertigung des ab Ernestinenhof zur Beförderung kommenden Gepäcks

findet nachträglich auf der Bestimmungsstation statt.

Nach Ernestinenhof kann Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Aufgeber sich zur Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation ausdrücklich bereit erklärt.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkartenausgabe- und Gepäckabfertigungsstellen.

Soldin, den 14. Oktober 1901. (2777)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner-Eisenbahngesellschaft.

Am 1. November d. J. wird der 2,3 km von Gr. Düngen und 3,1 km von Salzdetfurth neu hergestellte Personenhaltepunkt Wesseln eröffnet.

Tarifsätze zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck werden eingeführt zwischen Wesseln einerseits und den Stationen Baddeckenstedt, Derneburg, Elze, Emmerke, Goslar, Grauhof, Gr. Düngen, Hameln, Hannover, Hildesheim H. u. O., Lehrte, Nordstemmen, Ringelheim und Salzdetfurth andererseits.

Reisegepäck wird auf dem neuen Haltepunkte nur zur Nachabfertigung angenommen.

Die Personen- und gemischten Züge halten in Wesseln nach Maassgabe der veröffentlichten und auf den Stationen aushängenden Fahrpläne.

Nähere Auskunft wird auf den genannten Stationen ertheilt.

Hannover, im Oktober 1901. (2778)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Mahlsdorf für den Eilstückgutverkehr.

Am 15. November d. J. wird der zwischen den Stationen Kaulsdorf und Hoppegarten an der Bahnstrecke Lichtenberg-Friedrichsfelde-Cüstrin gelegene Haltepunkt Mahlsdorf, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, für den Eilstückgutverkehr eröffnet.

Von dem gleichen Tage ab wird der Haltepunkt Mahlsdorf in den Gruppentarif III, die Staatsbahn-Wechselverkehre mit der Gruppe III, sowie den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn, der königlichen Militär-Eisenbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn aufgenommen. Der Frachtberechnung sind bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen die bei Anstoss von 2 km an Kaulsdorf bezw. 5 km an Hoppegarten sich ergebenden jeweilig niedrigsten Entfernungen zu Grunde zu legen.

Berlin, den 21. Oktober 1901. (2779)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 15. Oktober d. J. werden in dem Hafenplatz Genua die mit der Ladestelle Genova (Genua) Piazza Caricamento calate verbundenen neuen Magazzini Generali (allgemeine Lagerhäuser) in Betrieb genommen.

Für den Verkehr mit diesen Lagerhäusern gelten nicht die auf Seite 14 des Theils II, Abth. B des deutsch-italienischen Tarifs unter Anmerkung (29) für die Ladestellen von Genua gegebenen Vorschriften. Diese Lagerhäuser sind vielmehr mit folgenden Abfertigungsbefugnissen ausgerüstet:

a) im Verkehr aus dem Auslande nach den Lagerhäusern sind als Frachtgut und in vollen Wagenladungen aufgelieferte Sendungen von Gütern aller Art (ausgenommen gefährliche und schädliche Güter, wie unter Abschnitt II a oben bezeichneter Vorschriften genannt) sowie Fahrzeuge zugelassen, gleichviel ob die Sendungen der Verzollung unterliegen oder nicht;

b) im Verkehr von den Lagerhäusern nach dem Auslande werden die als Frachtgut aufgelieferten Sendungen von Gütern aller Art (ausgenommen gefährliche und schädliche Güter, wie unter Abschnitt II a oben bezeichneter Bestimmungen genannt) sowie Fahrzeuge zugelassen; die Sendungen können als Stückgut oder in Wagenladungen aufgegeben werden; Lebensmittelsendungen als beschleunigtes Frachtgut werden nur in vollen Wagenladungen angenommen.

Strassburg, den 18. Oktober 1901. (2780)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Auf Station Bohrau der Strecke Breslau-Oels ist eine neue Gleiswaage in Betrieb genommen.

Breslau, den 18. Oktober 1901. (2780a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1901 wird die Station Mainz Centralbahnhof in den Verkehr einbezogen.

Berlin, den 19. Oktober 1901. (2780b)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Die italienischen Mittelmeerbahnen, die adriatischen Bahnen und die sizilianischen Bahnen gewähren auf ihren Linien für die auf der Ausstellung der schönen Künste zu Berlin ausgestellten und unverkauft gebliebenen Gegenstände innerhalb 8 Wochen vom 29. September d. J. ab den frachtfreien Rücktransport unter gewissen Bedingungen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verbandsabrechnungsbüreau in Strassburg.

Strassburg, den 18. Oktober 1901. (2781)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Württembergischer Lokalgütertarif.

Die Neubaustrecke Güglingen-Leonbronn wird am 19. Oktober d. J. in Betrieb genommen. Von diesem Tage an treten daher die in den Tarif aufgenommenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Leonbronn, Pfaffenhofen, Weiler a. d. Zaber und Zaberfeld in Kraft.

Stuttgart, den 18. Oktober 1901. (2782)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Im **sächsischen Binnengüterverkehre sowie im Berlin-Stettin-sächsischen, norddeutsch-sächsischen, Magdeburg-Halle-sächsischen, rheinisch- und Frankfurt-sächsischen, sächsisch-südwestdeutschen und bayerisch-sächsischen** Güterverkehre erhalten Ziffer 1 und 2 des Waarenverzeichnisses **zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif)** vom 1. November 1901 an folgenden Wortlaut: 1. Düngemittel, folgende: Dünger (Mist und Abtrittsdünger); Gaskalk, Gipsasche, Kalkasche (Staubkalk), Kalkmehl aus Muscheln — s. auch den Ausnahmetarif 4 —; Mülldünger (Haus- und Strassenkehricht, ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten); Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl; Wollstaub.

2. a) Erde, gewöhnliche, Kies*) usw. . . . } wie im Spezialtarif III genannt.
b) Thon . . . . . }

[*) Wegen Kies, Grand und Sand s. auch den Ausnahmetarif 5.]

Der Hinweis zu*) gilt nur für diejenigen Verkehre, in denen der Ausnahmetarif 5 für Wegebaustoffe besteht.

Dresden, den 23. Oktober 1901. (2783)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten in Kraft:

1. anderweite Fassung des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) bezüglich der Artikel unter Ziffer 1 und 2 (Düngemittel und Erde);
2. direkte Frachtsätze für den Verkehr mit Station Raudten-Süd (Direktionsbezirk Breslau);
3. direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Freeden (Direktionsbezirk Cassel) und den Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn;
4. Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine von den Stationen Baudach (Lausitz), Braunsdorf O.-L., Niewerle, Oberklinge (Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld), Nieder-Ullersdorf (Nebenbahn Hansdorf-Priebus), Freiwaldau, Glashütte Rauscha (Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau) und Panten (Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn) nach den Stationen Cöpenick, Erkner, Friedrichshagen und Grünau des Direktionsbezirks Berlin.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 23. Oktober 1901. (2784)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897.

Auf Seite 14 des Nachtrags III wird bei dem Frachtsatze des Ausnahmetarifs Nr. 14 A und B (Magnesit) von St. Lorenzen k. k. St. B. nach Idaweiche der Schnittsatz nördlich vom Schnittpunkte:

a) im Ausnahmetarif Nr. 14 A vom 10. November d. J. ab von 85 ₰ auf 80 ₰ ermässigt,
b) im Ausnahmetarif Nr. 14 B vom 15. Dezember d. J. ab von 80 ₰ auf 85 ₰ erhöht.

Breslau, den 23. Oktober 1901. (2785)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 24. d. Mts. werden die Stationen Füssen der bayerischen Staatsbahnen, Bischheim und Strassburg Rheinhafen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Ehrang des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in den

Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 22. Oktober 1901. (2786)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. tritt für Roheisen unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr. 36 von Bobrek nach Stockerau Oe. N. W. B. ein direkter Frachtsatz von 104 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 24. Oktober 1901. (2787)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Auf 1. November 1901 wird für den direkten Güterverkehr zwischen unseren Stationen Waldshut, Schaffhausen und Singen einerseits und Stationen der mittel- und westschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits ein besonderer Tarif ausgegeben. Auf den gleichen Zeitpunkt wird der Gütertarif Waldshut-Mittel- und Westschweiz vom 1. April 1893 aufgehoben.

Die in dem neuen Tarif für Waldshut vorgesehenen Tarifentfernungen gelten auch für die direkte Abfertigung von lebenden Thieren im Verkehr mit Waldshut und den betreffenden schweizerischen Stationen.

Neu aufgenommen wurden unter Waldshut Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der in den letzten Jahren dem Betrieb übergebenen mittel- und westschweizerischen Eisenbahnen.

Die aus dem alten in den neuen Tarif übergegangenen Frachtsätze haben neben einigen, zum Theil erheblichen Ermässigungen auch Erhöhungen erfahren. Erhöht wurden insbesondere die Frachtsätze Waldshut-Entlebuch, -Escholzmatt, -Littau, -Malters, -Rothenburg, -Schüpfheim, -Sempach = Neuenkirch, -Wiggen und -Wolhusen. Für diese Beziehungen treten die erhöhten Frachtsätze mit der Ausgabe des neuen Tarifs in Kraft, da die Erhöhung unterm 15. März 1901 bekannt gemacht worden ist. Soweit sich sonst Frachterhöhungen ergeben, kommen die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 31. Januar 1902 zur Anwendung.

Für Schaffhausen und Singen badischer Bahnhof wurden in den Tarif die gleichen Frachtsätze eingestellt, wie sie zur Zeit für Schaffhausen und Singen, Stationen der schweizerischen Nordostbahn, für den Verkehr mit den mittel- und westschweizerischen Stationen bestehen.

Weitere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau, von dem der Tarif zum Preise von 1 ℳ für das Stück bezogen werden kann.

Karlsruhe, den 19. Okt. 1901. (2788)
Gr. Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. November d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Juli 1901 der Nachtrag II, welcher anderweite Frachtsätze nach den Stationen der Nauendorf-Gerlebogker und Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Soweit im Verkehr nach den Stationen Gottgau, Gröbzig, Löbejün, Werdershausen und Weimar (Berk. Bhf.) Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschl. den 13. Dezember d. J. in Geltung.

Essen, den 21. Oktober 1901. (2789)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1901 werden die Stationen Königsberg i/Pr. Ostbhf., Königsberg i/Pr. Lizentbhf. und Tilsit des Direktionsbezirks Königsberg als Versandstationen in den Seehafen-Ausnahmetarif P (Holzstoff und Holzzellstoff) aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 19. Oktober 1901. (2790)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Verband.

Die Ziffern 1 und 2 im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) erhalten mit Geltung vom 1. November 1901 eine veränderte Fassung, die mit derjenigen im Gütertarif für den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen übereinstimmt und sowohl für den Theil II vom 1. August 1901, wie für den Theil II vom 1. Mai 1895 (Ausnahmetarif 3) Anwendung findet.

Strassburg, den 19. Oktober 1901. (2791)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf 1. November l. J. wird das Heft 8 des Verbandstarifs ausgegeben, welches besondere Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps und Rübsen, Malz und Mühlenerzeugnissen von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Cöln, Erfurt, Halle a/S., Kattowitz, Magdeburg, Posen und Stettin nach Stationen schweizerischer Eisenbahnen enthält. Der Tarif kann zum Preise von 1,50 ℳ von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, den 18. Oktober 1901. (2792)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Direkte Kartirungsfrachtsätze für den Verkehr mit Wismar und Flensburg.

(Einführung eines neuen Ausnahmefrachtsatzes für Thon, auch Schieferthon, roh etc. von Trnowan nach Wismar.)

Mit Gültigkeit vom 10. November 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1902, gelangt für Thon, auch Schieferthon, roh, unverpackt, dann roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt nur lose oder in Säcken verpackt, bei Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht und bei Einhaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Trnowan nach Wismar ein direkter Frachtsatz von 136 ₰ pro 100 kg im Kartirungswege zur Anwendung.

Wien, am 21. Oktober 1901. (2793)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. werden einbezogen:

a) in das Tarifheft 1:

die Station Azuga der rumänischen Eisenbahnen in die Ausnahmetarife Nr. 10 I für Felle, Geflügel, Schweinefett und Nr. 10 II für Eier von Geflügel;

die Stationen Waldenburg i/Schl. oberer Bhf. und Waldenburg i/Schl. unterer Bhf. des Direktionsbezirks Breslau in den Ausnahmetarif Nr. 15 für Benzin;

die Station Murow des Direktionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif Nr. 17 für Glas;

die Station Coswig in Anhalt des Direktionsbezirks Halle in den Ausnahmetarif Nr. 41 für Nutzholz;

b) in das Tarifheft 2:

die Station Schottwitz des Direktionsbezirks Breslau in die Ausnahmetarife Nr. 6 A für Getreide etc. und Nr. 6 C für Kleie, Oelkuchen etc.

Ausserdem tritt am 15. November d. J. im Tarifheft 1 ein neuer Ausnahmetarif Nr. 69 für gepresstes Heu und Stroh bei Frachtzahlung nach dem Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens für 10 000 kg, von einer Anzahl Stationen der Moldau nach Kattowitz in Kraft.

Schliesslich erfahren die Theilfrachtsätze b der Station Hof sächs. Stsb. im Ausnahmetarif Nr. 6 A für Getreide etc. des Tarifheftes 2 eine Abänderung, mit der eine theilweise Ermässigung der Frachtsätze verbunden ist.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, die Verkehrsbüreaus der königlichen Eisenbahndirektionen und die Auskunftsstelle in Berlin.

Breslau, den 20. Oktober 1901. (2794)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. November 1901 kommt für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn einerseits und den Stationen der pfälzischen Eisenbahnen ein neues Tarifheft zur Einführung, durch welches das Tarifheft 1 vom 1. Mai 1895 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Der bisher besonders ausgegebene Transittarif vom 15. Juli 1894 für Güter mit Herkunft von einem belgischen oder holländischen Hafen ist als Ausnahmetarif Nr. 27 in das allgemeine Tarifheft aufgenommen worden und kommt nunmehr ebenfalls in Wegfall.

Das neue Tarifheft 1 weist neben zahlreichen und zum Theil erheblichen Ermässigungen der Tarifentfernungen und Frachtsätze in vereinzelten Fällen auch Erhöhungen der Entfernungen bis zu 2 km und der Frachtsätze um 1 ₰ für 100 kg auf. Es ist dies beispielsweise im Verkehr mit Basel (Reichsbahn) der Fall. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 10. Dezember 1901 in Geltung.

Strassburg, den 19. Oktober 1901. (2795)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Am 1. November d. J. tritt zum Tarif für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält ausser Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung und

den bereits früher eingeführten Tarifänderungen u. a. Entfernungen und Frachtsätze für neu einbezogene Stationen der preussischen Staatsbahnen und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, sowie geänderte Entfernungen und Frachtsätze.

Die zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Der Nachtrag 4 kann durch die Verbandsstationen käuflich bezogen werden.

Danzig, den 19. Oktbr. 1901. (2796)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband.

Am 1. November d. J. wird die Station Bettmannsäge der bayerischen Staatseisenbahnen in den allgemeinen Tarif einbezogen. Die Abfertigungsbefugniss für Bettmannsäge ist beschränkt auf Stückgüter im Einzelgewicht bis zu 250 kg und auf Wagenladungen der Spezialtarife I, II und III, sowie des Holzausnahmetarifs. Der Frachtberechnung sind die um 5 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Zwiesel zu Grunde zu legen. Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie für Zwiesel.

Berlin, den 21. Oktbr. 1901. (2797)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober d. J. ab werden

1. die Station Raudten Süd als Versandstation in den Ausnahmetarif D. 1 (Kartoffelstärkefabrikate) des Berlin - Stettin - schlesischen Gütertarifs und
2. die Stationen Raudten und Raudten Süd als Versandstationen (unter 2 c) in den gleichen Ausnahmetarif des ostdeutsch - nordwestdeutschen Gütertarifs aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Breslau, den 21. Oktbr. 1901. (2798)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Auf 1. November l. J. wird ein neuer Gütertarif zwischen Basel Centralbahnhof einerseits und sämmtlichen Stationen der gr. bad. Staatseisenbahnen, der Bodenseeuferstationen, sowie der Station Friedrichsfeld der M. N. B. andererseits eingeführt, wodurch der bisherige Tarif vom 15. August 1895 sammt Nachträgen aufgehoben und ersetzt wird. Die Frachtsätze des neuen Tarifes weisen gegenüber den bisherigen neben zahlreichen Ermässigungen in einzelnen Stationsverbindungen auch Erhöhungen auf.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Taxen noch bis 31. Januar 1902 bestehen.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I[3] der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Der Tarif kann zum Preise von 70 ₰ das Stück durch Vermittelung der Verbandsstationen bezogen werden.

Karlsruhe, den 19. Oktbr. 1901. (2799)
Gr. Generaldirektion.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1901 erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 und 2 folgenden Wortlaut:

1. Düngemittel, folgende: Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Gaskalk, Gipsasche, Kalkasche (Staubkalk) — s. auch den Ausnahmetarif 4 a —, Kalkmehl aus Muscheln — s. auch den Ausnahmetarif 4 —; Mülldünger (Haus- und Strassenkehricht, ausgenommen Kehricht der Metallarbeitungsstätten); Phosphate, mineralische aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl; Wollstaub.
2. a) Erde, gewöhnliche, Kies*) usw.
   b) Thon
   } wie im Spezialtarif III genannt.

[*) Wegen Kies, Grand und Sand s. auch den Ausnahmetarif 9.] (2800)

St. Johann = Saarbrücken, 17. Okt. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Expressgutverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober l. J. sind die Stationen der Neubaustrecke Wiesloch Stadt-Waldangelloch der Nebenbahn Wiesloch - Meckesheim - Waldangelloch in den Expressguttarif Main-Neckarbahn - badische Lokal- und Nebenbahnen einbezogen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Expressgutabfertigungen.

Darmstadt, den 21. Oktober 1901. (2801)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 1. November l. J. gelangt der Nachtrag I zu Tarifheft Nr. 1 und 2 zur Ausgabe.

In den Nachtrag I zu Tarifheft Nr. 2 sind unter anderem die Stationen Adelsheim und Schiltach der badischen Staatsbahn mit den für Adelsheim und Schiltach württ. Staatsbahn im Haupttarif bestehenden Entfernungen aufgenommen worden.

Vom gleichen Zeitpunkte scheiden aus dem ost - mittel - südwestdeutschen Verbande die seither im Verkehr zwischen Adelsheim und Schiltach bad. B. einer- und Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen andererseits bestehenden Tarifentfernungen aus.

Soweit für Adelsheim und Schiltach im Verkehr mit den vorgenannten Direktionsbezirken im ost - mittel - südwestdeutschen Verkehr, nicht aber im schlesisch-süddeutschen Tarifheft Nr. 2 Tarifentfernungen bisher bestanden, werden solche ab 1. Januar 1902 aufgehoben.

München, den 21. Oktober 1901. (2802)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnverwaltung.

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich. (Ausnahmefrachtsätze für Obst, getrocknetes, etc. im Verkehre mit der Station Schlan.)

Mit Gültigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1902, gelangen für Obst, getrocknetes, sowie Pflaumenmus (Powidl, Lequar) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen zwischen Schlan, Station der k. k. St.-B., und den in den Tarif des „deutsch - österr.-ungar. Seehafenverbandes“ aufgenommenen Hafenstationen direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 22. Oktober 1901. (2803)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelangen für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt im Verkehre von Ungvár, Station der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen, nachstehende Frachtsätze zur Anwendung:

Nach	Von Ungvár, Station der kgl. ungar. Staatseisenbahnen — bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen — Centimes für 100 kg	
Bregenz trs., Lindau trs.	709	380
Buchs trs.	709	376
St. Margrethen trs.	713	382
Basel (N. O. B. und bad. B)	790	434
Genève (Genf)	991	561
Konstanz (N. O. B. und bad. B.)	742	405
Romanshorn	729	398
Schaffhausen (N. O. B. und bad. B.)	749	408
Zürich (Hauptbahnhof)	795	437

Die Frachtsätze nach Bregenz trs., Lindau trs., Buchs trs. und St. Margrethen trs. finden Anwendung: 1. auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter, 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Bregenz trs., Buchs trs., Lindau trs. oder St. Margrethen trs. zu lauten.

Wien, am 21. Oktober 1901. (2804)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Zucker aller Art zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiet treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis

auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1902 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Luzan	219 ₰
„ Przeworsk	153 „
„ Tlumacz=Palahicze	204 „
„ Zuczka	221 „
Nach Schönpriesen=Umschlag	
von Luzan	214 „
„ Przeworsk	148 „
„ Tlumacz=Palahicze	199 „
„ Zuczka	216 „
Nach Dresden=Elbkai	
von Luzan	255 „
„ Przeworsk	189 „
„ Tlumacz=Palahicze	240 „
„ Zuczka	257 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 19. Oktober 1901. (2805)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-italienischer Güterverkehr.

Ausgabe des Nachtrages I zu Tarif, Theil I, Abtheilung A vom 1. Januar 1900.

Vorbezeichneter Nachtrag, dessen Einführung laut der in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 78 vom 5. Oktober 1901 unter Nr. 2590 verlautbarten Kundmachung bis auf weiteres vertagt wurde, gelangt mit 1. November 1901 zur Ausgabe.

Verkaufspreis 0,50 Kr. pro Stück.

Wien, am 15. Oktober 1901. (2806)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. gelangt ein neuer Gütertarif (Theil II) für den internationalen Lokalverkehr zur Einführung, welcher die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr unserer auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen Bentheim, Cleve, Cranenburg, Elten, Emmerich, Gildehaus, Salzbergen und Schüttorf mit der Mehrzahl unserer auf niederländischem Gebiete gelegenen, sowie ferner zwischen den vorgenannten, auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen untereinander transit Niederland enthält.

Gleichzeitig gelangen damit die bezügl. Frachtsätze des Gütertarifs für den internationalen Lokalverkehr der holländischen Eisenbahngesellschaft vom 15. Oktober 1892 und der Nachträge zu demselben zur Aufhebung.

Soweit jedoch durch die Einführung des neuen Tarifs Frachterhöhungen entstehen, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 14. Dezember d. J. in Kraft.

Exemplare dieses neuen Tarifs sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.

Amsterdam, den 21. Okt. 1901. (2807)
Der Administrationsrath.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren (Theil II) für den internationalen Lokalverkehr zur Einführung, welcher die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr unserer auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen Bentheim, Cleve, Cranenburg, Elten, Emmerich, Gildehaus, Salzbergen und Schüttorf mit der Mehrzahl unserer auf niederländischem Gebiete gelegenen, sowie ferner für den Verkehr zwischen unseren auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen untereinander transit Niederland enthält.

Gleichzeitig gelangen damit die bezüglichen Frachtsätze des Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im internationalen Lokalverkehr der holländischen Eisenbahngesellschaft vom 1. Mai 1893 nebst Nachträgen zur Aufhebung.

Soweit jedoch durch die Einführung des neuen Tarifs Frachterhöhungen entstehen, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 14. Dezember 1901 in Kraft.

Exemplare dieses neuen Tarifs sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.

Amsterdam, den 21. Okt 1901. (2808)
Der Administrationsrath.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Januar 1902 gelangen die Arbeiter-Rückfahrkarten IV. Klasse von Königsberg i/Pr. Ostbhf. nach Gutenfeld, Löwenhagen, Gr.=Lindenau, Tapiau, Wehlau, Puschdorf, Norkitten, Waldhausen, Insterburg, Wormditt, Schelecken, Yorksdorf und Mehlauken, sowie die Arbeiter-Wochenkarten nach Tragheimer Palve zur Aufhebung.

An Stelle dieser Rückfahrkarten werden mit Ausnahme derjenigen nach Wormditt am 1. Januar 1902 neue Arbeiter-Rückfahrkarten IV. Wagenklasse nach Königsberg i/Pr. Ostbhf. von Gutenfeld für 0,25 ℳ, Löwenhagen für 0,40 ℳ, Gross=Lindenau für 0,60 ℳ, Tapiau für 0,80 ℳ, Wehlau für 1,00 ℳ, Puschdorf für 1,30 ℳ, Norkitten für 1,50 ℳ, Waldhausen für 1,60 ℳ, Insterburg für 1,80 ℳ, Schelecken für 1,20 ℳ, Yorksdorf für 1,20 ℳ und Mehlauken für 1,60 ℳ ausgegeben, welche zur einmaligen Hinfahrt von der Heimathstation nach Königsberg i/Pr. Ostbhf. am Sonntag Abend oder Montag früh und zur einmaligen Rückfahrt von Königsberg i/Pr. nach der Heimathstation am Sonnabend Abend berechtigen.

Von Wormditt werden Arbeiter-Rückfahrkarten nach Königsberg i/Pr. nicht ausgegeben.

Gleichzeitig gelangen vom 1. Januar 1902 in Tragheimer Palve Arbeiter-Wochenkarten für sechs aufeinander folgende Arbeitstage zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt nach und von Königsberg i/Pr. Ostbhf. zum Preise von 1,20 ℳ an Arbeiter und Arbeiterinnen zur Verausgabung.

Sämmtliche Arbeiter-Rückfahrkarten sind zur Rückfahrt nur für diejenigen Arbeiter (Arbeiterinnen) gültig, welche sie auf der Hinfahrt benutzt haben.

Eine Rückzahlung von Fahrgeld bei unterlassener Rückfahrt tritt nicht ein.

Näheres ist bei obigen Stationen zu erfahren. (2809)

Königsberg, den 19. Oktober 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Grossherzoglich oldenburgische Staatsbahnen.

Die Lieferung der nachstehend aufgeführten Radreifen ist zu vergeben:

1. 104 Radreifen verschiedener Grösse aus Tiegelstahl für Lokomotiven,
2. 76 Radreifen verschiedener Grösse aus basischem Siemens-Martinstahl für Tender,
3. 500 Radreifen aus basischem Siemens-Martinstahl für Wagen.

Die Lieferungsbedingungen sind gegen vorherige bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ von unserem Materialbüreau, Karlstrasse hierselbst, zu beziehen.

Die Angebote sind verschlossen und versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Radreifen" spätestens bis zum 28. Oktober d. J. an das genannte Büreau postfrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter am 29. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr. Die Bewerber bleiben bis zum 16. November d. J. an ihr Angebot gebunden.

Oldenburg, den 16. Okt. 1901. (2810)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung der Arbeiten und Lieferungen — mit Ausnahme der Steine und des Cements — zum Neubau eines Wohngebäudes für 2 Unterbeamte am Bahnhof Bullay.

Der vorstehenden Ausschreibung werden die „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" und die „allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten" zu Grunde gelegt.

Zeichnung und Bedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude zur Einsichtnahme aus.

Das Verdingungsheft wird von hier gegen kostenfreie Einsendung von 1,50 ℳ ohne Zeichnung und von 3 ℳ (in baar mit Zeichnung abgegeben.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung: „Wohnhaus für Bullay" bis zum 6. November d. J., Vormittags 12 Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 19. Oktober 1901. (2811)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Lieferung von Eichenschwellen.

Der Bedarf von 6 490 Stück eichenen Weichenschwellen verschiedener Sorten ist zu vergeben.

Lieferungsbedingungen und Sortenverzeichnisse sind bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht aufgelegt und werden auf Verlangen kostenfrei abgegeben.

Die Angebote sind spätestens bis Dienstag, den 5. November 1901, Abends 6 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Eichenschwellenlieferung" versehen hierher einzureichen.

Heilbronn, den 19. Oktober 1901. (2812)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung der Fussbodenbefestigung in der neuen Personenwagen-Reparaturwerkstätte nebst Lackirerei auf dem Hauptgüterbahnhofe zu Frankfurt a/M. sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort mit Ausnahme der Zeichnungen gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ (baar) durch Postanweisung bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, Sonnabend, den 2. November d. J., Vormitt. 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2813J)
Frankfurt a/M., den 19. Oktober 1901.
Königl. Eisenb.-Betriebsinspektion 1.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung von 1 600 dz prima krist. Kupfervitriol für Schwellenimprägnirung und Telegraphenzwecke, mit Optionsrecht zum Bezuge von 20 % mehr, im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Effektuirung der Lieferung hat verzollt und franko einer Südbahnstation nach Maassgabe des Bedarfes zu erfolgen; in der Zeitperiode März bis einschliesslich August 1902 müssen mindestens 200 bis 250 dz pro Monat zur Ablieferung gebracht werden.

Die näheren Bedingnisse können bei der Materialverwaltung, Wien, Südbahnhof, Administrationsgebäude, IV. Stiege Parterre Thür Nr. 27, während der Amtsstunden behoben oder per Post bezogen werden.

Die mit einer 1 Kr.-Marke gestempelten Offerten sind versiegelt, mit der Ueberschrift „Offerte auf Kupfervitriol" versehen, nebst dem vorgeschriebenen Handmuster spätestens bis 11. November a. c., 12 Uhr Mittags, bei der genannten Amtsstelle einzureichen.

Offerten, die nicht vorschriftsmässig adjustirt sind oder verspätet eingebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Oktober 1901. (2814)
Die Materialverwaltung.

Die Lieferung nachstehender Oberbaumaterialien soll vergeben werden:

Loos I. 193 t Winkellaschen,
341 t Unterlagsplatten.

Loos II. 29 t Laschenbolzen,
152 t Hakennägel,
85 000 Stück Unterlagsringe.

Loos III. 8 Zungenvorrichtungen zu 134 Millimeter hohen Schienen,
8 desgl. zu 193 mm hohen Schienen,
28 Weichenböcke,
56 Zwangsschienen.

Loos IV. 22 Herz- und Kreuzungsstücke aus Stahlguss oder Flussstahl zu 134 mm hohen Schienen,
15 Herz- und Kreuzungsstücke aus Stahlschienen zu 113 mm hohen Schienen.

Loos V. 70 000 Stück kieferne Querschwellen, 2,7 und 2,5 m lang,
1 100 Stück kieferne Kleinbahn-Querschwellen, 1,50 m lang,
10 440 lfd. m kieferne Weichenschwellen,
199 lfd. m kieferne Kleinbahn-Weichenschwellen.

Die Verdingungsunterlagen liegen bei unserer Materialienverwaltung hierselbst zur Einsicht aus und können von dieser bezogen werden gegen Einsendung von 1,10 ℳ für Loos I, 0,50 ℳ für Loos II, je 2,60 ℳ für Loos III und IV und 0,30 ℳ für Loos V.

Die Angebote sind mit Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien, Loos . . . ." versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin, am 9. November d. J., Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Schwerin, den 19. Oktober 1901. (2815)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Verdingung von A. 80 000 kg Petroleum für die königliche Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. B. 90 000 kg rohem Rüböl, 30 000 kg gereinigtem Rüböl und 30 000 kg Putzöl für die königlichen Eisenbahndirektionen Danzig, Königsberg i/Pr. und Magdeburg.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. November 1901, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen zu A. und B. können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 7. Dezember 1901.

Berlin, den 23. Oktober 1901. (2816)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Angebote auf alte, in den Werkstätten Berlin 1 (am Markgrafendamm), Berlin 2 (Ostbahnhof), Grunewald, Tempelhof, Potsdam, Frankfurt a/O. und Guben lagernde Werkstattsmaterialien sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an das Rechnungsbüreau, Schöneberger Ufer 1—4, bis Freitag, den 15. November 1901, Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Bedingungen und Angebotbogen sind einzusehen oder zu beziehen daselbst vom Centralbüreau, Zimmer 420, gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar (Briefmarken ausgeschlossen). Zuschlagsfrist bis 9. Dezember 1901.

Berlin, den 16. Oktober 1901. (2817)
Königliche Eisenbahndirektion.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Die auf Bahnhof Blankenburg Harz lagernden Altmaterialien, als:

a) Oberbaumaterialien.

1. 16 600 kg Eisenschienen aus Schweisseisen in Längen 0,20 bis 6,59 m;
2. 11 700 „ Stahlschienen in Längen 0,20—9,00 m;
3. 37 140 „ flusseiserne Schwellen;
4. 480 „ schmiedeeiserne Weichenplatten;
5. 830 „ schmiedeeiserne Laschen;
6. 1 980 „ Kleineisenzeug;

b) Werkstattsmaterialien.

7. 12 000 kg Stahlguss-Bremsklötze;
8. 800 „ Kastengusseisen (Achsbuchs-Ober- und Untertheile, Bufferhülsen etc.);
9. 10 000 „ schmiedeeis. Schrott, Wagentheile und alte Bleche über 3 mm stark;
10. 100 „ Spiralfederstahl;
11. 1 300 „ zwei Achsen mit Scheibenrädern (Guss);
12. 500 kg zwei Räder mit Gussnabe, schmiedeeis. Radstern und Tiegelstahl-Reifen;
13. 3 000 „ fünf Radsätze, Gussnabe, schmiedeeis. Radstern und Tiegelstahl-Reifen;
14. 100 „ ein Flussstahl-Radreifen;
15. 210 „ alte kupferne Feuerbuchs-Rohrwand;
16. 104 „ alte Kupferrohre, Stehbolzen und Abfälle;
17. 9 „ Manganbronze-Abfälle;
18. 422 „ Rothguss-Schieber, Lager, Buchsen und kleinere Abfälle

sollen verkauft werden. Preisangebote sind bis 10. November cr. bei uns einzureichen. Dieselben sind sowohl für jede Position besonders, als auch für alle Positionen im Durchschnittspreise für 100 kg anzugeben.

Die Altmaterialien werden frei Wagen Bahnhof Blankenburg Harz gegen Vorausbezahlung verkauft. Zuschlag erfolgt bis 15. November cr. Abnahme hat bis 1. Dezember cr. zu erfolgen.

Blankenburg Harz, am 18. Okt. 1901. (2818)
Die Direktion.

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Altmaterialien und einer Drehscheibe.

Die in den Hauptwerkstätten Buckau, Salbke, Halberstadt und Braunschweig lagernden Altmaterialien (Kupferplatten, Metallspähne, Eisen-, Blech-, Guss- und Stahlschrott, Messingblech, Gummi, Achswellen, Langträger, sowie eine für Bahnzwecke nicht mehr geeignete, sonst noch brauchbare Drehscheibe von 4,75 m nutzbarer Gleislänge und eine alte Lochmaschine mit Scheere sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
8. k. Mts., Vormittags 10 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhauer-uferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. k. Mts.

Magdeburg, den 11. Oktober 1901. (2819)
Königliche Eisenbahndirektion.

Auf Bahnhof Oels in Schlesien stehen 121 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Centralbüreau hierselbst, Gartenstrasse Nr. 106, bis 8. November d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags 11½ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten etc. können von unserem vorbezeichneten Centralbüreau an Wochentagen zwischen 8 und 3 Uhr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar) bezogen werden.

Breslau, im Oktober 1901. (2820)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. Oktober Vorm. gemeldet.

Nr. 30. Berlin, am 26. Oktober 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkung (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	335	1	Pack	Reisstrohbesen —	15	1	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	mit Bindfaden umschnürt.
2	A	183	1	Ballen	? —	17	2	Seehausen i/A.	K. E.-D. Magdeburg	
3	A	137	1	—	lebende Pflanzen —	0,5	3	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
4	A	6053	1	Kübel	Margarine —	18	4	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
5	A	—	1	—	Abort-Trichter —	5	5	Heidelberg	Badische Stsb.	
6	A A	4821*)	1	Kiste	gefüllt —	34	6	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	*) scheint alte Beklebung zu sein.
7	A B / P △ M	—	1	„	Blumenzwiebeln —	171	7	Rotterdam D. P.	Holländische E.	
8	A D	700	1	Lattenverschlag	leer —	20	8	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	alte Beklebung: Petershain N. L.
9	A F	644	1	Eimer	Gelee —	12	9	Elberfeld	K. E. D. Elberfeld	
10	A G	158 / III	1	Sack	Reis —	110	10	Gransee	K. E.-D. Stettin	
11	A G F A	57352	1	Kiste	Ursol (chem. Prod.) —	61,5	11	Weissensee	K. E.-D. Berlin	
12	A H	10	1	Korb	gefüllt —	22	12	Berlin H. u. L.	„	
13	A H	5315	1	Kiste	Eisenwaaren —	27	13	Darkehmen	K. E.-D. Königsberg	
14	A H	5316	1	Korb	ansch. Eisenwaaren —	39	14	„	„	
15	A H H	649 / 728 / 6470 / 460	1	Harrass	leer —	32	15	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
16	A J T	2482	1	Kiste	Handtuchbretter, Messerschärfer, Holzgefässe, diverse Küchengeräthe	38	16	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
17	A K	36	1	Korb	eis. Rungenhalter —	30	17	Herne	K. E.-D. Essen	
18	A K	900	1	Korbflasche	gefüllt —	38	18	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
19	A K	1	1	Koffer	? —	38	19	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
20	A L	1900	1	„	gefüllt —	37	20	Staffelbach	Bayerische Stsb.	
21	A O	2	1	Kiste	leer —	21	21	Rodenkirchen	Oldenburgische Stsb.	
22	A P	1575	1	Ballen	Speck —	50	22	Rheine	K. E.-D. Münster	
23	A S	1216	1	Kiste	? —	45	23	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
24	B	18	1	—	Holzbock —	28	24	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
25	B	6606/7 / 6608	2 / 1	Fässer / Blechdose	gefüllt —	c. 149	25	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
26	B B	104	1	Sack	Brot —	30	26	Wetter (Ruhr)	K. E.-D. Elberfeld	
27	B D	2882	1	Verschlag	Jalousien —	?	27	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
28	B H	4	1	Ballen	Drell —	20	28	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
29	B H O	296	1	Kiste	gefüllt —	57	29	Worms	Direktion Mainz	
30	B J	533	1	„	Glas —	29	30	Darkehmen	K. E.-D. Königsberg	
31	Bl	I	1	Pack*)	Eisenwaaren —	30	31	Berlin Görl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	*) in Leinen.
32	B M	6445	1	Kiste	Makkaroni —	19	32	Norderney	K. E.-D. Münster	
33	B O	906	1	„	Thee —	19	33	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
34	B S	5600	1	„	leer —	22	34	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
35	B U	4361	1	„	leer —	22	35	Berlin Pog.	„	
36	B W	4702	1	„	Petroleum-Messapparat, Porzellanstangen	75	36	„	„	
37	B W	257	1	Fass	Petroleum —	187	37	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
38	C A	662/3	2	Kisten	Glas —	197	38	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
39	C B	7611	1	Kiste	Drogen —	17	39	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
40	C F	6	1	„	? —	35,5	40	Schmiedefeld	K. E.-D. Breslau	
41	C F S & Co.	12072/3	2	Kisten	? —	22	41	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
42	C G	9567	1	Ballen	Tapeten —	40	42	Baden	Badische Stsb.	
43	Ch W F	1021	1	eis. Fass	allgem. Denat.-Mittel	59,5	43	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
44	C L S	4241	1	in Leinen	rothe Lederpappe —	54	44	Neumünster	K. E.-D. Altona	
45	C O W	1236	1	Ballen	? —	52	45	Hamburg B.	„	
46	C P N	921	1	Kiste	Zuckerwaaren —	20	46	Gladbeck	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	C S	2142	1	Kiste	leer —	27	47	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
48	D	71/2	2	Pack	Holzstäbe —	35	48	Bremen Hb.	K. E.-D. Hannover	
49	D	127	1	Kiste	Käse —	28	49	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
50	D	4130 u. 1559	1	Fass	ansch. Oel —	20	50	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
51	D	142	1	eis. Fass	gefüllt —	?	51	Norderney	K. E.-D. Münster	
52	D A L	—	1	Sack	Zwiebeln —	—	52	Birkenfeld Neubr.	St. Johann-Saarbr.	
53	D B	141	1	Kiste	Damenkleider —	13	53	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
54	D E	2947	1	Lattenkiste	Steingut —	31	54	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
55	D F / F W	7555	1	Verschlag	Fahrrad —	35	55	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
56	D G	2740	1	Fass	gefüllt —	229	56	Elberfeld	„	
57	D R	203	1	eis. Fass	gefüllt —	221	57	Herdecke Nord	„	
58	D R D J G	1192	1	Fass	Petroleum —	127	58	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
59	E	2093	1	Kiste	? —	50	59	Stendal	K. E.-D. Hannover	
60	E	916	1	„	Seife —	?	60	Kupferzell	Württemberg. Stsb.	
61	E B	—	1	Koffer	? —	?	61	Neuwied	K. E.-D. Cöln	
62	E D	514	1	Kiste	Glas —	15	62	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
63	E D S	4094	1	Pack	Stabeisen —	37	63	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
64	E D S	4220	1	Kiste	Eisenwaare —	63	64	Ingelheim	Direktion Mainz	
65	E E	7539	1	„	? —	120,5	65	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	
66	E F	5695	1	Rolle	Linoleum —	17	66	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
67	E F B	4852	1	Kiste	Kronleuchter —	89	67	Worms	Direktion Mainz	
68	E K	3433	1	Fass	ansch. Gurken —	102	68	Norden	K. E.-D. Münster	
69	E K	17	1	Korb	Kleider, Wäsche —	25	69	Osterode	K. E.-D. Königsberg	
70	E P	1764	1	Kiste	Holzwaare —	42	70	Altendorf-Essen	K. E.-D. Essen	
71	E P	33073	1	Korb	Obst —	39	71	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
72	E S	I	2	Körbe	Wäsche —	47	72	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	
73	E W	1109	1	Kiste	leer —	23	73	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
74	E W	2884	1	„	Plakate —	11	74	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
75	F	1/5	5	Säcke	Leimleder —	189	75	Regensburg	Bayerische Stsb.	
76	F B	885	1	Korb	Kognak —	29	76	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
77	F B	565	1	—	gesalz. Haut —	34	77	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	
78	F B	5	1	Pack	2 Schippen m. Stiel —	4	78	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
79	F C	1198/99	2	Kisten	Chokolade —	101,5	79	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
80	F E	1	1	Kiste	? —	42	80	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
81	F E	03044	1	„	Konserven —	27,5	81	Meseritz	K. E.-D. Posen	
82	F F	—	1	Bund	Bandeisen —	43	82	Engers	K. E.-D. Cöln	
83	F F	394	1	Kiste	gefüllt —	23	83	Cöln-Longerich	„	
84	F F	100	1	„	Likör —	11	84	Hannover	K. E.-D. Hannover	
85	F F	1	1	„	Bettzeug —	18	85	Pforzheim	Badische Stsb.	
86	F K	62 (undeutlich)	1	Stab	Stahl —	20	86	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
87	F K	101	1	—	Luftpumpe —	23	87	Viersen	„	
88	F K	100	1	Kiste	Bettzeug —	24	88	„	„	
89	F K	4034	1	„	leer —	6	89	Hamburg	K. E.-D. Altona	
90	F L	17009	1	Fass	ansch. Wein —	407	90	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
91	F M	810	1	Korbflasche	Säure —	76	91	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
92	F P	1304	1	Kiste	? —	22	92	Essen	K. E.-D. Essen	
93	F S	1310	1	„	? —	?	93	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
94	F S D / Osnabrück	—	6	Stück	Kesseltheile —	53	94	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
95	F V	9400	1	Kiste	Packheu —	44	95	Gera	K. E.-D. Erfurt	
96	F W W	13856	1	Ballen	Leder —	68	96	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
97	G	—	1	Stab	Flachstahl —	7,5	97	Münster	K. E.-D. Münster	
98	G d B	2746	1	Kiste	— —	49	98	Rotterdam D. P.	Holländische E.	
99	G B	9245	1	„	Geschirr —	40	99	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
100	G B	49991	1	Korbflasche	Lack —	35	100	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
101	G B	616	1	Kiste	leer —	33	101	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
102	G B S	1608	1	Bund	2 Stäbe Stahl —	12	102	Essen Filiale Krupp	K. E.-D. Essen	
103	G C	14843	1	Fass	Maschinenschmiere —	55	103	Papenburg	K. E.-D. Münster	
104	G C K	5065	1	Kiste	Düten —	26	104	Mainz	Direktion Mainz	
105	G D	8557	1	„	gefüllt —	28	105	Mannheim	Badische Stsb.	
106	G D / S	3111	1	„	Maschinentheile —	13	106	Guben	K. E.-D. Berlin	
107	G F	333	1	„	Schuhe —	22	107	Mannheim	Badische Stsb.	
108	G F	919	1	„	Kreide —	62	108	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
109	G H	3209	1	„	Eisenwaare —	65	109	Hösel	K. E.-D. Essen	
110	G H	8781	1	Koffer	leer —	90	110	Jossa	K. E.-D. Frankf. a/M.	
111	G M	6544	1	Kiste	Gläser —	12	111	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
112	G M	65	1	Sack	Linsen —	100	112	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
113	G R	100/2	3	Säcke	l. Säcke —	14	113	Mannheim	Direktion Mainz	
114	G R & C	9477	1	Beutel	Nüsse ohne Schalen	21,75	114	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
115	G S	69581	1	Kiste	gefüllt —	35	115	Friesenheim	Direktion Mainz	
116	G S	3383	1	„	Etiketts —	4	116	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
117	G V	—	1	Koffer	Kleider —	27	117	Mainz	Direktion Mainz	
118	G W	326	1	Kiste	leer —	53	118	Mehlis	K. E.-D. Erfurt	
119	G W	1585	1	„	leer —	31	119	Hannover	K. E.-D. Hannover	
120	H	47	1	Ballen	Reiswurzeln —	115	120	Heidelberg	Badische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
121	H	2	1	Sack	Kartoffeln	45	121	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
122	H	10	1	Ballen	anscheinend alte Säcke	51	122	Eilg.-Abf. Neu-Trebbin	K. E.-D. Stettin	
123	H	3	1	Blecheimer	Gelee	12	123	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	
124	H B	7500	1	Ballen	Plüschmuster	20	124	Burscheid	„	
125	H E	1	1	Kiste	leer	15	125	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
126	H G W W	101	1	Fass	Petroleum	150	126	Ober-Leschen	K. E.-D. Breslau	
127	H H	55	1	Kiste	Kleider	45	127	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
128	H K	1747	1	Fass	Wein	77	128	Mülheim-Eppinghofen	K. E.-D. Essen	
129	H K	224	1	„	Heringe	9	129	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
130	H L	27601	1	Kiste	?	?	130	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
131	H M	50	1	„	gefüllt	41	131	Aachen	K. E.-D. Cöln	
132	H M	1	1	Korb	Damenkleider	68	132	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
133	H N	—	3	—	Gardinenstangen	22	133	Darkehmen	K. E.-D. Königsberg	
134	H P	500	1	Ballen	Teppich, Nr. 611	3	134	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
135	H P	XII	1	Sack	Moos	22	135	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
136	H R	6104	1	Kiste	Packstroh u. Holzwolle	13	136	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
137	H R S	4745	1	„	?	76	137	Zerbst	K. E.-D. Halle a/S.	
138	H S	3	1	Ballen	Federn	67	138	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
139	J B S	8003	1	Kiste	leere Flaschen	30	139	Hannover	K. E.-D. Hannover	
140	J C F	239012	1	„	Waschbau	31	140	Moschin	K. E.-D. Posen	
141	J D C	7401	1	„	gefüllt	22	141	Heidelberg	Badische Stsb.	
142	J F	9223	1	Ballen	Tabak	100	142	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
143	J G C N	9531	1	Fass	gefüllt	32	143	Seehausen i/Am.	K. E.-D. Magdeburg	
144	J P	—	3	Kübel	(Trau-Marke) Margarine	18	144	Hoerde	K. E.-D. Essen	
145	J S	328	1	Ballen	Fussmatten von Kokosfasern	53	145	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
146	J S	8486	1	Pack	4 eis. Fensterstangen	8	146	Soest	K. E.-D. Cassel	
147	J Z	35	1	Koffer	Kleider	14	147	den Haag	Holländische E.	
148	K B	1140 618	1	Pack	2 Matratzenrahmen aus Holz	16	148	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
149	K B St B	4536	1	—	Vorhängeschloss	—	149	Neuulm	Bayerische Stsb.	
150	K C	9370	1	—	Sattelgestell	7	150	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
151	K D C	1564	1	Ballen	Hopfen	150	151	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
152	K J	1500	1	—	neue Mangel	35	152	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
153	K M	8713	1	Kiste	Glas	12	153	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
154	K S	103	1	Pack in Leinen	Rouleauxstangen mit Porzellanringen	23	154	„	„	
155	K S	9285	1	Kiste	Christbaumständer	12	155	Blankenheim	K. E.-D. Cassel	
156	L	10	1	„	leer	23,9	156	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
157	L	4332	1	„	Borde	14	157	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
158	L	1	1 1	— Pack	Kinderbettstelle Bretter (dazu)	28 7	158	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	braun gestrichen.
159	L	5	1	Sack	Erde	101,5	159	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
160	L B	75	1	Kiste	Kartoffeln	65	160	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
161	L & Co.	3115	1	„	gefüllt	97	161	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
162	L H	–	1	„	Glaswaaren	52	162	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
163	L K	1044	1	„	?	10	163	Blumberg	K. E.-D. Magdeburg	
164	L L	1952	1	„	Strumpfwaaren	?	164	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	
165	L M	—	41	Stück	Gusswaaren	450	165	Frankfurt a/M. Hpt.-Gbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
166	L R S	3672	1	Kiste	schwarze Sommerpaletots	41	166	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
167	L T	3604	1	„	leer	25	167	„	„	
168	L W	5048	1	„	Blechdosen	24	168	Neckargerach	Badische Stsb.	
169	M	1243	1	„	leer	—	169	Mehlis	K. E.-D. Erfurt	
170	M.	weiss	1	Stange	Eisen	23,5	170	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
171	M	weiss	2	—	Flacheisen	23	171	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
172	M B	723	1	Sack	Schuhwaaren	25	172	Windsheim	Bayerische Stsb.	
173	M	—	1	—	gusseis. Rost	2	173	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
174	N	—	1	—	Aschkasten	—	174	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
175	M P M	—	1	Kiste	Rehgeweihe, Etui mit Messer, Gabel etc.	46	175	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
176	M S	—	1	„	frisches Obst	47	176	Watenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
177	M S	235	1	Ballen	rund geschnittene Leinwandblätter	23	177	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
178	M S	2237	1	„	Hopfen	102	178	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
179	N	—	11	Stück	Rohre	68	179	Mecklenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
179	—	—	1	—	Holzkeil	—	179	Mecklenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
180	N P	14	1	—	I-Träger	?	180	Bm. Magazin Wincheringen	St. Johann-Saarbr.	Streckenfund. 1,40 m lg., 14 cm br.
181	N S	684	1	Kiste	gefüllt	14	181	Mannheim	Badische Stsb.	
182	O	—	7	Pack	Papierdüten	133	182	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
183	O C N	6057	1	Kiste	Messer u. Gabeln	53	183	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
184	O G	629	1	Fass	Oel	39	184	Ponames	K. E.-D. Frankf. a/M.	
185	O & L	—	1	Blechflasche	Oel	39	185	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
186	O M	848	1	Bund	starker Eisendraht	50	186	Bunzlau	K. E.-D. Breslau	
187	O S	1640	1	Ballen	Rohr	26	187	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
188	P	4465	1	Kiste	Markttaschen	22	188	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
189	P	6975	1	Pappkasten	Topf mit Gelee	42	189	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
190	P	36	1	Bund	kl. eis. Ringe	12	190	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
191	P G	3643	1	Ballen	Wolldecken (?)	62	191	Wanne	„	
192	P O	—	1	Korb	Wein	7	192	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
193	P S	1/2	2	Ballen	Werg	202	193	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
194	{ P St }	56440	1	Kiste	Seife	29	194	Bottrop Süd	K. E.-D. Essen	
195	P & Co.	7810	1	Sack	gebr. Kaffee	30	195	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
196	R	26	1	„	Kartoffeln	47	196	Bochum N.	K E.-D. Essen	
197	R	—	1	—	Maschinentheil	122	197	Recklinghausen	„	
198	R	2	1	Korb	gefüllt	62	198	Ruhnow	K. E.-D. Stettin	
199	R B	1631/33 1717	4	Kisten	leer	210	199	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
200	R B	6582	1	Kiste	2 Büchsen Kakao	17	200	„	„	
201	R C	6273/74	2	Kisten	Eisenblech	292	201	„	„	
202	R F	1	1	Korb	Kleider	59	202	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
203	R H	1006	1	Kiste	Obst	15	203	Bremen Hptbhf.	K. E.-D. Hannover	
204	R & J	—	1	Verschlag	Bild	—	204	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
205	R L	8852	1	Ballen	Kleidungsstücke	22	205	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
206	R P	205	1	Kiste	Papier	36	206	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
207	R R	2470	1	Fass	gefüllt	65 (?)	207	Lemförde	K. E.-D. Münster	
208	R S F	—	1	Koffer	Kleider	49	208	Mosbach	K. E.-D. Erfurt	
209	R T	14	1	Gestell	Fahrrad	32	209	Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
210	R W	542	1	Fass	gefüllt	59	210	Stolp	K. E.-D. Danzig	
211	S	4	1	—	Riffel-Eisenblech	26	211	Speldorf	K. E.-D. Essen	
212	S	6	1	—	Riffel-Eisenblech	29	212			
213	S B	—	1	Kollo	Bohrbügel	7	213	Hagen Eilgut	K. E.-D. Elberfeld	
214	S C	9549	1	Kiste	Waschblau	24	214	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
215	Sch	15	1	Pack	5 Kistchen ger. Fische	17	215	Wusterwitz	K. E.-D. Magdeburg	
216	S G W	5642	1	Kiste	Kakes	12	216	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
217	S H	20601/602	2	Kisten	Likör	33	217	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
218	S L	1319	1	Kiste	Lampentheile	41	218	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
219	S O D	—	1	—	Gewicht	2,5	219	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
220	S S	1/3	1	Pack	3 eis. Fenster	11	220	Bismark i/Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
221	S T	22957	1	Fass	gefüllt	115	221	Riegel-II.	Badische Stsb.	
222	S W S	4792	1	Kiste	eis. Maschinenth.	260	222	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
223	T	6582	1	„	leer	10	223	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
224	T	1	1	„	Obst und Gemüse	—	224	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
225	T	2	1	Sack			225			
226	T B	56	1	Spahnkorb	Kleider, Wäsche	29,5	226	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
227	T B	12	1	Kiste	?	?	227	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
228	T H	8781	1	„	leer	30	228	Brückenau	Bayerische Stsb.	
229	T K	75	1	„	Zucker	28	229	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
230	T M	2/3	2	Verschläge	Möbel	132	230	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
231	T Z	—	1	—	Heerdringe	6	231	Tönning	K. E.-D. Altona	
232	V I	907	1	Fass	gefüllt	65	232	Hamburg H.	„	
233	V D	869	1	Sack	Gewebe	31	233	Bremen Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
234	V H	—	1	Verschlag	Blechbüchse Honig	—	234	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
235	V K	82	1	Kiste	kleine Kiste mit Holzwolle	51	235	Berlin H. u. L.	„	
236	V O	—	1	Sack	Rübsamen	51	236	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	
237	V P C F	—	8	Pack	gebr. Cementsäcke	41	237	Vorwohle	K. E.-D. Cassel	
238	W	1240	1	Kiste	Seife	233	238	Bentheim	Holländische E.	
239	W	37404	1	—	Achsschenkel	45	239	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
240	W D	—	1	Handkoffer	—	9	240	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
241	W D W	—	4	—	neue Dielungsbretter	—	241	Hohenleipisch	„	[1])
242	W E	205	1	Sack	Kartoffeln	51	242	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
243	W F	24 25	2	„	Kartoffeln	147	243	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
244	W K	4468	1	Ballen	Tabak	65	244	Kamenz i/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
245	W W	6520	1	Kiste	Glasscheiben	105	245	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
246	W W	5305	4	—	eiserne Kugeln	13	246	Stolp	K. E.-D. Danzig	
247	Z	1715	1	Kiste	Eisenwaaren (?)	58	247	Darkehmen	K. E.-D. Königsberg	
248	Z & Co.	670	1	„	Weissblech	78	248	Bismark	K. E.-D. Essen	
249	Z M	18890	1	„	Musikwerke	56	249	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
250	Z U	8707	1	Korbflasche	Oel	57	250	Pforzheim	Badische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
251	Arbeitsamt	—	1	Reisekorb	gefüllt	27	251	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
252	August Eckwart	—	2	Körbe	Kleider, Betten	42	252	Berlin H. u. L.	„	
253	Essen-Dortmund Süd	95	1	Stück	Kette	—	253	Hengelo	Niederländ. Stsb.	
254	J R Berlin	—	52	„	rohe Küchen-Holzstühle	182	254	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	

[1]) Gespundet, eine Seite gehobelt, 2 St. à 4 m lang, 1 St. 4,6 m lang und 1 St. 3,6 m lang.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
255	Plombe Rittergut Le Borrie Eckendorf	—	1	Sack	Weizen	51	255	Malmedy	K. E.-D. Cöln	
256	O./S. Cementfabrik	—	11	Pack	leere Cementsäcke	—	256	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
257	Creme	—	3	email. Eimer	Margarine	20	257	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
258	Jos. Fliegel	—	48	Milchkannen	leer	300	258	Danzig	K. E.-D. Danzig	
259	Genz	2	1	Sack	Kartoffeln	49	259	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
260	Güterabfertigungsstelle	—	1	Kiste	?	59	260	Berlin Schlg.	„	
261	Haushamer	—	1	Sack	Mehl	100	261	Kailbach	Direktion Mainz	
262	Madam la Comtesse d'Hauterille Vonziers — Departement du Ardennes, 16. rue Champ	—	1	Koffer	?	28	262	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
263	Hoppe & Hoffmann Minden i/W.	—	1	Pck.	Hufeisen	15	263	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
264	Hutz & Lindemann	32816	1	Kiste	?	47	264	Norkitten	K. E.-D. Königsberg	
265	Fabrikmarke Kastner & Tobelmann Erfurt	—	1	—	Kugellaterne	0,5	265	Harburg	K. E.-D. Altona	
266	Alb. Kelm	—	1	Fass	ansch. Sauerkraut	112	266	Horn=Meinberg	K. E.-D. Hannover	
267	Klopolleek	—	2	Kisten	?	58	267	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
268	E. Krahn	—	1	Sack	Säcke	15	268	Eil.-A. Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
269	Martinshorn	5/7	3	Säcke	Kartoffeln	153	269	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
270	Meyer	—	1	Kübel	Pflaumenmus	20	270	Charlottenburg	„	
271	Neusser Margarinewerke	95869	1	Kiste	Margarine	18	271	Berlin Ostbhf.	„	
272	H. M. Resse	6288	1	„	?	48	272	Speldorf	K. E.-D. Essen	
273	Grube Viktoria Marie Gr. Räschen	—	1	Posten	Braunkohlenbriketts	—	273	Gr. Besten	K. E.-D. Halle a/S.	
274	Jost Schmidt	—	1	Sack	Kartoffeln	80	274	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
275	F. Schmidt	(B M) 296	1	Fass	Wein?	104	275	Freiburg	Badische Stsb.	
276	Reinhold Schüchter	—	1	Sack	leere Säcke	21	276	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
277	Singer	—	1	—	alte Nähmaschine	—	277	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
278	Michael Wutti	—	1	Korb *)	alte Wäsche	12	278	Kamenz i/S.	K. E.-D. Halle a/S.	(*) mit Leinwand bezogen.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
279	—	20	1	—	gusseiserner Muff	2	279	Deggendorf	Bayerische Stsb.	
280	—	II	1	Kiste	Wein	13	280	Appenweiler	Badische Stsb.	Dr. Kumann, Erfurt.
281	—	11	1	—	verbogenes Luftleitungsrohr mit abgerissenem Schlauch	—	281	Wks.-Insp. Gotha	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
282	—	15	1	Koffer	Muster	57	282	Gep.-A. Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	473 Trier-Cochem. 99 Cochem-Coblenz Rh.
283	—	XXXIII	1	—	Vorsatzgitter	—	283	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
284	—	36	1	Pack	eis. Ofenverzierungen	5	284	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
285	—	36	1	Kübel	Schmalz	36	285	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
286	—	84	1	Bund	8 Schaufeln	29	286	Gep.-A. Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
287	—	34	1	„	blecherne Kochgeschirre		287			1)
288	—	256	1	Pack	gesalzene Häute	30	288	Heilbronn H.	„	Nummer befindet sich auf Blechmarke.
289	—	390	1	—	Gewicht	10	289	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	

1) Bezettelt: Goldshöfe-Heilbronn. Soll italienischen Arbeitern gehören.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
290	—	442	1	Kübel	Seife —	19	290	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
291	—	566	1	—	Tischuntersatz —	1,5	291	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	1)
292	—	634/5	1	Bund	Stahlstangen —	64	292	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
293	—	634/877	1	„	Stahlstangen —	55	293	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
294	—	775	1	Korb	gefüllt	33	294	Posen	K. E.-D. Posen	
295	—	1037	1	Bund	Bandeisen —	29	295	Seehausen i/Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
296	—	59233	1	—	Vordergestell einer landwirthsch. Maschine	114	296	Magdeburg H.	„	
297	—	78906	1	Kohlensäureflasche	gefüllt —	33	297	Stuttgart W.	Württemberg. Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
298	roth	—	1	Stange	Rundeisen —	21	298	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
299	roth ////	—	1	Bund	5 Stabeisen —	16	299	Neustrelitz	K. E.-D. Stettin	
300	roth /	-	1	„	eiserne Platten —	5	300	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
301	weisser Strich	—	1	„	14 schwache Gasrohre	55	301	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
302	rother Strich	—	11	—	eis. Rohre —	352	302	Düren	K. E.-D. Cöln	
303	rother Strich	—	1	—	Schmiedestück —	6	303	Cöln-Deutz	„	
304	roth X	—	1	Bund	emaillirte Töpfe —	4	304	Bützow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
305	—		1	„	gusseis. Tiegel —	2	305	Bützow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
306	weisse //	—	1	—	Ofentheil —	5	306	Rudolstadt	K. E.-D. Erfurt	
307	weiss	I	1	Bund	Patentknie —	12	307	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
308	weiss		1	„	Rundeisen —	41	308	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
309	schwarz /		1	Sack	alte, kurze Eisenrohre	15	309	Schleusingen	K. E.-D. Erfurt	
310	//	2705	1	Ballen	Gewebe —	124	310	Ndr.-Salzbrunn	K. E.-D. Breslau	
311	M	6	1	„	Reis —	100	311	Kettwig a. d. B.	K. E.-D. Essen	
312	WS	1730	1	Kiste	l. Flaschen —	58	312	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
313	SMC	684 oder 790	1	„	Nähmaschinentheile	20	313	Swinemünde	K. E.-D. Stettin	
314	RG S	33298	1	„	Kaffeeschrot —	67,5	314	Hochstüblau	K. E.-D. Danzig	
315	C	446	1	„	Thee —	69	315	Memel	K. E.-D. Königsberg	
316		5913	1	„	Ultramarin-Glanzblau	21	316	Waldshut	Badische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
317	—	—	1	Korb	frische Aepfel —	60	317	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
318	—	—	1	„	Aepfel und Wasserrüben	48	318	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
319	—	—	1	—	2 Ascheimer —	3	319	Schwerin	K. E.-D. Posen	
320	—	—	1	—	gusseis. Ausguss —	14	320	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
321	—	—	1	Sack	gebr. Badewäsche —	14	321	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
322	—	—	1	Pack (in braunem Packpapier)	36 Stück Bambusrohrstäbe, je 70 cm lang	3	322	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
323	—	—	1	Ballen	Betten —	28	323	Duisburg	K. E.-D. Essen	
324	—	—	1	„	Betten —	47	324	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
325	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	29,5	325	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
326	—	—	1	Bund	4 Bettstellenseitenbretter	20	326	Herne	K. E.-D. Essen	
327	—	—	2	Tafeln	Blech —	24	327	Rudolstadt	K. E.-D. Erfurt	
328	—	—	7	—	Bleche —	26	328	Mellingen	„	
329	—	—	1	Korb	Blechflasche, gefüllt	26,5	329	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
330	—	—	1	Fss.	eingemachte Bohnen	c. 120	330	Bottrop S.	K. E.-D. Essen	
331	—	—	1	—	eis. Bolzen —	21	331	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
332	—	—	10	—	Bretter —	—	332	Terespol	K. E.-D. Danzig	7 B[illegible]tter à 8 m, 3 [illegible]etter à [illegible] lang.
333	—	—	13	—	Bretter —	—	333	Heudeber	K. E.-D. Magdeburg	2)
334	—	—	14	—	Bretter —	—	334	Minsleben St.-Bf.	„	ca. [illegible] m lang, 1 cm stark.
335	—	—	1	Sack	3 Brote —	13	335	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
336	—	—	1	Kiste	Bücher, Bilder, Nähkasten etc.	9,5	336	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
337	—	—	2	Kisten	Butter —	37	337	Steele Nord	K. E.-D. Essen	

[1]) Der Untersatz besteht aus gedrehten nussbaumpolirten Säulen m. Verbindungssteg; Nummern mit Blaustift geschrieben.
[2]) Ca. 4,56—5,50 m lang, 20—25 cm breit, 2 cm stark.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (Insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
338	—	—	1	Pack	leere Cementsäcke —	5	338	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
339	—	—	2	Säcke	Cementsäcke —	24	339	Warburg	K. E.-D. Cassel	
340	—	—	1	Partie	Dachschiefer —	400	340	Freiburg i. Br.	Badische Stsb.	
341	—	—	18	Bund	Dachsplisse —	96	341	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
342	—	—	1	Sack	Därme —	7,5	342	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
343	—	—	10	Bund	Deckenrohrgewebe —	40	343	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
344	—	—	1	Korb	Drahtstifte —	80	344	Weener	Oldenburgische Stsb.	
345	—	—	1	„	Eier —	38	345	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
346	—	—	1	Stab	Eisen —	4	346	Hausach	Badische Stsb.	
347	—	—	1	—	□ Eisen —	10	347	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
348	—	—	1	—	Eisenblech —	41	348	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
349	—	—	1	Pack	25 Stück Eisenblech	50	349	Hamm	„	
350	—	—	1	—	Eisengestell —	13	350	Venlo	K. E.-D. Cöln	
351	—	—	1	—	Eisenplatte —	16	351	Mochbern	K. E.-D. Breslau	an einer Seite eingerissen.
352	—	—	1	Bund	12 Eisenplatten —	18	352	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
353	—	—	5	—	Eisenrohre —	94	353	Hof	Bayerische Stsb.	
354	—	—	1	—	Eisenstange —	13	354	Nürnberg-Centrbhf.	„	
355	—	—	3	—	runde Eisenstangen —	25	355	Hamm	K. E.-D. Essen	
356	—	—	1	Bund	6 Eisenstangen —	5	356	Düren	K. E.-D. Cöln	1—2 m lang.
357	—	—	1	„	10 Eisenstangen, 1 Eisenrohr	ca. 20	357	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	je 4,60 m lang 2,30 m lang.
358	—	—	1	Sack (Postsack)	Eisentheile zu Telegraphen-Anlagen	41	358	Riesenburg	K. E.-D. Danzig	
359	—	—	1	—	Eisentheil, alt, zu Dampfheizungs-Anlagen	27	359	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
360	—	—	1	Sack	geschmiedete grobe Eisenwaaren	28	360	Immendingen	Badische Stsb.	
361	—	—	1	Wagen	grobe gusseiserne Façonstücke	—	361	Altona	K. E.-D. Altona	41566 Bsl.
362	—	—	1	—	Fahrrad —	15	362	Gep.-A Hohenstein Wp	K. E.-D. Danzig	Phänomen 11 539 Hiller-Zittau.
363	—	—	1	—	Fahrrad —	—	363	Gep.-A. Schwerin	Meckl. Fried. Franzb.	Hercules 26 039.
364	—	—	1	—	Fahrrad mit brauner Tasche	32	364	Gep.-A. Danzig H	K. E.-D. Danzig	Adler 52.
365	—	—	1	—	Fahrrad —	15	365	Gep.-A. Stolp	„	[1])
366	—	—	1	—	Fahrradpumpe —	—	366	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
367	—	—	1	—	Fahrradschraubenschlüssel	—	367	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
368	—	—	1	—	Herrenfahrrad —	14	368	Gep.-A. Insterburg	K. E.-D. Königsberg	Adler 54.
369	—	—	1	—	Herrenfahrrad —	—	369	Gep.-A. Gütersloh	K. E.-D. Hannover	[2])
370	—	—	1	Ballen	Federbetten u. Kissen	28	370	Altendorf-Essen S.	K. E.-D. Essen	
371	—	—	1	Sack	Felle (Rindshaut) —	49	371	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
372	—	—	1	Pack	eis. Fensterhaken —	3	372	Olpe	K. E.-D. Elberfeld	in Leinen.
373	—	—	1	„	10 Fensterriegel —	18	373	Bonn	K. E.-D. Cöln	
374	—	—	1	Kiste	Fettwaaren, ansch. Wachs	140	374	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
375	—	—	4	Kisten	ger. Fische —	15	375	Wasserleben	K. E.-D. Magdeburg	
376	—	—	1	Bund	15 Stäbe verzinntes Flacheisen	47,5	376	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
377	—	—	1	Stange	Flacheisen —	6	377	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
378	—	—	1	Stab	Flacheisen —	12	378	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
379	—	—	1	Wagen	35 Flacheisen —	—	379	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	27407 Bln.
380	—	—	1	Korb (Weiden)	gefüllte Flaschen, vermuthl. Wein	89	380	Wollin	K. E.-D. Stettin	
381	—	—	1	—	eiserner Flaschenzug m Kurbel	14,5	381	Eilgut Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
382	—	—	1	—	Flügelpumpe —	8	382	Stettin	K. E.-D. Stettin	
383	—	—	4	Bunde	buchene Fournire —	15	383	Frankfurt a/M. Hgb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	78 cm lang, 11 cm breit.
384	—	—	2	—	gedrehte und polirte Füsse einer Bettstelle	0,5	384	Oberlahnstein	„	aus rohem Holze;
385	—	—	1	—	Futterkasten —	14	385	Worms	Direktion Mainz	1,5 m lang, 30 cm breit.
386	—	—	1	Pack	Gardinenstangen —	10	386	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
387	—	—	3	—	gusseis. Gasrohrgewinde	1	387	Badbergen	Oldenburgische Stsb.	
388	—	—	1	Sack	Gerste —	50	388	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
389	—	—	1	Pack	3 eis Geschränkdeckel	9	389	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
390	—	—	1	Packet	Gewichte —	2,5	390	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
391	—	—	1	Kiste	geschliff Glasplatten und Bronzestäbe	31	391	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
392	—	—	1	Stück	Grubenholz —	—	392	Landsberg a/W.	K. E.-D Bromberg	2 m lang.
393	—	—	2	—	lose Hasen —	8,5	393	Königsberg i/Pr.	K. E.-D Königsberg	
394	—	—	1	—	Handwagenrad —	2	394	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
395	—	—	1	Pack	rohe Haut —	56	395	Neuulm	Bayerische Stsb.	

[1]) Hermling-Danzig; Fahrradabschnitt Nr. 98.
[2]) Opel. Fahrradmarke: Braunschweig H 106, Reihe 2, Nr. 3213.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
396	—	—	40	—	Heringstonnen, leer —	ca. 600	396	Trotha	K. E.-D. Halle a/S.	
397	—	—	16	Pack	Heu (Kleeheu) —	160	397	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
398	—	—	1	Bund	38 Hohlschüssel —	—	398	Darmstadt	Direktion Mainz	
399	—	—	1	Sack	Holzklammern —	51	399	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
400	—	—	1	grau gestrichener Holzkoffer	? —	42	400	Northeim	K. E.-D. Cassel	alte Bezett.: J. H. I. Coepenick.
401	—	—	1	Packleinen	Holzschuhe mit Leder	14	401	Warburg	„	
402	—	—	1	Schnur	8 Paar neue Holzschuhe	10	402	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
403	—	—	1	Sack	geschnitzte runde Holzwaaren	21	403	Wanne	„	
404	—	—	1	Korb	Käse —	48	404	Celle	K. E.-D. Hannover	
405	—	—	8	Fässer	gelöschter Kalk —	1 540	405	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
406	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	80	406	Posen	K. E.-D. Posen	
407	—	—	1	„	Kartoffeln —	71	407	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
408	—	—	1	„	Kartoffeln —	51	408	Soest	„	
409	—	—	1	Bund	22 Kartoffelhacken —	17	409	Thorn	K. E.-D. Bromberg	blau gestrichen.
410	—	—	1	„	15 eis. Kehrichtschaufeln	8	410	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf a/M.	
411	—	—	1	—	Kette, 11—12 m —	—	411	Posen	K. E.-D. Posen	Dienstgut.
412	—	—	1	Kiepe	leer —	1	412	Gep.-A. Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
413	—	—	1	Kiste	Kindermehl, Gummiw.	145	413	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
414	—	—	1	—	Kinderwagen —	39	414	Strassgräbchen	K. E.-D. Halle a/S.	
415	—	—	1	gelb gestrichener Koffer*)	Kleider —	88	415	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	*) mit Leinewandbezug.
416	—	—	1	Bettbezug	alte Kleider —	24	416	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
417	—	—	1	Sack	Kleider —	24	417	Bamberg	Bayerische St.-b.	
418	—	—	1	Waschkorb	Kleider, Wäsche —	21	418	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
419	—	—	1	Korb	anscheinend Kleider, Wäsche	31	419	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
420	—	—	1	„	anscheinend Kleider —	36	420	Konitz	K. E.-D. Danzig	
421	—	—	1	Schliesskorb	Kleidung —	?	421	Isenbüttel	K. E.-D. Hannover	
422	—	—	1	Sack	Kleie —	51	422	Biebesheim	Direktion Mainz	
423	—	—	1	„	Kleidungsstücke —	19	423	Völpke	K. E.-D. Magdeburg	
424	—	—	1	Wagen	Kohlen —	10 000	424	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	16633 Esn.
425	—	—	1	„	Kohlen —	ca. 1500	425	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	[1]
426	—	—	1	„	Kohlen —	—	426	Neumünster	K. E.-D. Altona	21585 Esn.
427	—	—	1	—	Kolbencylinder —	105	427	Bonn	K. E.-D. Cöln	
428	—	—	1	—	Kondensator —		428			
429	—	—	1	Korb	gefüllt —	23	429	Stendal	K. E.-D. Hannover	aus Buchenholz ohne Anstrich.
430	—	—	3	—	Küchenstühle —	14	430	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
431	—	—	1	Pack	Kupferblech —	26	431	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
432	—	—	1	—	Kuppelstange —	—	432	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
433	—	—	1	Rolle	Leder —	92	433	Burg bei Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
434	—	—	1	Korb	Maschinentheile —	35	434	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
435	—	—	1	—	Maschinentheil —	4	435	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
436	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	7	436	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
437	—	—	1	—	Matratze —	46	437	Stendal	K. E.-D. Hannover	bez.: Berlin H. u. L. 7/10.
438	—	—	1	Bund	14 Stangen Messing —	23	438	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	
439	—	—	1	„	Messingstangen —	54	439	Kierspe	K. E.-D. Elberfeld	
440	—	—	1	Kiste	Obst —	40	440	Jena	K. E.-D. Erfurt	
441	—	—	1	runder Schliesskorb	frisches Obst —	36	441	Dortmund	K. E.-D. Essen	
442	—	—	1	Korb	frisches Obst, ger. Fleisch, Schuhe und Wolle	55	442	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
443	—	—	1	„	Obst —	10	443	Wolmirstedt	K. E.-D. Magdeburg	
444	—	—	1	„	fr. Obst (Aepfel) —	41	444	Altona	K. E.-D. Altona	
445	—	—	1	Ballen	leere alte Obstsäcke	40	445	Dodendorf	K. E.-D. Magdeburg	
446	—	—	1	Bund	kl. Ofenringe —	5	446	Uckro	K. E.-D. Halle a/S.	
447	—	—	1	Ballen	Papier in Ballen und präg. Stricke	27	447	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-B. Berlin	
448	—	—	20	—	Petroleumfässer, leer	640	448	Mannheim C.	Badische Stsb.	
449	—	—	2	—	alte Pflugräder —	14	449	Christburg	K. E.-D. Königsberg	
450	—	—	1	—	2 Pflugschaare —	4	450	Sternberg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
451	—	—	1	Wagen	eiserne Promenadeneinfassungen	—	451	Posen	K. E.-D. Posen	42440 Bsl.
452	—	—	2	—	Pulverfahnen —	—	452	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
453	—	—	1	Pack	9 eiserne Rechen —	7	453	Oberhausen	K. E.-D. Essen	ohne Stiele.
454	—	—	1	Reisekorb	Damenwäsche und Kleider m. Zeichen H. T.	53	454	Bublitz	K. E.-D. Danzig	
455	—	—	1	„	Kleider —	44	455	Danzig l. Th.	„	
456	—	—	1	„	Kleider —	30	456	„	„	

[1]) Aus Wagen 25713 Erf. entladen.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
457	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	43	457	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
458	—	—	1	„	Kleider, Wäsche, Betten	34	458	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
459	—	—	1	„	alte Sachen —	17	459	Danzig l. Thr.	K. E.-D. Danzig	
460	—	—	1	„	gefüllt —	38	460	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
461	—	—	1	„	gefüllt —	19	461	Schöneberg Mil.-Bhf.	„	
462	—	—	1	„	gefüllt —	32	462	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
463	—	—	1	—	Rindshaut —	17	463	Dobrilugk-Kirchhain	K. E.-D. Halle a/S.	schwarzbraun, mit Bindfaden kreuzweis umschnürt.
464	—	—	1	—	eis. Ringe mit 2 Schrauben (Maschinentheil)	0,5	464	Altona	K. E.-D. Altona	
465	—	—	1	Wagen	Roheisen —	10000	465	Dortmund	K. E.-D. Essen	6075 D. E. B.
466	—	—	1	—	eis. Rohr —	22	466	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
467	—	—	1	Bund	6 Rohre —	—	467	Hamm	K. E.-D. Essen	4 = 5,10 m lg., 1 = 2,50 m lg., 1 = 2,00 m lg.
468	—	—	1	Wagen	13 gusseiserne Röhren, Weite 0,5 m, Länge 5 m	—	468	Horka	K. E.-D. Halle a/S.	69282 Esn.
469	—	—	1	—	eis. Roststab —	11	469	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
470	—	—	1	Bund	Rohrstöcke —	10	470	Baal	K. E.-D. Cöln	
471	—	—	1	„	2 Rohrstühle —	10	471	Stavenhagen	Grhzl. Meckl. Stsb.	
472	—	—	1	—	Theil einer Rolljalousie	—	472	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	Messingtheil u. Rolle.
473	—	—	1	Stange	Rundeisen mit Gewinde u. 2 Muttern	7,5	473	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	3,45 m lang, 2 cm Durchmesser.
474	—	—	1	Wagen	Rund- und Flacheisen	—	474	Strausberg	K. E.-D. Berlin	26701 Bln.
475	—	—	1	Bund	10 Stück Rundeisen	36	475	Wasserleben	K. E.-D. Magdeburg	dünn;
476	—	—	1	„	3 Stück Rundeisen	48	476			stark.
477	—	—	1	„	Rundeisen —	48	477	Rothenburg a. T.	Bayerische Stsb.	
478	—	—	1	Pack	leere Säcke —	27	478	Stavenhagen	Grhzl. Meckl. Stsb.	
479	—	—	1	„	leere gebr. Säcke —	46	479	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
480	—	—	1	„	leere alte Säcke —	24	480	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
481	—	—	1	Sack	alte leere Säcke —	8	481	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
482	—	—	1	Pack	leere alte Säcke —	26	482	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
483	—	—	1	—	eiserne Sackkarre	—	483	Tempelhof Rangb.	K. E.-D. Berlin	
484	—	—	1	—	Sackkarre —	—	484	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
485	—	—	1	—	Sackkarre —	30	485	Immendingen	Württemberg. Stsb.	
486	—	—	1	Glasballon*)	Säure —	70	486	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	*) in Weidenkorb.
487	—	—	1	Korbflasche	ansch. Säure —	73	487	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
488	—	—	1	Bund	Schaufeln —	14	488	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
489	—	—	1	„	30 Schaufelstiele —	25	489	Brühl	K. E.-D. Cöln	
490	—	—	1	—	eis. Schienenzange —	7	490	Posen	K. E.-D. Posen	
491	—	—	1	Sack	Schliessenunterschläge (Holzkeile)	5—8	491	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	Dienstgut.
492	—	—	1	Wagen	Schmiedekohlen —	10000	492	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	2264 O. S. B.
493	—	—	1	„	Schmiedekohlen —	15000	493	Insterburg	„	81148 Esn.
494	—	—	1	—	Schwein (lebend) —	8	494	Zwiesel	Bayerische Stsb.	
495	—	—	1	—	Servirtisch —	2	495	Emmerthal	K. E.-D. Hannover	
496	—	—	1	Ballen	Speck —	22	496	Dortmund	K. E.-D. Essen	
497	—	—	1	—	Spiegel —	4	497	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	in Leinewand.
498	—	—	1	—	Spiegel —	—	498	Guben	K. E.-D. Berlin	[1])
499	—	—	1	Bund	2 rohe, vorgearbeitete Spitzhacken	6	499	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
500	—	—	1	—	Sprossenleiter —	—	500	Hetzerath	St. Johann-Saarbr.	beklebt: M. A. Hummelshein.
501	—	—	1	Stange	Stahl, 8 kantig, 3,4 m lang	11	501	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
502	—	—	1	„	Stahl —	3	502	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
503	—	—	1	Stab	Stahl —	4	503	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
504	—	—	2	—	Stahlstäbe —	9	504	Mergentheim	Badische Stsb.	
505	—	—	1	Bund	8 eiserne Stangen —	3,5	505	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
506	—	—	1	Wagen	Steinkohlen —	—	506	Thorn	K. E.-D. Bromberg	22604 Bln.
507	—	—	—	—	Steinkohlen —	ca. 800	507	Klinge	K. E.-D. Halle a/S.	
508	—	—	1	Wagen	lange Steinstufen —	—	508	Elbing	K. E.-D. Danzig	70481 Cö.
509	—	—	1	Ballen	bunte Strickwolle u. Schuhe	28	509	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
510	—	—	1		Stuhl [2])	5	510	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
511	—	—	1	Packet	10 hölzerne Kugeln		511			
512	—	—	1	—	neuer Stuhl —	5	512	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	in Papier und Stroh verpackt.
513	—	—	1	Bund	2 alte Stühle	15	513	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
514	—	—	1	„	2 kl. Wannen		514			

[1]) 1 m hoch, 56,5 cm breit, vermuthlich zu einem Gestell gehörig.

[2]) Braun lackirt mit Rohrsitz und Rohrlehne mit Stroh umwickelt; das linke hintere Bein ist abgebrochen und mit Bindfaden befestigt.

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
515	—	—	1	Säckchen	anschein. Thee —	7,5	515	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
516	—	—	2	Fässer	ansch. Theer —	124, 146	516	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
517	—	—	1	Packet	2 eis. Thürfüllungen —	11	517	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
518	—	—	1	—	neuer Tisch —	—	518	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	gelblackirt, 75 cm hoch, 135 cm lang.
519	—	—	1	—	Tischaufsatz —	5	519	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Kiel 27./9.
520	—	—	1	—	Tischplatte —	28	520	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
521	—	—	1	—	hölzerne Tischplatte —	5	521	Eilgut Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
522	—	—	1	Reisekorb	Umzugsgut —	56	522	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
523	—	—	2 7	— —	Unterleghölzer Keile	—	523	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
524	—	—	1	—	Untersatz für Ziertische		524	Rheine	K. E.-D. Münster	
525	—	—	1	—	Ventil mit Stück Leder	8,5	525	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
526	—	—	1	Bund	eis. Viehlöffel —	10	526	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
527	—	—	1	Korb	Wäsche —	27	527	Würzburg	Bayerische Stsb.	
528	—	—	1	Bund	4 Waffelzangen —	10	528	Herne	K. E.-D. Essen	
529	—	—	1	Ballen	Wagendecke —	48	529	Neuulm	Bayerische Stsb.	
530	—	—	1	Bund	10 Wasserleitungsröhren (verzinkt)	—	530	Munderkingen	Württemberg. Stsb.	5 m lang, 2,5 cm Durchmesser.
531	—	—	1	—	eis. Welle —	95	531	Angerburg	K. E.-D. Königsberg	6,3 m lang
532	—	—	1	—	eis. Welle —	150	532	Wanne	K. E.-D. Essen	
533	—	—	1	—	eis. Welle —	207	533	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
534	—	—	1	—	Zeichenbrett —	2	534	Altenbeken	E. E.-D. Cassel	
535	—	—	1	Ring	Zinkdraht —	59	535			
536	—	—	1	„	Eisendraht —	5	536	Mainz	Direktion Mainz	
537	—	—	1	Pack	Drahtklammern —	30	537			
538	—	—	1	Block	Zinn —	50	538	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
539	—	—	2	Kisten	Zuckerwaaren —	12	539	Regensburg	Bayerische Stsb.	
540	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	23	540	Essen N.	K. E.-D. Essen	

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A L	778	1	Ballen	Kaffee —	69	1	Pozsony	Ungarische Stsb.	von Triest.
2	B Z	42833	1	Kiste	Teigwaare —	32	2	Bruck a/L.	„	von Budweis.
3	G M	1300	1	„	Manufaktur —	73	3	Nagy Szeben	„	„
4	K K	367	1	„	unbekannt —	153	4	Nyitra	„	von Eisenerz.
5	L S R	2045	1	„	Thee —	7	5	Pozsony	„	
6	M K	2696	1	„	unbekannt —	83	6	Garam Berzencze	„	
7	N	128 194	5	Ballen	Leinwand —	305	7	Budapest nyugoti p. u.	„	
8	N L	3285	1	Steige	Mahlmaschine —	110	8	Pozsony	„	
9	R B S	4552	1	Kiste	Indigo —	174	9	Bpest fővámház	„	von Bremen H.
10	—	200	3	Fässer	Cement —	690	10	Varasd	„	vonSteinbrück.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 85. | 30. Oktober 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Jubiläum der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Am 15. Oktober d. J. feierte die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft die 50. Wiederkehr des Tages, an welchem auf der Stammlinie des Unternehmens, deren Namen die Gesellschaft noch heute trägt, der Betrieb mit einer Festfahrt von Lübeck nach Büchen und zurück eröffnet wurde.

Die Lübeck-Büchener Bahn ist die dritte deutsche Privatbahn, die auf einen Zeitraum von 50 Jahren eigener Verwaltung zurückblicken kann; vor ihr vollendeten nur die beiden bayerischen „Ludwigsbahnen", Nürnberg-Fürth und Ludwigshafen-Bexbach, von welchen letztere die Stammbahn des pfälzischen Eisenbahnnetzes wurde, ihr 50. Betriebsjahr als Privatbahnen; alle übrigen, zuletzt noch die im Jahre 1848 eröffnete hessische Ludwigsbahn, sind, ehe sie dies Alter erreichten, in deutschen Staatsbahnverwaltungen aufgegangen.

Auch für den Fernerstehenden ist es nicht ohne Interesse, einen Blick auf die Entstehungsgeschichte der Lübeck-Büchener Eisenbahn *) zu werfen, zumal die Schwierigkeiten, die sich ihrer Erbauung entgegenstellten, aufs engste zusammenhingen mit den politischen Zuständen Deutschlands in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Schon 1834, zu einer Zeit, als Deutschland noch keine einzige Eisenbahn besass, liessen englische Kapitalisten durch die Ingeniöre Lindley und Giles Vermessungen für eine Eisenbahnlinie Hamburg-Lübeck vornehmen und versuchten von den betheiligten Landesregierungen die Genehmigung zum Bau und Betrieb dieser Bahn zu erlangen. Der Versuch scheiterte an dem bestimmten Widerspruch Dänemarks, zu welchem die Lübeck benachbarten Elbherzogthümer Holstein und Lauenburg damals gehörten. In Kopenhagen erwartete man von der geplanten Verbindung wie von jeder „auf die ausländische Stadt Lübeck gerichteten Eisenbahn" nicht nur eine Schädigung der dänischen Städte Kiel und Altona, sondern auch eine Schmälerung der Erträgnisse des Sundzolles, die in der That eintreten konnte, wenn der Verkehr durch eine Ost- und Nordsee verbindende Eisenbahnlinie von dem reinen Wasserwege durch den Sund und um Skagen herum theilweise abgelenkt wurde. Die dänische Regierung erklärte deshalb ganz offen, dass sie eine Eisenbahnverbindung zwischen Lübeck und Hamburg niemals zugeben könne; sie hat an diesem ablehnenden Standpunkte noch zwei Jahrzehnte hindurch streng festgehalten.

Für die Handelsstadt Lübeck war der Anschluss an das deutsche Eisenbahnnetz von grösster Wichtigkeit; er wurde eine Lebensfrage, als im Laufe der Jahre die benachbarten Ostseehäfen (Kiel, Wismar, Rostock, Stettin) Endpunkte von Eisenbahnen wurden oder doch bestimmte Aussicht auf Erlangung einer Eisenbahnverbindung erhielten. Da der Widerstand der dänischen Regierung gegen eine direkte Verbindung mit Hamburg sich als unüberwindlich erwies, fasste der Senat mehrere andere Möglichkeiten ins Auge, unter welchen sich der Anschluss an die in den 40er Jahren im Bau befindliche Berlin-Hamburger Eisenbahn auf deren Station Büchen als die günstigste erwies, zumal die Fortsetzung einer Lübeck-Büchener Linie nach Lüneburg und Hannover unter Herstellung eines Elbüberganges bei Lauenburg von vornherein möglich und nutzbringend erschien.

Obgleich nun die Stände des von der projektirten Lübeck-Büchener Bahn durchschnittenen Herzogthums Lauenburg deren Bau dringend wünschten und in Kopenhagen warm befürworteten, verweigerte Dänemark im Jahre 1843 die Genehmigung auch dieser Bahn, und es bedurfte eines vierjährigen, mühevollen Kampfes, um den Widerstand der dänischen Krone schliesslich zu brechen.

Zunächst gewann man die öffentliche Meinung durch Zeitungsartikel und Flugschriften, die in Lübeck und Braunschweig unter verschiedenen Titeln erschienen, wie „Die Verweigerung der Lübeck-Büchener Eisenbahn", „Lübecks Bedrückung durch die dänische Politik, ein Wort an die deutschen Fürsten und das deutsche Volk", „Lübeck und Kiel" usw. Man

*) Vgl. Staatsarchivar Dr. Wehrmann, Entstehung u. Entwickelung der Eisenbahnverbindungen Lübecks i. d. „Zeitschrift des Vereins f. Lüb. Geschichte", Band 5.

verbreitete eine Eisenbahnkarte Deutschlands, auf welcher bestehende und projektirte deutsche Bahnen in rother Farbe, die gewaltsam verhinderten Lübecker Linien durch dicke schwarze Striche angedeutet sind. Der umsichtige Bevollmächtigte des Lübecker Senats, Syndikus Elder, weilte wiederholt monatelang in Kopenhagen sowie in Plön, um König Friedrich VII. und seine Räthe für die lübischen Pläne zu gewinnen. Die französische und die russische Regierung verwandten sich, ohne vom Lübecker Senat darum ersucht zu sein, im gleichen Sinne; denn die vornehmen Russen, die die Schiffe der Lübeck-Petersburger Dampfschifffahrtsgesellschaft zur Reise nach dem Westen benutzten, die Kuriere, die zwischen Paris und Petersburg verkehrten und meistens den Weg über Hamburg und Lübeck nahmen, beklagten sich bitter über den Zustand des sandigen Landweges, der die beiden Hansastädte verband, und dessen chausseemässigen Ausbau die durchaus folgerichtige dänische Verkehrspolitik gleichfalls nicht zuliess. Der lübische Senator Curtius, ein Bruder des Erziehers des deutschen Kronprinzen, wurde beauftragt, Preussen und Oesterreich für Lübeck zu gewinnen; er erlangte Audienzen beim König Friedrich Wilhelm IV., beim Prinzen von Preussen und mehreren preussischen Ministern, ja, er suchte den greisen Fürsten Metternich persönlich in Königswart in Böhmen auf und setzte ihm an der Hand der oben erwähnten Karte Lübecks Bedrängniss auseinander; beide deutsche Grossstaaten wurden wirklich in Kopenhagen vorstellig, aber auch diesen Befürwortungen gegenüber verblieb Dänemark taub und liess sie monatelang unbeantwortet. Da entschloss man sich, wenn auch ungern, zu dem letzten Mittel, einer Vorstellung beim deutschen Bundestage. Die Eingabe Lübecks, mit welcher der Senat die Vermittelung der Bundesversammlung anrief, kam am 1. Oktober 1846 in Frankfurt zum Vortrage. Zwar endete die Verhandlung, wie so manche andere des einstigen Bundestages, mit einem Vertagungsbeschlusse, doch gab mit Zustimmung des Präsidialgesandten die Versammlung der Hoffnung Ausdruck, dass man die bis zur Wiedereröffnung der Sitzungen im nächsten Jahre verfliessende Zeit zu freundnachbarlicher Erledigung der Angelegenheit benutzen möge. Dieser Beschluss in Verbindung mit dem von allen Seiten, zuletzt auch von der englischen und schwedischen Regierung, geübten Drucke hatte endlich den gewünschten Erfolg: der Staatsvertrag zwischen der Krone Dänemark und Lübeck „über die Anlage einer Eisenbahn in dem Herzogthum Lauenburg usw.“ wurde am 23. Juni 1847 in Kopenhagen geschlossen.

Die erforderlichen Vermessungen, die Aufstellung eines Bauplanes und eines Kostenüberschlages wurden nun rasch gefördert; allein die politischen Umwälzungen, welche das Jahr 1848 für ganz Deutschland brachte, erschwerten und verzögerten die Beschaffung der nöthigen Geldmittel derart, dass die erste Generalversammlung der zu gründenden Eisenbahngesellschaft erst am 22. Januar 1850 stattfinden konnte. Am 10. Februar desselben Jahres begann der Bau, am 15. Oktober 1851 wurde die fertiggestellte Bahn unter dem Jubel der Bevölkerung eröffnet, und am 16. Oktober der regelmässige Betrieb mit drei Zügen nach jeder Richtung aufgenommen. Der anfangs geringe Verkehr wurde mit 5 Lokomotiven und 86 Wagen, darunter 13 Personenwagen, bewältigt. Die Personenwagen enthielten Abtheile aller 3 Wagenklassen, weil 6 Plätze I., 16 Plätze II., 32 Plätze III. Klasse für den bei einem Zuge zu erwartenden Verkehr in der Regel völlig genügten. Der Güterverkehr entwickelte sich über Erwarten gut; im ersten Geschäftsbericht ist von dem an einzelnen Tagen vorgekommenen Wagenmangel die Rede, bei welchem die benachbarte Berlin-Hamburger Eisenbahn bereitwillig aushalf. Zur Belebung des Personenverkehres wählte man schon 1852 die Sonntagsfahrkarte, indem man die Fahrpreise auf zwei Dritttheile der tarifmässigen Sätze an den Sonn- und Festtagen im Sommer ermässigte. Dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen war die Gesellschaft schon Anfang 1850, also vor der Betriebseröffnung, beigetreten.

Die Herstellung der von vornherein geplanten direkten Verbindung nach Lüneburg und Hannover verzögerte sich noch um mehr als 12 Jahre; erst im März 1864 wurde die Trajektanstalt über die Elbe bei Lauenburg eröffnet, an deren Stelle 1878 die jetzige Elbbrücke trat.

Weit früher schon hatte die Gesellschaft mit dem Bau einer direkten Linie von Lübeck nach Hamburg beginnen können. Der heftige Widerstand Dänemarks gegen diese Verbindung war wesentlich schwächer geworden, als im Jahre 1857 der heiss umstrittene Sundzoll gefallen, der Wasserweg zwischen Ost- und Nordsee also abgabefrei geworden war, während Dänemark auf dem Landwege noch immer einen nicht unerheblichen Transitzoll erhob, dessen Ertrag sich nach Erbauung einer Lübeck-Hamburger Eisenbahn nothwendig steigern musste.

Am 24. April 1860 ertheilte Friedrich VII. von Schloss Christiansborg aus der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft die Konzession auch für die Lübeck-Hamburger Strecke. Aber noch vor ihrer 1865 erfolgenden Eröffnung hatte sich die Trennung Holsteins von Dänemark vollzogen; es folgten die Ereignisse der Jahre 1866 und 1870/71, die die Grundlage für die günstige Entwickelung schufen, die gleich den meisten deutschen Bahnen auch die Lübeck-Büchener Bahn seitdem genommen hat. 1876 wurde zwischen Lübeck und Hamburg das zweite Gleis gebaut, 1882 die Zweigbahn nach dem lübischen Seebade Travemünde eröffnet.

Zur Feier des Betriebsjubiläums hatte die Direktion die sämmtlichen dienstfreien Beamten und Arbeiter zu einem Festkommerse auf den Abend des 15. d. Mts. eingeladen. Mehrere Sonderzüge führten die auswärtigen Theilnehmer nach Lübeck; um 8 Uhr Abends füllten sich die würdig ausgeschmückten, weiten Räumen des Kolosseums mit über 1 200 festlich gestimmten Gästen; am Mitteltische hatten ausser den Direktoren Mitglieder des Ausschusses (Verwaltungsrathes), die Oberbeamten der Gesellschaft, die Lübecker Bahnärzte und andere Ehrengäste Platz genommen. Alle Anwesenden hatten Gutscheine für Speisen und Getränke erhalten, auch wurde einem jeden beim Eintritt eine gefüllte Cigarrentasche überreicht. Geheimer Regierungsrath Brecht, der Vorsitzende der Direktion, eröffnete den Kommers mit dem Kaiserhoch, Regierungsrath Textor, das technische Direktionsmitglied, brachte ein Hoch auf den Lübecker Senat, den Begründer und Förderer der Bahn, aus, wobei beiden Rednern die Entstehungsgeschichte der Bahn mannigfache Anknüpfungspunkte bot. Geheimerath Brecht gab hierauf in längerer Rede einen Ueberblick über die Entwickelung des Unternehmens und erinnerte unter Nennung zahlreicher Namen in pietätvoller Weise an die Männer, die sich früher, theils als Mitglieder der Direktion oder des Ausschusses, theils als Beamten der Gesellschaft hervorragend um dieselbe verdient gemacht haben. Er schloss mit einem Ausblick in die Zukunft und einem begeistert aufgenommenen Hoch auf das Lübeck-Büchener Eisenbahnunternehmen. Nach kurzer Pause — die Reden wurden durch gemeinsame Lieder, Gesänge eines aus Beamten gebildeten Männerchors und die Weisen der Militärkapelle unterbrochen — dankte Direktionssekretär Egelkraut im Namen der Beamten und Arbeiter für die ihnen seitens der Gesellschaftsorgane erwiesene mannigfache Fürsorge; sein Hoch galt dem Ausschusse und der Direktion. Namens der letzteren erwiderte Direktor v. Alvensleben mit einem Hoch auf den Beamtenkörper und die Arbeiterschaft, indem er ihre Tüchtigkeit und Anhänglichkeit an das Unternehmen hervorhob und namentlich des Güterverwalters Jesch gedachte, des einzigen Beamten, der seit Eröffnung der Bahn bis zur Gegenwart im aktiven Dienst gestanden hat und sein fünfzigjähriges Jubiläum als Vorsteher derselben Dienststelle feierte, in welche er am 15. Oktober 1851 als Beamter eingetreten war.

Mit einem Hoch auf den Staatsminister v. Thielen und das Reichseisenbahnamt schloss der erste offizielle Theil des Festes; nach einem einfachen Imbiss begann der zweite, heiterer Unterhaltung gewidmete Theil, in welchem Chor- und Sologesänge mit Theaterstücken und anderen Darbietungen wechselten, die jeder Spezialitätenbühne Ehre gemacht hätten.

Am Vormittage des 15. und 16. Oktober trafen zahlreiche telegraphische und schriftliche Glückwünsche aus dem In- und Auslande ein. Seitens der königlichen Eisenbahndirektion Altona überreichte Präsident Jungnickel, begleitet vom Oberregierungsrath Caesar und dem Geheimen und Oberbaurath Caesar, eine in kunstvoller Ledermappe eingeschlossene Adresse. Generaldirektor Ehlers, Geheimer Oberbaurath Piernay und Geheimer Regierungsrath Strackerjan überbrachten die Glückwünsche der grossherzoglich mecklenburgischen, Direktor v. Finckh die der Eutin-Lübecker Nachbarverwaltung. Der Lübecker Senat liess der Direktion ein Glückwunschdekret überreichen, Abgesandte der Lübecker Bürgerschaft und des Bürgerausschusses, der Lübecker und Hamburger Handelskammer und zahlreiche Privatpersonen gratulirten gleichfalls, das Rathhaus, viele Schiffe und Privatgebäude sowie sämmtliche Stationen waren festlich beflaggt. Am Abend des 16. Oktober vereinigten sich die Mitglieder der Verwaltung mit einer Anzahl geladener Gäste zu einem Festmahl im Rathsweinkeller, welches zugleich zu einer Ehrung des Jubilars, des Güterverwalters Jesch, gestaltet wurde, und an welchem ausser den oben genannten Herren der präsidirende Bürgermeister Dr. Brehmer, der hanseatische Gesandte, Minister Dr. Klügmann, Vertreter der Handelskammern und andere Ehrengäste theilnahmen.

Wir möchten auch nicht unerwähnt lassen, dass die Verwaltung das Jubiläum nicht vorübergehen liess, ohne ihre Wohlfahrtseinrichtungen weiter auszugestalten. Sämmtliche Beamte und zahlreiche Arbeiter wurden durch Gratifikationen erfreut; für die Arbeiter wurde ferner eine Pensionskasse genau nach dem Muster der preussischen Arbeiterpensionskasse errichtet, aus welcher Invaliden, Wittwen und Waisen die gleichen Renten und Sterbegelder erhalten werden, wie sie die preussische Staatsbahnkasse gewährt; ausserdem wurde ein namhafter Fonds bereit gestellt, der es ermöglichen wird, auch den gegenwärtig bei der Verwaltung thätigen Arbeitern und ihren Hinterbliebenen dieselben Leistungen zuzuwenden, die sie beanspruchen könnten, wenn sie seit ihrem Dienstantritt der Pensionskasse hätten angehören können.

Wir schliessen diesen Festbericht, indem wir zugleich die sichere Hoffnung aussprechen, dass dem Lübeck-Büchener Eisenbahnunternehmen zugleich mit der alten Hansastadt Lübeck, in der es seinen Sitz und Mittelpunkt hat, eine glückliche Weiterentwickelung beschieden sein möge. Bekanntlich hat die Lübeck-Büchener Bahn zur Zeit mit einigen Schwierigkeiten zu kämpfen. Der vor etwa 2 Jahren eröffnete Elb-Travekanal hat ihr zunächst einen Theil ihres Durchgangs-Güterverkehres genommen, und da nicht viel später sich die allgemeine wirthschaftliche Lage verschlechterte, konnte dieser Verlust durch die Hebung des Gesammtverkehres wohl noch nicht ganz eingebracht werden. Die unvermeidliche Betheiligung an dem grossen Hamburger Bahnhofsbau kostet dem Unternehmen eine recht erhebliche Summe, und eben drängt die besonders wichtige und kaum mehr aufschiebbare Lübecker Bahnhofs-Neubaufrage zu einer Entscheidung, die zu unserer Freude nach dem soeben mit grosser Mehrheit gefassten Beschlusse der Generalversammlung in dem von der Direktion gewünschten Sinne erfolgt ist.

Wir zweifeln nicht, dass es der ausgezeichneten Leitung, deren sich das nun 50 jährige Unternehmen erfreut, gelingen wird, alle Schwierigkeiten glücklich zu überwinden und das in sich gesunde und kräftige Unternehmen zu neuer Blüthe zu führen. Diesen herzlichen Wunsch möchten wir der Jubilarin mit auf den Weg geben!

Die überzähligen Güter.

Als am 1. März d. J. das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren für fehlende und überzählige Güter zunächst innerhalb der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen neu geordnet wurde, sind die Güterabfertigungsstellen durch wiederholte ausführliche Verfügungen darauf hingewiesen worden, wie ungeheuer wichtig für die richtige Beförderung der Stückgüter es ist, dass jedes Frachtstück deutlich, dauerhaft und übereinstimmend mit dem Frachtbriefe mit einem Zeichen und dem Namen der Bestimmungsstation versehen ist. Man kann wohl annehmen, dass bei dieser Gelegenheit alle Beamten und Arbeiter, denen die Annahme der Güter obliegt, durch die Dienstleiter eingehend belehrt worden sind, und dass ihnen die genaue Beachtung des § 58, 4 u. 5 nebst Zusatzbestimmung VI der Verkehrsordnung sowie der hierzu erlassenen ergänzenden Verfügungen von neuem ans Herz gelegt wurde. Ferner ist es nicht beim Anordnen allein geblieben, sondern die Dienstvorsteher, Abtheilungsleiter, Bühnenmeister, kurz alle Beamten, die es angeht, haben auch durch scharfe Kontrole die strenge Durchführung der getroffenen Bestimmungen zu erreichen versucht, und es sind in letzter Zeit wohl auch ziemlich viel Bestrafungen wegen Nachlässigkeit bei der Stückgutannahme vorgekommen.

Haben nun alle diese Maassregeln und Bemühungen den gewünschten Erfolg gehabt? Hat sich die Menge der überzähligen Güter gegen früher verringert?

Der als Beilage zu dieser Zeitung erscheinende „Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke“ gibt eine wenig erfreuliche Antwort auf diese Fragen, denn er meldet in den Monaten April bis September d. J. allein für die deutschen Bahnen 6 600 Sendungen überzählig gegen nur 4 900 im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Allerdings erscheint der Anzeiger jetzt drei Mal monatlich, während er früher nur zwei Mal herausgegeben wurde; die höhere Meldeziffer dieses Jahres rührt also zum Theil daher, dass jetzt viele Fälle aufgenommen werden, die bei halbmonatlichem Erscheinen bereits vor der Anmeldung erledigt sein würden. Dieser Umstand allein kann aber einen so grossen Unterschied nicht herbeiführen, und wenn man noch berücksichtigt, dass der Stückgutverkehr im allgemeinen gegen das Vorjahr zurückgegangen ist, muss es leider als feststehend betrachtet werden, dass die Zahl der herrenlosen Güter im Wachsen begriffen ist.

Es sei gestattet, in nachstehendem die Ursachen dieser Erscheinung nochmals zu erörtern und daran einige Vorschläge zur Beseitigung des Uebelstandes zu knüpfen.

Die Verkehrsordnung bestimmt im § 58, dass die Stückgüter in „haltbarer“, „deutlicher“ und Verwechselungen ausschliessender Weise, genau übereinstimmend mit den Angaben im Frachtbriefe, äusserlich zu bezeichnen sind. Ferner sollen die Stückgüter mit dem Namen der Bestimmungsstation in „dauerhafter“ Weise versehen werden; hat der Versender letztere Bezeichnung unterlassen, so ist dieselbe von der Annahmestelle gegen Erhebung der Signirgebühr nachzuholen. Prüft man daraufhin die auf den Versandspeichern lagernden, vor kurzer Zeit abgenommenen Güter, so findet man sicher nicht viele, die ihr Zeichen und den Namen der Bestimmungsstation nicht tragen. Aber die Art und Weise der Bezeichnung erklärt es vollkommen, wie es möglich ist, dass von den 3 800 im 2. Vierteljahr 1901 überzählig gemeldeten Sendungen 1 520 überhaupt ohne jede Bezeichnung vorgefunden wurden, während ungefähr 2 200 zwar die schönsten Marken, wie Dreiecke, Sterne, Anker mit Buchstaben nebst hohen und niedrigen Nummern aufweisen, aber das wichtigste, die Bestimmungsstation, um so unangenehmer vermissen lassen. Man findet neben vielen ordnungsmässigen Aufschriften vielfach kleine, mit Blei- oder Buntstift be-

schriebene und aufgeklebte Zettel, die zum Theil schon auf der nächsten Umladestation abgescheuert sind; ferner aufgeklebte oder aufgenagelte Papptäfelchen, unter denen noch die alte Bezeichnung sichtbar ist; dünne Holztäfelchen, die beim geringsten Stoss zersplittern müssen. Grosser Beliebtheit erfreuen sich augenscheinlich Signirfahnen aus dünner Pappe, die mit Bindfaden an den Frachtstücken befestigt werden; man trifft sie in allen Formen und bei Gütern jeder Art; ein Theil davon fällt bereits beim Verladen dem Karrenschuh zum Opfer. Die Annahmebeamten scheinen eben nur darauf zu sehen, dass die Sendungen überhaupt auf irgend eine Weise bezeichnet und mit dem Namen der Bestimmungsstation versehen sind; die Hauptsache, dass diese Bezeichnungen deutlich geschrieben und dauerhaft angebracht sein müssen, wird viel zu wenig beachtet.

Die Ursache dieser verhängnissvollen Gewohnheit liegt vor allem darin, dass die Bestimmungen nichts darüber enthalten, was als deutlich und dauerhaft angesehen werden darf. Infolge dessen ist die Beurtheilung über diesen wesentlichen Punkt lediglich den bei der Annahme beschäftigten Arbeitern überlassen. Die Verantwortung soll allerdings der an der Annahmeluke stationirte Lademeister oder Hilfslademeister tragen; aber in Wirklichkeit kann dieser Vielbeschäftigte nur sehr wenige Frachtstücke genau prüfen, da er mit dem Vergleichen, Abstreichen, Abstempeln der Frachtbriefe und Auflieferungsbescheinigungen vollauf zu thun hat, so dass er bei flotter Anfuhr nur selten einen Blick auf die Güter selbst werfen kann. Aber wenn auch Lademeister oder andere Beamte jedes Frachtstück auf seine Bezeichnung hin nachsehen würden, wäre damit noch keine wesentliche Besserung erreicht. Denn da die Begriffe „deutlich“ und „dauerhaft“ sehr dehnbar sind, würden etwaige Bemängelungen bei dem jetzigen Stande der Vorschriften nur selten die Zustimmung der Versender finden; sehr oft würden sie zu unliebsamen Erörterungen mit den Auflieferern führen, die bekanntlich von Europens übertünchter Höflichkeit zumeist nicht viel halten.

Hierzu kommt, dass die Verwendung der durchaus unsicheren Holz- und Papptäfelchen sogar durch die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften § 23, 3 zugelassen ist, ebenso wie es nach § 31 für ausreichend gehalten wird, dass in den Fällen, in denen es die Versender unterlassen haben, das Frachtstück mit der Bestimmungsstation zu bezeichnen, deren Name auf den Bahnbeklebezettel geschrieben wird. Und gerade dieser Brauch trägt sehr zur Vermehrung der überzähligen Güter bei, denn die bahnseitige Bezettelung unterliegt mehr als jede andere Beklebung der Gefahr, abgerissen zu werden, da sie beim Verladen noch nicht fest angetrocknet ist und daher oft schon beim Transport in den Wagen verloren geht.

Es ist daher unbedingt nöthig, dass in einer Form, die für die Versender sowohl wie für die Annahmestellen bindend ist — also entweder durch eine weitere Zusatzbestimmung zu § 58 V.-O. oder durch besondere Tarifvorschrift — klar und bestimmt ausgesprochen wird, was als haltbare, dauerhafte und deutliche Bezeichnung anzusehen ist. Und wenn wirklich etwas Durchgreifendes geschehen soll, um die Plage der überzähligen Güter zu beseitigen, so kann nur die Vorschrift in Frage kommen, dass die Bezeichnung des Gutes sowohl wie der Name der Bestimmungsstation unmittelbar auf das Frachtstück zu schreiben ist. Das Aufkleben von Zetteln, Aufnageln, Anheften von Papptafeln, Anbinden von Holz- oder Papptäfelchen mittelst Bindfadens ist für den Eisenbahntransport viel zu unsicher und muss vollkommen abgeschafft werden. Auf alle Kisten, Ballen, Fässer, Gestelle usw. sowie auf die grosse Mehrzahl der unverpackten Güter lässt sich die Bezeichnung auch ohne jede Schwierigkeit unmittelbar aufschreiben.

Nur für einen Theil zumeist unverpackter Sendungen wird sich eine Ausnahme von der Regel nicht umgehen lassen, nämlich für die Frachtstücke, die entweder keine zur direkten Aufschrift geeignete Fläche haben, oder die durch das Beschreiben eine Werthverminderung erleiden würden. Es darf aber auch bei diesen Gütern nicht in das Belieben der Versender oder der Annahmebeamten gestellt werden, wie die Bezeichnung angebracht werden soll; es empfiehlt sich vielmehr die allgemeine Einführung einer durch jahrelangen Gebrauch bestens bewährten Einrichtung, nämlich die Anwendung einer Signirfahne aus schreibfestem Schirting, die mit einer Metallöse versehen ist und mittelst geglühten Drahtes an dem Frachtstück befestigt wird. Eine Signirfahne dieser Art ist seit ungefähr 30 Jahren bei einer Berliner Firma in Gebrauch, die jährlich über 30 000 (!) Frachtstücke aufliefert; es kommt nach ihrer Aussage überhaupt nicht vor, dass eine ihrer Sendungen den Bestimmungsort nicht erreicht. Die Fahne ist 16 cm lang, 6 cm breit; der Stoff ist an dem einen Ende von oben und unten umgelegt, so dass die dort angebrachte Metallöse durch eine dreifache Stofflage hindurch fasst, also unbedingt fest hält. Der Preis stellt sich auf ungefähr 1 ₰ für das Stück. Die Signirfahne lässt sich an Frachtstücken aller Art anbringen; die Aufschrift bleibt jederzeit leserlich, auch wenn sie Regen oder Schnee ausgesetzt gewesen ist. Der zur Befestigung benutzte Draht besteht alle Gefahren des Eisenbahntransports; er haftet vor allem auch an eisernen Stäben, Röhren und anderen grossen und kleinen Eisentheilen, die bekanntlich besonders zahlreich unter den herrenlosen Gütern vertreten sind.

Um die Deutlichkeit der Bezeichnungen zu wahren, empfiehlt es sich, anzuordnen, dass alle Aufschriften nur mit Signirfarbe oder Tinte ausgeführt werden dürfen; mit Blei- oder Buntstift geschriebene Bezeichnungen sind nicht mehr zuzulassen. Ebenso müssen alle alten Bezeichnungen entweder vollständig entfernt oder durch Ueberstreichen mit Signirfarbe unleserlich gemacht werden. Für die Uebernahme dieser Arbeit seitens der Bahn ist ebenfalls die Signirgebühr zu erheben.

Von grosser Wichtigkeit ist es, dass die auf dem Frachtstück angebrachte Bestimmungsstation gleichlautend ist mit der im Frachtbriefe angegebenen. Bei den Sendungen, die an einen Vermittelungsspeditör in einem Grenzort oder in einer inländischen Wasser-Umschlagsstation gerichtet sind, kommt es häufig vor, dass auf dem Gut selbst die endgültige Bestimmungsstation steht an Stelle der im Frachtbriefe angegebenen Zwischenstation. Wird nun das Gut von den Frachtpapieren getrennt, dann läuft es auf Grund der Anschrift nach einer anderen, vielleicht näher gelegenen Grenzstation oder, im zweiten Falle, direkt nach seinem letzten Bestimmungsort, den es auf dem Wasserwege erreichen sollte. Da weder der Versand- noch der Kartenschlussstation die letzte Bestimmung des Gutes aus den Papieren bekannt ist, sind gerade diese Verschleppungsfälle am schwersten zu regeln.

Den vorstehenden Ausführungen entsprechend, wird folgende neue Zusatzbestimmung zu § 58, 4 und 5 V.-O. vorgeschlagen; sie würde der jetzigen Zusatzbestimmung VI voranzustellen sein, die einige kleine Ergänzungen erhält:

„Zusatzbestimmung VI: Die Bezeichnung der Stückgüter sowie der Name der Bestimmungsstation sind mit Signirfarbe oder Tinte unmittelbar auf die Frachtstücke zu schreiben. Diejenigen Güter, die keine für die unmittelbare Aufschreibung geeignete Fläche haben oder die dadurch eine Werthverminderung erleiden, müssen mit einer Signirfahne aus schreibfestem Schirting versehen sein, die 16 cm lang, 6 cm breit, mit einer Metallöse versehen und mittelst geglühten Drahtes an dem Frachtstück befestigt ist. Die mehrmalige Benutzung einer gebrauchten Signirfahne ist verboten.“

„Zusatzbestimmung VII: Ist vom Absender die Bezeichnung mit der im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsstation unterlassen, so wird sie in der unter VI vorgeschriebenen Weise von der Güterannahmestelle gegen Erhebung einer im Nebengebührentarif (Theil I B) festgesetzten Gebühr ausgeführt, wenn die Beschaffenheit der Güter dies ohne besondere Schwierigkeiten gestattet. Dieselbe Gebühr wird erhoben für die Entfernung oder das Ueberstreichen alter Anschriften. Bei den in den Seehafenplätzen usw. (wie bisher).“

Die Zusatzbestimmung IV, Nrn. 6 und 7 sowie die §§ 23,3 und 31 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften würden sinn-

entsprechend zu ändern sein. Der Abschnitt VII des Nebengebührentarifes „Signiren der Frachtstücke (§ 58 V.-O.)" würde folgende Fassung erhalten: „Für die Bezeichnung der Frachtstücke mit Zeichen und Nummer, für das Aufschreiben der Bestimmungsstation und für die Entfernung oder das Ueberstreichen alter Anschriften unter Hergabe des Materials ohne Rücksicht auf die Stückzahl für das Stück 5 ₰. Diese Gebühr wird auch erhoben, wenn nur eine der genannten Arbeiten ausgeführt wird."

Bei allgemeiner Annahme der vorgeschlagenen Bestimmungen würden sich die überzähligen Güter bald erheblich verringern. Die Versender würden genau wissen, wie sie die Güter zu bezeichnen haben, und die übernehmenden Arbeiter hätten nicht erst lange Ueberlegung nöthig, ob das Gut annahmefähig ist; es sind eben nur zwei Fälle zulässig: die unmittelbare Aufschrift oder die Signirfahne in vorgeschriebener Form. Wie in dieser Zeitung bereits mehrfach mit Recht betont wurde, wäre es sicher am besten, wenn die Versender die volle Adresse des Empfängers auf dem Frachtstück anbringen würden. Diese Einrichtung könnte aber auch nur unvollkommen wirken, wenn nicht gleichzeitig mit der bisherigen Art der Anbringung von Adressen und sonstigen Bezeichnungen gründlich gebrochen würde.

Um die volle Wirkung der vorgeschlagenen Maassregeln zu gewährleisten, muss natürlich auch Vorsorge für die strenge Durchführung getroffen werden. Die Annahmestellen müssen daher daraufhin kontrolirt werden, dass sie keine andere als die vorgeschriebene Bezeichnungsart zulassen. An dieser Kontrole haben sich nicht allein die direkten Vorgesetzten der annehmenden Beamten und Arbeiter, sondern alle Beamten zu betheiligen, die in Ausübung ihres Dienstes Stückgüter während der Lagerung auf den Güterböden und während der Beförderung in Augenschein nehmen. Es empfiehlt sich, auf grösseren Abfertigungsstellen auf den Beklebezetteln die Nummer der Annahmeluke zu vermerken, damit jederzeit auch ohne Frachtbrief festgestellt werden kann, wer das Frachtstück abgenommen hat. Unnachsichtliche Bestrafung jeder Nachlässigkeit wird ebenfalls geboten sein, wenn die bezüglich der Bezeichnung der Güter jetzt unstreitig herrschenden Missstände gründlich beseitigt werden sollen. Selbstverständlich müssen die Annahmestellen auch in der Lage sein, die von den Versendern etwa unterlassene Bezeichnung in der vorgeschriebenen Form nachzuholen. Sie sind daher mit Signirfarbe sowie mit Signirfahnen und Draht auszurüsten.

Zum Schluss sei noch auf ein vorzügliches Mittel hingewiesen, die vorgeschriebene Bezeichnung der Stückgüter auch ohne besondere Kontrole sicher durchzuführen. Es besteht darin, dem Annahmepersonal die Signirgebühr zu überweisen. Erhält die mit der Annahme beschäftigte Arbeiterkolonne diese Gebühr, dann liegt es im Interesse jedes Arbeiters, jedes einzelne Frachtstück genau auf die ordnungsmässige Bezeichnung hin zu prüfen. Man kann überzeugt sein, dass dann kein Gegenstand zugelassen wird, der nicht genau den Annahmebedingungen entspricht. Der für die Eisenbahnverwaltung hieraus entstehende Einnahmeausfall kann kaum ins Gewicht fallen gegen die wesentlichen Vortheile, die damit erreicht werden. Die Verkehrssicherheit wird erhöht, und die grossen Opfer an Zeit, Geld und nutzloser Arbeit, die die überzähligen Güter jetzt fordern, können erspart werden. Die Mindereinnahme wird zum Theil auch dadurch ausgeglichen, dass der Arbeiterschaft dann billigerweise auch die Beschaffung des Signirmaterials übertragen werden kann.

Um die Vereinbarung, Kontrole und Auszahlung der Beträge in den einfachsten Formen abzuwickeln, wäre es allerdings wünschenswerth, die Signirgebühr stets bei der Aufgabe vom Auflieferer entrichten zu lassen. Damit würde nebenbei noch erreicht werden, dass sich die Versender mehr als bisher daran gewöhnen, die Stückgüter selbst ordentlich zu bezeichnen. Jetzt ist es denselben gleichgültig, wieviel Signirgebühr durch ihre Sorglosigkeit entstanden ist, da sie zumeist vom Empfänger bezahlt wird.

Der Hang zum Vagabundenthum wird bei einzelnen Frachtstücken wohl nie ganz unterdrückt werden können, und man wird mit überzähligen Gütern rechnen müssen, so lange die Eisenbahn Güter befördern wird. Die Eisenbahnverwaltungen sind es aber sich selbst und allen Verkehrstreibenden schuldig, das unvermeidliche Uebel auf ein so geringes Maass zu beschränken, wie es bei dem heutigen Umfange des Verkehres überhaupt möglich ist. Man wird dieses Ziel jedoch nicht mit Maassregeln erreichen können, die weniger streng sind als die hier empfohlenen.

Berlin, 15. August 1901. H. Hartmann.

Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der bayerischen Staaatseisenbahnen im Betriebsjahre 1900.

Vorgenanntem Berichte entnehmen wir in gedrängtem Auszuge folgendes: Als äussere Vollzugs- und Aufsichtsbehörden waren am Schlusse des Berichtsjahres der Generaldirektion unmittelbar untergeordnet: 10 Oberbahnämter (nunmehr Eisenbahnbetriebsdirektionen genannt), 11 Eisenbahnbausektionen, 4 Centralwerkstätten, 3 Centralmagazinverwaltungen, das Bodenseedampfschifffahrts-Betriebsamt, das Kanalamt und 2 Schwellenfabriken bezw. -Tränkungsanstalten.

Zum Vollzuge der Geschäfte der Bahnunterhaltung waren den Oberbahnämtern 45 Ingeniörbezirke mit 271 Bahnmeistereien zugewiesen, für den maschinentechnischen Betriebsdienst 28 Betriebswerkstätten und zur Besorgung des Betriebs- und Abfertigungsdienstes an selbständigen Dienststellen 33 Güterstationen, 75 Stationen I. Klasse, 209 II. Klasse, 200 III. Klasse, 175 IV. Klasse, 142 V. Klasse, dann ausserdem noch 291 Haltestellen und 239 Halteplätze unterstellt; fernerhin dem Betriebsamte der Bodenseedampfschifffahrt 1 Güterbestätterei sowie 1 Landungstelle und dem Kanalamte 4 Einnehmereien.

Die **G e s a m m t b e t r i e b s l ä n g e** der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen betrug Ende 1900 = 5 784 km (1899 = 5 640 km), wovon 4 001 km oder 69 % als Hauptbahnen und 1 783 km oder 31 % als Nebenbahnen (darunter 35 km Schmalspurbahn) betrieben wurden; dem Personenverkehr dienten 5 701 km, dem Güterverkehr 5 770 km.

An **B e t r i e b s m i t t e l n** waren am Ende des Berichtsjahres vorhanden: a) 1 705 (1 606) Lokomotiven — hiervon mit durchgehender Bremseinrichtung nach System Westinghouse 879 Lokomotiven nebst 739 Tendern und nach System Hardy 187 Tenderlokomotiven, deren Beschaffungskosten sich Ende 1900 auf 80 526 209 (75 567 756) ℳ und durchschnittlich für 1 Stück auf 47 229 ℳ bezifferten —; b) 4 379 (4 016) Personenwagen zu 40 640 137 (35 439 558) ℳ Beschaffungskosten; c) 25 764 (23 755) Pack- und Güterwagen mit 300 174 t Ladegewicht zu 87 569 865 (80 549 568) ℳ Anschaffungskosten — ausserdem waren der Staatsbahnverwaltung noch 907 Güterwagen, meist Bier- und Kesselwagen, mit 11 000 t Ladegewicht überwiesen, welche sich im Privatbesitze befinden und für Zwecke der Eigenthümer verwendet werden —; d) 342 (334) Postwagen im Kostenbetrage von 3 467 338 ℳ. Die Beschaffungskosten der gesammten am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Fahrbetriebsmittel betragen demnach 212 203 549 (193 774 231) ℳ.

D a s P e r s o n a l d e r g e s a m m t e n S t a a t s b a h n v e r w a l t u n g setzte sich Ende des Jahres 1900 wie folgt zusammen: a) pragmatisch angestelltes Personal 1 634 mit einem Kostenaufwande von 6 322 168 ℳ; b) nicht pragmatisch, jedoch statusmässig angestelltes Personal 22 181, Kostenaufwand 32 479 563 ℳ; c) diätarisch verwendetes Personal 1 483, Kostenaufwand 1 521 199 ℳ; d) Taglohnpersonal (Hilfsbedienstete, ständig nothwendige Arbeiter, Dienstaushelfer) 11 646, Kostenaufwand 11 163 586 ℳ; e) Bahnunterhaltungsarbeiter 7 607,

Kostenaufwand 5 619 386 *M.*; f) Werkstättenarbeiter 4 559, Kostenaufwand 5 118 274 *M.*, zusammen 49 110 (45 390) Personen mit einem Gesammtkostenaufwande von 62 224 178 (57 323 984) *M.* Unter Hinzurechnung der sonstigen Bezüge des Personals, wie Tagegelder, Reisekosten, Umzugsgebühren, Fahr-, Stunden- und Nachtgelder, Materialersparnissprämien, Remunerationen usw. mit 5 678 133 *M.* und der Ausgaben für Wohlfahrtszwecke mit 1 649 201 *M.* beziffert sich die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben auf 69 551 513 (63 929 405) *M.*

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen 50 945 369 (46 665 027) *M.*, sind daher gegenüber dem Vorjahre um 4 280 342 *M.* oder 9,17 % gestiegen. Diese verhältnissmässig grosse Mehreinnahme wurde hauptsächlich durch den erhöhten Reiseverkehr zum Besuche der Oberammergauer Passionsspiele und der Pariser Weltausstellung erzielt. Befördert wurden 48 843 666 (45 248 335) Personen, somit mehr 7,95 %, und zwar 237 989 in I. Klasse, 2 592 106 in II. Klasse, 45 004 747 in III. Klasse und auf Militärfahrkarten 1 008 824. Die beträchtlichste Vermehrung der beförderten Personen gegenüber 1899, nämlich um 18,56 %, ist in der I. Wagenklasse eingetreten; eine weitere sehr bemerkbare Vermehrung gegenüber 1899 fand bei den Schülerkarten (194 %) infolge Einführung ermässigter Schüler-Monatskarten statt. Die Gesammtzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 1 475 603 102 (1 369 794 261), sonach mehr 7,72 %, und die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfallende Anzahl der Personenkilometer 263 301 (248 532), sonach um 5,94 % mehr als im Vorjahre.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen im Berichtsjahre 105 787 885 (100 821 945) *M.*, sind sonach um 4 966 940 *M.* oder 4,93 % gestiegen. Von diesen Einnahmen entfielen auf Eilgut 3 597 098 *M.* (gegenüber dem Vorjahre + 11,65 %), auf Frachtgut 96 446 329 *M.* (+ 4,97 %), Militärgut 313 693 *M.* (+ 14,14 %), Vieh 2 893 771 *M.* (+ 1,76 %), Leichen 70 478 *M.* (+ 13,86 %) und auf Eisenbahnbaumaterialien 196 903 *M.* (— 25,76 %), endlich auf Nebenerträgnisse 2 269 613 *M.* (+ 0,36 %). Die beträchtlichste Steigerung ist daher beim Militärgut, dagegen eine grosse Minderung bei den Eisenbahnbaumaterialien erfolgt. Von der Gesammteinnahme entfallen auf den Binnenverkehr 34 338 739 *M.*, auf den Wechselverkehr 58 734 912 *M.* und auf den Durchgangsverkehr 12 714 234 *M.* Die Gesammtmenge der beförderten Güter beziffert sich auf 21 042 608 (19 552 531) t, ist somit um 1 490 077 t oder 7,62 % gestiegen; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr entfallen sonach 3 710 (3 516) t, d. s. um 5,82 % mehr als im Vorjahre. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Tonne Fracht betrug im Gesammtgüterverkehr 137,98 (138,50) km und stieg bei Militärgut und Leichentransport, fiel dagegen bei Eil- und Frachtgut und Viehbeförderung.

Das gesammte finanzielle Ergebniss stellt sich nach der Generalrechnung wie folgt: Einnahme 171 400 987 (161 376 927) *M.*, Ausgaben 124 741 110 (111 834 666) *M.*, demnach Ueberschuss 46 659 877 (49 542 260) *M.* Von diesem Ueberschusse wurden verwendet: zur Verzinsung der Staatseisenbahnschuld 36 947 128 *M.* und zur Ablieferung an allgemeine Staatsfonds 9 712 749 *M.* Gegenüber 1899 haben sich demnach im Berichtsjahre die Einnahmen um 10 024 060 *M.* oder 6,21 %, die Ausgaben um 12 906 443 *M.* oder 11,54 % erhöht, der Einnahmeüberschuss dagegen sich um 2 882 383 *M.* oder 5,82 % vermindert. Der Betriebskoeffizient, d. h. das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen, beziffert im Berichtsjahre 72,78 %, im Vorjahre 69,30 %, sohin im Berichtsjahre mehr um 3,48 %. — Das Anlagekapital für das bayerische Staatsbahnnetz stellt sich im Berichtsjahre auf 1 308 064 951 (1 267 782 284) *M.* und die Verzinsung desselben berechnet sich auf 3,57 (3,91) %.

An Betriebsstörungen kamen vor: a) Zugentgleisungen auf freier Strecke 3, in Stationen 28, wobei 110 Fahrzeuge, darunter 51 erheblich, beschädigt wurden; b) Zugzusammenstösse 2 bezw. 44, wobei 184 Fahrzeuge, darunter 70 erheblich, beschädigt wurden; c) sonstige Unfälle 110 bezw. 268, wobei lediglich 13 Fahrzeuge erhebliche Beschädigung erlitten. Die Gesammtzahl der Unfälle beträgt somit 455 (473), und treffen daher auf 100 km Betriebslänge 8 (8,47) Unfälle. Anlässlich dieser Unfälle wurden 9 Reisende getödtet, 64 verletzt; vom Bahnpersonal 55 getödtet und 222 verletzt; von anderen Personen infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn usw. 47 getödtet und 45 verletzt. Die Gesammtzahl der Verunglückten beträgt somit 442, darunter 111 mit tödtlichem Ausgange. An sonstigen Betriebsereignissen kamen vor 2 Erd- und Felsrutschungen und 1 Bahnüberfluthung, dann 11 Achs-, 15 Radreifen- und 675 Schienenbrüche.

In den 4 Central- und 28 Betriebswerkstätten betrug die Zahl der Handwerker 4 003, der sonstigen Arbeiter 556; die Löhne beliefen sich für erstere auf 4 634 803 *M.*, für letztere auf 483 471 *M.*, zusammen auf 5 118 274 *M.* Von den 4 Kohlengasanstalten wurden im ganzen 402 639 cbm Gas zur Stationsbeleuchtung, von den 4 Oelgasanstalten 306 479 cbm Gas zur Beleuchtung der Eisenbahnwagen und in der Mischgasanstalt München 211 496 cbm Oelgas sowie 88 768 cbm Acetylengas gewonnen und in den elektrischen Beleuchtungsanlagen eine Energiemenge von 3 274 500 Kilowattstunden erzeugt. In den beiden Schwellenfabriken und -Tränkungsanstalten wurden 556 368 Bahnschwellen und 22 405 m Weichenschwellen der Tränkung unterworfen u. zw. mit Quecksilbersublimat, Chlorzink oder nach dem Verfahren „Hasselmann“ und „Buchner“.

Bezüglich der Wohlfahrtseinrichtungen sei erwähnt, dass im Berichtsjahre in 388 Bezirken 375 Bahnärzte nebst 20 Spezialärzten in Thätigkeit waren, für die sich die Kosten auf 218 192 *M.* beliefen. Das Personal, welches zur kostenfreien bahnärztlichen Behandlung berechtigt ist, betrug 23 185 Personen, und trafen auf je 100 derselben 86,3 Erkrankungsfälle. Um erkrankten Beamten und Bediensteten in gewissen Fällen auch Badekuren zu ermöglichen, wurden an 10 Kurorten 119 Freikuren gewährt mit einem Kostenaufwande von 11 889 *M.* An Ruhegehältern wurden für pragmatisch angestelltes Personal und dessen Hinterbliebenen 977 100 *M.*, für nicht pragmatisch Angestellte sammt deren Relikten 5 015 673 *M.* verausgabt. Die Leistungen zur Betriebs- und Werkstättenkrankenkasse betrugen bei einer Mitgliederzahl von 25 627 Personen 246 366 *M.*, jene zu der Arbeiterpensionskasse A und B 572 517 *M.* bei einem Mitgliederstande von 44 217 Personen. Zur Unfallversicherung betrug die Leistung der Verwaltung bei 30 089 Unfallversicherungspflichtigen 538 152 *M.* Aus dem gemeinsamen Unterstützungsfonds Hilfsbedürftiger wurden an einmaligen Unterstützungen zusammen 232 266 *M.* gewährt.

Bodenseedampfschifffahrt. Die Transportmittel bestanden wie im Vorjahre aus: 6 Dampfbooten, 1 Dampffähre, 5 Schleppkähnen und 3 Trajektkähnen im Anschaffungswerthe von 1 876 360 *M.* Befördert wurden 238 530 Personen, 1 376 t Gepäck, 2 144 Thiere in offener, 216 t in geschlossener Ladung und 222 365 t Güter mit einem Frachtenerlös von 519 970 (495 663) *M.* Die Gesammteinnahmen beziffern sich auf 571 033 *M.*, die Ausgaben auf 440 701 *M.*, der Ueberschuss auf 130 331 *M.*; gegenüber dem Vorjahre haben sich die Einnahmen um 22 953 *M.* oder 4,20 % erhöht, die Ausgaben um 1 504 *M.* oder 0,34 % vermindert; es stieg daher der Ueberschuss um 24 457 *M.* oder 23,10 %.

Der Ludwigs-Donau-Mainkanal wurde befahren von 1 544 beladenen und 1 052 leeren Schiffen und 883 Flössen; die bewegte Gütermasse beziffert ein Gesammtgewicht von 138 606 (154 512) t, somit 15 906 t weniger als im Vorjahre. Das finanzielle Ergebniss schliesst ab mit einer Einnahme von 135 068 *M.*, einer Ausgabe von 195 636 *M.*, demnach mit einem Fehlbetrage von 60 568 (56 879) *M.*, der sich somit gegenüber 1899 um 6,49 % erhöht.

Kettenschleppschifffahrt auf dem Maine. Die sämmtlichen Ausführungen für dieselbe belaufen sich bis Ende 1900 auf 5 420 170 *M.*; im Berichtsjahre wurden zu den 3 vorhandenen weitere 2 Kettendampfer beschafft; die Schifffahrt konnte vom 5. Januar bis zum Jahresende aufrecht erhalten bleiben. Die 5 Kettendampfer standen 595 Tage im Dienst und legten in 7 859 Stunden 35 152 km zurück; befördert wurden durch sie 4 867 Fahrzeuge mit 269 856 t Tragfähigkeit und 42 958 t Gütern mit einem Frachtenanfall von 81 002 *M.* Das finanzielle Ergebniss weist aus an Einnahmen 81 087 *M.*, an Ausgaben 120 621 *M.* und schliesst somit ab mit einem Fehlbetrag von 39 534 (20 800) *M.* Der im Vorjahre bestandene Erneuerungsfonds von 75 000 *M.* erhöhte sich um 60 500 *M.* und betrug nunmehr am Schlusse des Berichtsjahres 135 500 *M.*

Nachrichten.

Deutschland.

— **Abgabe von Gutachten seitens der Bahnärzte.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den königlichen Eisenbahndirektionen mitgetheilt, dass es zwar den Bestimmungen in den §§ 5 und 6 des bisher empfohlenen, nunmehr durch Erlass vom 7. Oktober d. J. vorgeschriebenen Musters für Bahnarztverträge entspricht, wenn die Bahnärzte Gutachten und Bescheinigungen in dienstlichen Angelegenheiten der Beamten im allgemeinen nur auf Erfordern der Eisenbahndirektionen und deren nachgeordneten Dienststellen ausstellen, jedoch soll damit den Beamten nicht die Möglichkeit versagt

werden, in dringenden Fällen zu dienstlichen oder persönlichen Zwecken von den Bahnärzten unmittelbar Gutachten oder Bescheinigungen einzuholen. Von den Bahnärzten wird demnach, worauf sie aufmerksam zu machen sind, vorausgesetzt, dass sie unbeschadet der vertraglichen Verpflichtungen den bezüglichen Anträgen der Bediensteten in geeigneten Fällen entsprechen werden.

— **Erhöhung der Mindestbelastungsgrenze für Stückgutladungen.** Im Januar nächsten Jahres wird seitens der preussisch-hessischen Staatsbahnen ein Versuch mit der Erhöhung der Mindestbelastungsgrenze für Stückgutladungen gemacht werden, um ein Urtheil darüber zu gewinnen, welchen Einfluss die Erhöhung auf den Wagenverbrauch und die Beförderungsverhältnisse ausüben würde. Die Mindestbelastungsgrenze ist dafür vom Minister der öffentlichen Arbeiten auf 3 000 kg festgesetzt. Ausnahmen hiervon sind erst dann zuzulassen, wenn sich erhebliche Unzuträglichkeiten ergeben sollten. In diesen Fällen wäre dem Minister sowohl wie auch der Eisenbahndirektion Magdeburg von dem Sachverhalt unverzüglich Mittheilung zu machen, und hätte letztere alsdann im Benehmen mit den übrigen betheiligten Direktionen die erforderlichen Anordnungen zu treffen. Es soll ferner darauf Bedacht genommen werden, dass auch bei der erhöhten Gewichtsgrenze die Bildung von Ortswagen und von Umladewagen auf weite Entfernungen durch Verlängerung der Ladeabschnitte in thunlichst weitem Umfange erreicht wird. Die Stationen haben die Zahl der von ihnen gebildeten Orts-, Umlade- und Kurswagen und die in diesen verladenen Gewichtsmengen getrennt für die drei Wagengattungen täglich auszuschreiben. Dabei sind die Kurs- und Kursbeiwagen nur einmal auf der Einstellungsstation zu zählen, die in diese Wagen geladenen Gewichtsmengen indessen auf sämmtlichen Stationen aufzunehmen, so dass sich hieraus das gesammte in Kurswagen verladene Gut ergibt. Zur Ermöglichung eines Vergleichs sollen gleiche Anschreibungen für November d. J., in welchem die Gewichtsgrenze von 2 000 kg gilt, angefertigt und denjenigen für Januar gegenübergestellt werden. Die Eisenbahndirektion in Magdeburg ist mit der Sammlung des sich hierbei ergebenden Materials beauftragt und hat dem Minister der öffentlichen Arbeiten über das Gesammtergebniss bis zum 10. März 1902 zu berichten.

— **Angebliche Arbeiterentlassungen bei den preussischen Staatsbahnen.** Gegen die fortdauernden Verhetzungen der preussischen Staatsbahnverwaltung aus Anlass einiger die Erzielung von Betriebsersparnissen bei sinkenden Einnahmen anstrebender Ministerialverfügungen wendet sich in folgender kräftiger Weise die „Nordd. Allg.-Ztg.“: „Nach dem ‚Vorwärts‘ sollen auf Grund einer angeblichen Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten aus Sparsamkeitsrücksichten bei den preussischen Staatsbahnen Arbeiterentlassungen in grösserem Umfange, in einer Werkstätte allein 150 Mann, angeordnet worden sein. Die Behauptung des ‚Vorwärts‘ ist erfunden, und die Angriffe, welche auf ihrer Grundlage gegen die Staatseisenbahnverwaltung erhoben wurden, sind um so haltloser, als sie sich gegen eine Verwaltung richten, welche in schwieriger Zeit bemüht ist, einerseits den Rücksichten der Wirthschaftlichkeit, andererseits aber auch denen der Industrie und namentlich ihrer eigenen Arbeiter gerecht zu werden. Bereits bekannt gewordene Anordnungen hinsichtlich Erhöhung der Bauthätigkeit überheben die Eisenbahnverwaltung der Aufgabe, ihr Interesse für die nothleidende Industrie vor der Oeffentlichkeit darzuthun. Erwähnt sei hier nur, dass in anderen Ländern die Volksvertretungen unter Hinweis auf dies Vorgehen des preussischen Eisenbahnministers von den Regierungen Maassnahmen gleicher Art verlangt haben. Wie es aber mit der Fürsorge für die eigenen Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung bestellt ist, erhellt aus nachstehender jüngst ergangenen Verfügung des Eisenbahnministers an sämmtliche Eisenbahndirektionen:

‚Unter Bezugnahme auf die den königlichen Eisenbahndirektionen in Einzelerlassen und in allgemeinen Verfügungen, namentlich im Erlass vom 4. September d. J. ertheilten Weisungen mache ich wiederholt darauf aufmerksam, dass Aushilfsbedienstete und Arbeiter, die infolge des Verkehrsrückganges und der dadurch eingetretenen Abnahme der Dienstgeschäfte, insbesondere auf den Rangir- und Umladebahnhöfen sowie auf den Zugbildungsstationen und in den Reparaturwerkstätten entbehrlich geworden sind, gleichwohl aus diesem Anlasse unter keinen Umständen aus dem Eisenbahndienst zu entlassen sind. Solche Personen sind vielmehr in geeigneter Weise anderweit zu beschäftigen und überall da zu verwenden, wo infolge des natürlichen Ausscheidens von Arbeitskräften Bedarf eintritt. Bei einer so grossen Verwaltung wird es auf diese Weise in verhältnissmässig kurzer Zeit gelingen, den Personalstand dem Geschäftsumfange anzupassen. Bei den hiernach erforderlichen Ueberweisungen von Arbeitern an andere Dienststellen ist nach Möglichkeit zu vermeiden, dass Arbeiter, welche eine Familie zu ernähren haben, nach anderen Stationsorten versetzt werden. Selbstverständlich bezieht sich diese Anordnung auf solche Personen nicht, die von vorn herein nur für eine bestimmte Arbeit vorübergehend in Arbeit gestellt und hiervon sogleich bei der Arbeitsüberweisung verständigt worden sind.‘

Die wohlwollenden Anordnungen — welche übrigens nicht etwa neues bestimmen, sondern schon vor Monaten ertheilte Weisungen gleicher Richtung lediglich wiederholen — heischen keine weitere Erläuterung und dürften die Blätter, welche dem ‚Vorwärts‘ bei seinen Angriffen auf die Staatseisenbahverwaltung sekundirten, für die Zukunft vorsichtiger machen.“

— **Beschaffung von Fahrmaterial, Verbesserung der D-Zugwagen und der Wagenkuppelungen.** In der am 17. d. Mts. stattgefundenen Sitzung der bayerischen Kammer der Abgeordneten wurde beschlossen, den geforderten Betrag für Beschaffung von Fahrmaterial (siehe Nr. 78 S. 1193 d. Ztg.) um 2 611 000 *M.* aus nachstehender Erwägung zu erhöhen: Im Jahre 1900 wurden aus Betriebsmitteln für diesen Betrag bereits 2 amerikanische Schnellzuglokomotiven und 750 Güterwagen angeschafft und geliefert; wegen des bedeutenden Rückganges der Einnahmen im Laufe des Jahres erachtete es jedoch die Staatsregierung nun für unthunlich, diese Ausgabe auf Betriebsmittel zu übernehmen, und es wurde deshalb vorgenannte Summe dem im Gesetzentwurfe geforderten Betrage von 15 450 000 *M.* zugesetzt und er somit auf 18 061 000 *M.* erhöht.

Bei dieser Gelegenheit wurde im Laufe der Besprechung seitens des Berichterstatters u. a. erwähnt, dass im Finanzausschusse auch auf die nothwendige Verbesserung hingewiesen worden sei, welche die D-Zugwagen hinsichtlich ihrer Bauart usw., unter Hinweis auf das grosse Eisenbahnunglück bei Offenbach, erfahren sollten, welcher Anschauung, insbesondere hinsichtlich der Seitenthüren, der Beleuchtung usw. alsdann auch von anderen Abgeordneten noch Ausdruck verliehen wurde. Von besonderem Interesse ist nun die folgende, vom zuständigen Staatsminister hierauf erfolgte Erwiderung:

„Was die Bauart des Wagenmaterials betrifft, so wurde im Laufe der Debatte für eine andere Anbringung von Seitenthüren bei den Durchgangswagen eingetreten. Diese Frage wurde in einer Konferenz, welche vom Reichseisenbahnamt einberufen war, ausführlich erörtert, und es haben sich alle Verwaltungen dahin ausgesprochen, dass die Anbringung von Seitenthüren an Durchgangswagen sich nicht empfehle, weil dadurch die Wagen an Widerstandsfähigkeit erheblich verlieren würden, weil also dasjenige, was man auf der einen Seite für die Sicherheit gewönne, auf der anderen Seite wieder verloren ginge. Es wurde auch festgestellt, dass bei dem Offenbacher Unglück, welches die Veranlassung zur Erörterung der ganzen Frage gegeben hat, alle Personen, welche überhaupt nur in der Lage waren, sich zu bewegen, thatsächlich entkommen sind; die Personen, welche umgekommen sind und theilweise dem Feuer erlagen, waren schon durch den Zusammenstoss so eingeklemmt oder so verletzt, dass sie sich überhaupt nicht bewegen konnten. Auch ist festgestellt, dass der Brand durch die Gasbeleuchtung nicht entstanden ist, ja kaum erheblich gesteigert wurde. Der Brand ist entstanden durch das Feuer der auffahrenden Lokomotive in Verbindung mit den Gasen der Heizröhren. Es würde also der Brand voraussichtlich in der gleichen Weise entstanden sein, wenn die elektrische Beleuchtung eingeführt gewesen wäre. Wenn behauptet wird, die elektrische Beleuchtung sei eine Garantie gegen alle Gefahren, so muss nach den gemachten Erfahrungen dem vollständig widersprochen werden. Die elektrische Beleuchtung ist mindestens ebenso gefährlich wie die Gasbeleuchtung, weil die Gefahr eines Kurzschlusses in einem Abtheil, das mit Polstern und allen möglichen brennbaren Dingen versehen ist, von den schwersten Folgen sein kann.“

Von nicht minderem Interesse war auch die in derselben Sitzung zur Sprache gekommene Frage betreffs der Wagenkuppelungen, über welche sich der Minister wie folgt äusserte:

„Was die Kuppelung anbelangt, so hat ein Mitglied der Kammer angeregt, die bayerische Verwaltung möge sich die Sache mehr als bisher angelegen sein lassen. Ich kann in dieser Beziehung nur auf dasjenige Bezug nehmen, was ein anderes Mitglied des Hauses bereits berührt hat, nämlich, dass die bayerische Verwaltung in Kuppelungsfragen geradezu bahnbrechend vorgegangen ist. Es wurde gerade von einem bayerischen maschinentechnischen Beamten, dem Regierungsdirektor Mahla, eine Kuppelung entworfen, welche es möglich machte, die amerikanische in Verbindung zu bringen mit der Kuppelung, die jetzt überall vorhanden ist. Es ist dies natürlich eine ausserordentlich wichtige Frage, wir können nicht an einem Tage sämmtliche Güterwagen mit der amerikanischen Kuppelung ausrüsten, und es fragt sich daher, wie es

möglich ist, die vorhandenen Kuppelungseinrichtungen mit der amerikanischen in Einklang zu bringen. Es hat nun der genannte Beamte eine Kuppelung entworfen, welche diese Frage, wie ich glaube, in befriedigender Weise löst. In der Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 13. September 1900 wurde beschlossen, dass die Versuche mit der selbstthätigen Kuppelung in grösserem Umfange fortgesetzt werden sollen. In dem technischen Ausschussberichte ist dabei bemerkt worden, die amerikanische Kuppelung entspreche den Anforderungen am besten und es werde die vom Genannten zuerst vorgeschlagene Bauart empfohlen, um die Wagen mit der alten und neuen Kuppelung verbinden zu können. Sie sehen hieraus, dass ich ganz Recht habe, wenn ich sage, in dieser Beziehung ist gerade die bayerische Verwaltung bahnbrechend vorgegangen, und wir werden uns diese Frage auch ferner angelegen sein lassen."

— **Umsetzung breitspuriger Eisenbahnwagen auf Vollspurbahnen und umgekehrt.** Wie die „Marienb. Ztg." meldet, hatten sich vor einigen Tagen ungefähr 20 Herren aller Berufsfächer sowie einige Militärs von russischer und von preussischer Seite in Illowo versammelt. Es fand die Umsetzung verschiedener Gattungen von beladenen Wagen vom preussischen auf das russische Gleis statt. Jeder Wagenzug bestand aus fünf beladenen Wagen (10 Achsen). Es wurden drei verschiedene Wagenzüge umgesetzt, die längste Umsetzung dauerte sieben und die kürzeste fünf Minuten. Die Achsen wurden nach dem von uns früher (Nr. 47 S. 745 d. Ztg.) geschilderten Verfahren ausgewechselt. Die vorgeführten Manöver riefen allseitig Bewunderung hervor, weil sie ohne jede Störung vor sich gingen. Wie die „Marienb. Ztg." zu berichten weiss, will die preussische Staatsbahnverwaltung bei den Neubaustrecken, welche Anschluss an die russischen Bahnen haben, die gleiche Einrichtung einführen, da bei dem neuen Umsetzungsverfahren viel Zeit und grosse Kosten gespart werden. Die Umsetzung von fünf Wagen besorgen zwei Personen in fünf Minuten, wogegen beim Umladen dieser fünf Wagen 20 Mann drei volle Stunden zu schaffen haben.

— **Der Königsberger Eisenbahn-Gesangverein** hielt am 16. d. Mts. seine diesjährige Generalversammlung ab. Der Vorsitzende, Ober- und Geheimer Regierungsrath Schulze - Nickel, begrüsste die Versammlung und machte den Vorschlag, dem die Vereinsbestrebungen stets kräftig fördernden und unterstützenden Präsidenten Simson, welcher z. Zt. in Wiesbaden zur Kur weilt, ein Begrüssungstelegramm zu übersenden; diesem Vorschlage wurde freudig zugestimmt. Aus den Beschlüssen ist eine Aenderung der Satzungen des Inhalts zu erwähnen, dass auch Arbeiter, die mindestens fünf Jahre im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung stehen, die Mitgliedschaft erwerben können, dass die in den Bereich des Vereins versetzten Mitglieder anderer preussischer Staatseisenbahnvereine, die gleiche oder ähnliche Zwecke verfolgen, von der Zahlung des Beitrages für die Zeit, für welche sie den Beitrag an den anderen Verein bereits entrichtet haben, befreit sein sollen, und dass zur Ertheilung von Auskunft, Rath und Belehrung in ausserdienstlichen Angelegenheiten ein „Beirath" gewählt werden soll.

— **Personalnachrichten.** Der bisherige kaiserliche Eisenbahn-Betriebsdirektor a. D. Schneidt, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Berlin, ist zum preussischen Eisenbahndirektor mit dem Range der Räthe IV. Klasse ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Verstaatlichung der österreichischen Nordwestbahn und der Staatseisenbahngesellschaft.** In den Sitzungen des Abgeordnetenhauses vom 22. und 23. d. Mts. kam der in Nr. 84 S. 1293 d. Ztg. besprochene Dringlichkeitsantrag des Abgeordneten Kaftan wegen Verstaatlichung der Linien der österreichischen Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn, ferner der Linien der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft zur Verhandlung. Hierbei sprachen sich die Vertreter der deutschen Parteien gegen den Antrag aus. Zwar hätten diese Parteien die Verstaatlichung der Privatbahnen auf ihr Programm geschrieben, vorerst könnten indessen die Deutschen für eine Verstaatlichung von Privatbahnen, welche national gemischte Bezirke durchziehen, so lange sie in Böhmen und Mähren ihre Nationalität nicht vollkommen gesichert haben, nicht eintreten. Auch wirthschaftliche Gründe sprechen, wie von einzelnen Vertretern der deutschen Parteien geltend gemacht wurde, gegen die Verstaatlichung. Der Betriebskoeffizient habe bei den Staatsbahnen im Jahre 1899 75,6 % betragen, während die Nordwestbahn beim garantirten Netze einen Betriebskoeffizienten von 49,2 %, beim Ergänzungsnetze von 43,1 %, die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft einen Betriebskoeffizienten von 44 % und selbst die vielgeschmähte Südbahn nur einen solchen von 44,1 % aufweise. Der Fehler liege in den zu billigen Tarifen der Staatsbahnen. Wenn nun der Staat im Falle der Uebernahme der Nordwestbahn und Staatseisenbahngesellschaft auf diesen Bahnen die billigen Tarife der Staatsbahnen einführen würde, müsste sich das Betriebsergebniss der Nordwestbahn und der Staatseisenbahngesellschaft wesentlich verschlechtern. Dazu komme, dass die beiden zu verstaatlichenden Bahnen konzessionsmässig verpflichtet seien, noch grosse Investitionen vorzunehmen und auch der heute bestehenden Unzulänglichkeit des Personals in wirksamer Weise abzuhelfen. Wenn der Staat die Nordwestbahn übernimmt, selbst das zweite Gleis legt und eine entsprechende Vermehrung des Betriebspersonals durchführt, würde im Zusammenhange mit den billigeren Tarifen der Betriebskoeffizient der österreichischen Nordwestbahn ausserordentlich in die Höhe gehen.

Seitens der czechischen Vertreter aus Böhmen wurde den Ausführungen der deutschen Abgeordneten entgegengehalten, dass es eine Versündigung an den Interessen der Gebiete, die an den zu verstaatlichenden Bahnen liegen, wäre, wenn man das Opfer scheuen wollte, zum System des Staatsbahnbetriebes überzugehen. Die Schädigung der Bevölkerung durch die Privatwirthschaft treffe Deutsche wie Czechen, und geradezu wundern müsse man sich, dass die bestehenden Industrien in den genannten Gebieten nicht schon längst verschwunden seien, denn sie leiden nicht nur unter der allgemeinen Ungunst der Verhältnisse, sondern überdies auch unter der Belastung durch die höheren Tarife der Privatbahnen. Der Finanzmarkt sei gegenwärtig der Einlösung der genannten Bahnen günstig, und die nicht erfüllte Verpflichtung der Nordwestbahn, ein zweites Gleis zu legen, könne bei der Preisberechnung in Anschlag kommen. Es sei von der bekannten Energie des Eisenbahnministers zu hoffen, dass ihm die Lösung dieser grossen wirthschaftlichen Aufgabe gelingen werde.

Der Eisenbahnminister griff in die Verhandlung über den in Rede stehenden Dringlichkeitsantrag wiederholt ein. Er versicherte, dass die Regierung durchaus nicht die grossen Vortheile verkenne, welche dem Staate und den Verkehrsinteressenten durch eine Erweiterung des Staatsbahnnetzes im Wege der Einbeziehung der grossen inländischen Eisenbahnnetze erwachsen würden, die sich derzeit noch in der Hand von Privatgesellschaften befinden. Vom Standpunkte des Betriebes des Staatseisenbahnnetzes seien die Vortheile ja augenfällig, die sich ergeben würden, wenn Betriebsanordnung und die Tarifirung sich in möglichster Ausdehnung auf das inländische Eisenbahnnetz in der Hand des Staates vereinigen würden. Gleichwohl dürfe der Minister nicht unterlassen, schon jetzt in diesem Stadium die Aufmerksamkeit des Hauses darauf zu lenken, dass die Verstaatlichung, welche in dem Dringlichkeitsantrage vorgeschlagen wird, eine wirthschaftspolitische Frage allererster Ordnung darstelle. Seine gedeihliche Lösung erheische die Austragung einer ganzen Reihe von Einzelfragen, welche wohl mit zu den allerschwierigsten ihrer Art gerechnet werden müssen. Es seien zunächst juridische Fragen, es seien Fragen über die Auslegung des staatlichen Einlösungsrechtes und seiner materiellen Bestimmungen, es seien Fragen der Tarifpolitik Der Minister glaubt nicht nöthig zu haben, darauf hinzuweisen, mit welcher Vorsicht bei den bestehenden tarifarischen und Ertragsverhältnissen des Staatsbahnnetzes an diese Fragen herangetreten werden muss. Es seien aber auch sehr ernste Fragen finanzpolitischer Art, welche durch die vorgeschlagene Verstaatlichung berührt werden, einerseits vom Standpunkte der Staatsfinanzen, andererseits aber seien es auch grosse Fragen des Eisenbahnkredits, welche dabei in Betracht kommen. Alle diese Fragen müssen eingehend erwogen werden, bevor dem Abgeordnetenhause zugemuthet werden könne, zu dem vorgeschlagenen Antrage Stellung zu nehmen. Denn der Antrag enthalte einen sehr bestimmten Auftrag für die Regierung und bedürfe daher nach Anschauung des Ministers reiflicher und gründlicher Erwägung. Die Regierung sei weit davon entfernt, sich der Erörterung dieses Gegenstandes entziehen zu wollen. Wenn das Haus beschliesst, den Antrag einem Ausschusse zuzuweisen, so werde sich dort die Gelegenheit ergeben — auch für die Regierung — in die Erörterung der damit zusammenhängenden Fragen einzutreten. Der Minister zweifle nicht, dass die geeignete Form für die Erörterungen in diesem Ausschusse gefunden werden wird, und dass hierbei jene Vorsichten Beobachtung finden werden, welche durchaus nothwendig sind, da es sich hier um wichtige Maassnahmen geschäftlicher Natur handele.

Bei der Abstimmung wurde die Dringlichkeit des Antrages mit 135 von 201 Stimmen beschlossen und erfolgte sohin die Zuweisung des Antrages an den Eisenbahnausschuss.

— **Beantwortung von Interpellationen.** Der Eisenbahnminister beantwortete in der Sitzung des Abgeordnetenhauses

vom 22. d. Mts. eine Reihe von an ihn gerichteten Anfragen, u. a. jene wegen Herabsetzung der Desinfektionsgebühren der österreichischen Eisenbahnen sowie wegen Herabsetzung der Gütertarife der Graz-Köflacher Eisenbahn. In ersterer Beziehung wies der Minister darauf hin, dass nach dem Gesetze, betreffend die Desinfektion bei Viehtransporten auf Eisenbahnen und Schiffen, sowie nach den Bestimmungen der Vollzugsverordnung der betheiligten Ministerien zu diesem Gesetze die Eisenbahnverwaltungen berechtigt seien, für die mit der Ausführung der Desinfektion verbundenen Kosten eine Gebühr zu erheben, deren Höhe, unter Zugrundelegung der den Eisenbahnen für einen Wagen im Durchschnitte erwachsenden Selbstkosten, vom Handels-, nunmehr Eisenbahnministerium nach Vernehmen der Eisenbahnverwaltungen von Zeit zu Zeit bestimmt und bekannt gemacht werde. Die derzeit für die österreichischen Bahnen in Geltung stehenden Desinfektionsgebühren seien vom Handelsministerium, nach Prüfung der seitens der Eisenbahnverwaltungen vorgelegten Selbstkostenberechnungen, im Jahre 1883 festgesetzt worden. Mit Rücksicht auf mehrfache in letzter Zeit aus Interessentenkreisen über die Höhe der in Rede stehenden Gebühren vorgebrachte Beschwerden habe der Minister Erhebungen hinsichtlich der dermaligen Kosten der Desinfektion eingeleitet. Da nach dem Ergebnisse dieser Erhebungen eine Herabsetzung der Desinfektionsgebühren thunlich sein dürfte, habe der Minister die österreichischen Eisenbahnverwaltungen im Wege der Eisenbahndirektorenkonferenz zur Erstattung von Vorschlägen über die Herabsetzung der Desinfektionsgebühren aufgefordert und auch mit dem ungarischen Handelsministerium Verhandlungen dieserhalb eingeleitet. Sobald das Ergebniss dieser Schritte vorliegen werde, werde der Minister nicht ermangeln, die erforderlichen Verfügungen zu treffen.

In Bezug auf die Herabsetzung der Gütertarife und vor allem der Kohlentarife der Graz-Köflacher Eisenbahn erklärte der Minister, dass die Staatsverwaltung von dem ihr konzessionsmässig zustehenden Tarifherabsetzungsrechte infolge des Eintretens der konzessionsmässigen Voraussetzungen bereits einmal, und zwar im Jahre 1889, Gebrauch gemacht habe. Für eine neuerliche Maassnahme im gleichen Sinne sei die Vorbedingung, dass die Einnahmen in einem Jahre den Betrag von 150 000 fl. für die Meile, d. i. von 39 574 Kr. für 1 km, erreicht haben. Darüber nun, ob die Einnahmenergebnisse der Graz-Köflacher Eisenbahn für das Jahr 1900 obiger Vorbedingung entsprechen, ob sonach die Voraussetzung für die neuerliche Geltendmachung des Tarifherabsetzungsrechtes zutreffe, habe sich eine Meinungsverschiedenheit zwischen dem Eisenbahnministerium und der Verwaltung der genannten Bahn ergeben, welche die Vornahme weiterer Erhebungen erforderlich mache. Vor dem Abschlusse der bezüglichen Amtshandlungen könne eine endgültige Entscheidung über die Geltendmachung des in Rede stehenden staatlichen Tarifherabsetzungsrechtes nicht getroffen werden.

— **Bestellungen von Eisenbahnbedarf seitens der österreichischen Eisenbahnen** Das Zusammenwirken der Regierung und der Privatbahngesellschaften zu dem Zwecke, um durch grössere Bestellungen den in ungünstiger Lage befindlichen Zweigen der Eisenindustrie wenigstens für die nächste Zeit die ungeschmälerte Aufrechterhaltung des Betriebes zu ermöglichen, lässt einen bedeutenden Erfolg gewärtigen. Von der Staatseisenbahnverwaltung wurde schon mit Ausschreibung von Lieferungen vorgegangen. Was die Privatbahnen anbelangt, welche jüngst in einem Erlasse des Eisenbahnministeriums eingeladen wurden, mit über den derzeitigen Bedarf hinausgehenden Bestellungen vorzugehen, so hat, wie bereits bekannt, die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus eigenem Antriebe den Reigen der Bestellungen durch die Anschaffung von Wagen in dem Betrage von 3 400 000 Kr. eröffnet. Wie man weiter meldet, wird seitens dieser Verwaltung auch die Frage einer Bestellung von Lokomotiven erwogen. Die Verwaltung der Nordwestbahn wird den grösseren Theil des Betrages der schwebenden Schuld von 4 000 000, deren Aufnahme ihr von der Regierung für Investitionen bewilligt worden ist, zur Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln, Lokomotiven und Wagen verwenden, und stehen die bezüglichen Bestellungen in nächster Zeit bevor. Die Südbahn hat schon früher eine allerdings in bescheidenen Grenzen sich haltende Bestellung von Wagen gemacht. Was die grossen böhmischen Privatbahnen anbelangt, so dürften auch diese, insoweit sie nicht schon in der letzten Zeit derartige Anschaffungen ins Werk gesetzt haben, entsprechende Bestellungen vornehmen. Jedenfalls dürfte der Gesammtbelauf der bevorstehenden Bestellungen einen nicht unerheblichen Umfang annehmen.

— **Investitionen der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** Die Verwaltung dieser Gesellschaft hat, wie mitgetheilt wird, in ihrer letzten Sitzung die Verwendung grösserer Beträge für verschiedene Investitionen beschlossen. Diese Kredite umfassen etwa 5 500 000 Kr. Es werden namentlich Erweiterungen von Stationen und Sicherungsanlagen durchgeführt. Eine Summe von etwa 1 000 000 Kr. soll für die Beschaffung von Wagen und Lokomotiven verausgabt werden.

— **Bestellungen zwecks Beschäftigung der ungarischen Industrie.** Die ungarische Regierung hat mit anerkennenswerther Raschheit Maassnahmen eingeleitet, welche geeignet sind, der augenblicklichen Nothlage der ungarischen Industrie zu steuern. Der Ministerrath hat in dieser Hinsicht beschlossen, zum Zwecke staatlicher Bestellungen einen Betrag von 45 000 000 Kronen zu verwenden. Es sollen bei diesen Bestellungen nicht einzelne Industriezweige, sondern alle, namentlich die Eisen-, die Maschinen-, die Brückenbau-, die Werkzeug-, die Wagenbau-, die Textilindustrie usw. bedacht werden. Der nothwendige Betrag wird aus den Kassenbeständen des Finanzministeriums entnommen, sonach eine Anleihe nicht aufgenommen und eine Finanzoperation erst durchgeführt werden, wenn das grosse Investitionsprogramm, welches die staatlichen Bauten umfasst, festgelegt ist. Alle diejenigen Fabriken, die an der Ausführung der Bestellungen theilnehmen, müssen sich vertragsmässig verpflichten, bis zum Ende des nächsten Jahres ihren Arbeiterstock zu erhalten. Die Bestellungen sind mit Berücksichtigung der staatlichen Erfordernisse und der Lage der Industrie vom Handelsminister ausgearbeitet, in einer vor einigen Tagen mit dem Finanzminister abgehaltenen Besprechung festgestellt und vom Ministerrathe vollinhaltlich angenommen worden. Von den wichtigsten Aufträgen, die ertheilt werden, ist die Herstellung von 7 000 Lastwagen, die eine Summe von 21 000 000 Kr. beanspruchen, ferner die Auswechselung von Strassen- und Eisenbahnholzbrücken gegen solche von Eisen mit einem Kostenbetrage von 7 500 000 Kr., ausserdem die Herstellung von Werkstätteneinrichtungen bei den Staatsbahnen usw. zu nennen.

In Ausführung der besprochenen Beschlüsse des Ministerrathes richtete der Handelsminister bereits an sämmtliche in Ungarn befindlichen Fabriken für Wagen- und Brückenbau die Aufforderung, sich für Bestellungen zu rüsten.

Ganz unabhängig von den Maassregeln, welche dazu bestimmt sind, dem augenblicklichen Bedürfnisse zu genügen und ein weiteres Umsichgreifen der Arbeiterentlassungen hintanzuhalten, werden seitens der Regierung die Studien und Vorarbeiten fortgesetzt, welche zur Feststellung eines grösseren Investitionsprogrammes führen sollen. Es sollen die bereits ausgearbeiteten Pläne einer nochmaligen Durchsicht und Prüfung unterzogen werden. Es soll die Aufeinanderfolge der als nothwendig anerkannten grösseren Bauten und sonstiger Investitionen und das hierfür erforderliche Kapital genau festgestellt werden. Dann wird die Regierung sowohl über die thatsächlich auszuführenden grossen Arbeiten, als auch über die Reihenfolge und den Aufwand für dieselben schlüssig werden. Diese Vorarbeiten dürften noch einige Monate in Anspruch nehmen.

Uebrige europäische Länder.

— **Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen.** Nach den Verträgen von 1883 haben die Konzessionen der grossen französischen Eisenbahngesellschaften jetzt noch eine Dauer von mehr als 50 Jahren. Vor 2 Jahren, während und nach einer Zeit vermehrter Unfälle und Verkehrsstörungen, welche zu weitgehenden schweren Klagen über die mangelhaften Leistungen der französischen Bahnen im Lande führten, wurde im Parlament vom Eisenbahnberichterstatter der Budgetkommission, Abg. Bourrat, der Antrag auf schleunigen Rückkauf der Bahnen durch den Staat eingebracht und eifrigst betrieben. Trotz langer Erörterungen verlief die Sache schliesslich völlig im Sande. Das stark sozialistisch angehauchte Ministerium Waldeck-Rousseau-Millerand-Baudin mochte natürlich grundsätzlich und direkt der „demokratischen“ Forderung der Verstaatlichung nicht widersprechen, ähnlich die Kammermehrheit; aber es zeigte sich deutlich, dass keine Neigung für eine so gründlich veränderte Eisenbahnpolitik vorherrschte, und so wurde die Frage hingeschleppt und endlich ohne eine wirkliche Entscheidung einfach unter den Tisch des Hauses fallen gelassen. Seither ist es von dieser Angelegenheit ziemlich still geworden; auch haben die schärfsten Kritiker anerkannt, dass die Leistungen der Eisenbahngesellschaften sich gebessert haben. Jetzt erfolgt wieder ein kleiner Vorstoss der Verstaatlichungsbetreiber, der aber nicht allzu ernst erscheint und sicherlich erfolglos bleibt. Herr Bourrat hat im Verein mit dem sozialdemokratischen Abg. Sembat im Budgetausschuss ein „Amendement“ beantragt: den für Einrichtung und Material des Staatsbahnnetzes — das in Frankreich bisher nur ungefähr den zehnten Theil der Eisenbahnen umfasst — eingestellten Kredit von 10 000 000 um 4 000 Fr. zu erhöhen. Das sieht ganz unbedeutend aus, verfolgt aber das weiteste Ziel. Abg. Bourrat war schon vorher im Ausschuss mit einem neuen Antrag auf Rückkauf der Westbahn, Südbahn,

Orléansbahn und Ostbahn hervorgetreten. Da er nun fand, dass die Kammer gar keine Eile zeigte, den grossen Plan wieder zu erörtern, verfiel er auf das auch sonst gebräuchliche Mittel, sie durch ein zum Budget gestelltes Amendement dazu zu zwingen. Die Gegner der Verstaatlichung thun das einfach als ein auf die nächstjährigen Abgeordnetenwahlen zielendes Wahlmanöver ab. Das „Journal des Débats“ führt aus, dass es ein völliger Unsinn sei, eine so hochwichtige Frage bis zum 1. Januar 1902 lösen zu wollen. Selbst wenn man auf die Sache überhaupt eingehen wolle, brauche man Monate und Jahre für Untersuchungen, Verhandlungen mit den Gesellschaften, Parlamentsdebatten usw., ehe man zu einem Ergebniss kommen könne. Die Urheber des Antrages wüssten also ganz genau, dass zur Zeit, kurz vor Schluss der Parlamentszeit und während die dringlichsten anderen Vorlagen zu erledigen seien, ihr Vorschlag nur als ein Mittel angesehen werden könne, die Kammer ihre Zeit vergeuden zu lassen und eine völlig unfruchtbare Kundgebung hervorzurufen. Sie beabsichtigten einfach eine Wahlreklame, zu denen der Budgetausschuss ihnen nicht helfen dürfte. Im Winter 1899/1900 hat bei den einschlägigen Parlamentserörterungen der Minister der öffentlichen Arbeiten in Aussicht gestellt, Erhebungen usw. wegen der Verstaatlichung machen zu lassen. Es hat aber seither nichts von der Verwirklichung dieser Beschwichtigungsformel verlautet.

— **Arbeitszeit bei den französischen Eisenbahnen.** Zu den früheren Verfügungen, welche die Arbeitsdauer hauptsächlich für das Bahnhofs- und Zugpersonal regelten, hat Minister Baudin jetzt eine neue erlassen, die sowohl für die Staatsbahnen wie die grossen Privatbahngesellschaften die Arbeitsdauer für die Streckenarbeiter, Weichensteller, Schrankenwärter usw. festsetzt. Danach soll die Dauer der wirklichen Arbeit der Bediensteten, welche mit der Ueberwachung und Unterhaltung der Strecken betraut sind, 12 Stunden auf 24 Stunden nicht überschreiten. Die grosse tägliche Ruhezeit soll eine ununterbrochene Dauer von mindestens 9 Stunden haben, welche auf 8 Stunden für die in der Umgebung der Bahn wohnenden Arbeiter verringert werden kann. Diese Ruhedauer wird auf mindestens 10 Stunden gebracht für die Bediensteten, deren Frauen Bahnwärterinnen (garde-barrière) sind, und die deshalb in der Nacht gegebenenfalls dem Publikum auf Anruf zur Verfügung stehen müssen. Eine Ruhezeit von ungefähr einer Stunde wird den Bediensteten in der Mitte des Tages für die am Platze eingenommene Mahlzeit gewährt. Zudem wird, wenn die Dauer der wirklichen Arbeit 11 Stunden überschreitet, eine Ergänzungsruhe von ungefähr einer halben Stunde Morgens oder Nachmittags gewährt. Die Dauer des wirklichen Dienstes der Semaphoren- und Blockwächter, Weichensteller auf offener Strecke und Schrankenwärter, die in ständigem Dienst an den Schranken sind, darf 12 Stunden unter 24 Stunden nicht übersteigen. Ihre grosse tägliche Ruhezeit hat eine ununterbrochene Dauer von mindestens 9 Stunden, die auf 8 Stunden herabgesetzt werden kann für in der Nähe ihres Postens wohnende Bedienstete. Diese Posten müssen mit einem heizbaren Schutzraum versehen sein, wo die Bediensteten ihre Mahlzeiten einnehmen können. Jeder Bedienstete der vorbezeichneten Klassen hat in jedem Monat ein Anrecht auf einen vollen oder zwei halbe Ruhetage; zwei Ruhetage höchstens für zwei auf einander folgende Monate können zusammengefügt werden; aber in keinem Falle soll ein Zeitraum von zwei Monaten ohne Ruhetag vergehen. Von den Vorschriften der neuen Verfügung kann nur in besonderen, vollständig durch die Nothwendigkeit des Dienstes gerechtfertigten Fällen und unter Vorbehalt der Ermächtigung durch die Verwaltung abgegangen werden. In keinem Falle und unter keinem Vorwande dürfen die Bediensteten die Verlängerung der Dauer ihrer Arbeit vorschützen, um den öffentlichen Dienst, den sie zu sichern beauftragt sind, zu verlassen; aber sie sollen ihren Vorgesetzten sobald als möglich von allen Beeinträchtigungen, die im Laufe ihrer Arbeit eingetreten sind, Meldung machen.

— **Verkehr Paris-London.** Die französische Handelskammer in London hat unter dem 18. d. Mts. dem französischen Handelsminister ein Schreiben gesandt, in welchem sie sich darüber beklagt, dass der Nachmittagsdienst zwischen London und Paris über Boulogne unterdrückt worden ist, wie das schon im vorigen Jahre der Fall war. Der London um 2 Uhr 45 Min. Nachmittags verlassende und in Paris 11 Uhr 10 Min. Abends ankommende Zug sowie der Paris 3 Uhr 25 Min. verlassende und in London 11 Uhr 5 Min. ankommende Zug sei wesentlich von Kaufleuten benutzt worden. Auf erhobene Beschwerde sei geantwortet worden, dass diese Nachmittagszüge nicht genügend rentirten. Der Handelsminister möge seinen Einfluss bei der Nordbahngesellschaft für ihre Wiederherstellung geltend machen. Darauf hin hat die französische Nordbahn diese Beschwerde als wohlbegründet erklärt; sie habe den Zug 3 Uhr 25 Min. aufgeben müssen, weil die englischen Gesellschaften den Dienst des entsprechenden Dampfers einstellten, der die Reisenden 7 Uhr 20 Min. in Boulogne aufnahm, um sie nach Folkestone zu befördern. Das Fehlen der Dampferverbindung machte den Nachmittagszug unnütz.

— **Berner Oberlandbahnen.** Der Kanton Bern beabsichtigt, betreffs der Berner Oberlandbahnen: Interlaken-Zweilütschinen, Zweilütschinen-Lauterbrunnen und Zweilütschinen-Grindelwald vom Rückkaufsrechte, welches frühestens zum 1. Mai 1903 — der Uebergangsfrist der Hauptbahnen — eintritt, Gebrauch zu machen. Es würde sich also gleichzeitig mit der Verstaatlichung der Hauptbahnen durch den Bund eine kantonale Verstaatlichung von Nebenbahnen im grössten Kanton vollziehen, was vielleicht von dem Gesichtspunkt von Interesse ist, dass künftig Bundesbahnen und Nebenbahnen stellenweise in Wettbewerb treten, und der Kanton Bern im Eisenbahnwesen eine gewisse Sonderstellung einnimmt und einigermaassen eine eigene, bernische Eisenbahnpolitik treiben möchte. In einer offiziösen Darlegung des Sachverhältnisses im „Bund“ wird gesagt, durch das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897, betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen durch den Bund, sei die Erwerbung solcher Nebenbahnen wie die Berner Oberlandbahnen vorerst ausgeschlossen worden, weil von ihnen nicht gesagt werden könne, dass sie „wegen ihrer volkswirthschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Theils derselben dienen“. Wenn indess ein Kanton von seinem Rückkaufsrecht Gebrauch macht, so bleibt das Rückkaufsrecht des Bundes doch fortbestehen. Es sei keineswegs ausgeschlossen, vielmehr wahrscheinlich, dass der Bund in absehbarer Zeit, nachdem das Netz der Hauptbahnen einigermaassen konsolidirt sein wird, auch einen Theil der Nebenbahnen in die Verstaatlichung einbeziehen werde. Die Berner Oberlandbahnen werden als ein Unternehmen bezeichnet, das schon bisher, obwohl verhältnissmässig hohe Gründungskosten zu tilgen waren, ein vorzügliches Finanzgeschäft bildete (die Dividenden wechselten im letzten Jahrzehnt zwischen 4 und 8 %, und waren 1899: 7 %, 1900: 5,75 %). Diese Bahnen gingen einer glänzenden Zukunft entgegen, je mehr die vorhandenen Verkehrsmittel ausgebaut und neue Zufahrten zum Berner Oberland erstellt werden (Jungfraubahn, Montreux-Oberlandbahn, Brienzer Seebahn, Lötschbergbahn).

— **Toggenburger Bahn.** Die Generalversammlung hat fast einstimmig den Verkauf des Unternehmens an die vereinigten Schweizerbahnen genehmigt. Der Kaufpreis beträgt 2 750 000 Fr. Der Uebergang findet am 1. Januar 1902 statt.

— **Brünigbahn.** Der in Aussicht genommene Winterbetrieb der Brünigbahn ist laut schweizerischen Blättern an der Weigerung der Gemeinde Meiringen, auf ihr zustehende Rechte auf 5 Jahre zu verzichten, für dieses Jahr endgültig gescheitert.

Die Verwaltung der Bundesbahnen hat ausnahmsweise für die Strecke Giswil-Meiringen erhöhte Fahrpreise genehmigt, und zwar folgende „Einheitstaxen“: In der I. Wagenklasse 20 Cts., in der II. Klasse 15 Cts., in der III. Klasse 6 Cts.; für den Güterverkehr die allgemeinen Einheitstaxen der Bundesbahnen unter Verdoppelung der wirklichen Entfernungen.

— **Drahtseilbahnprojekt vom Sändli am Vierwaldstätter See nach Selisberg.** Nachdem die Kantonsregierung sich gegen die Ertheilung der Konzession ausgesprochen, hat der Bundesrath das Konzessionsgesuch der Aktiengesellschaft „Kuretablissement Sonnenberg“ abgewiesen, weil der Betrieb einer Drahtseilbahn von Sändli aus nicht vereinbar wäre mit der Weihe, welche bisher auf jener klassischen Gegend des Rütli ruhe, und öffentliche Interessen durch die Bahn nicht gefördert, sondern in empfindlicher Weise geschädigt würden.

— **Kein Jahresfahrplan für die schweizerischen Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat auf Einladung des Eisenbahndepartements ein Gutachten abgegeben, das sich gegen die Einführung eines Jahresfahrplans der Bundesbahnen ausspricht. Gewichtige Gründe wären dagegen. Vor allem sei die Schweiz an die Anschlüsse der fremden Bahnen gebunden, welch letztere ihren Fahrplan zwei Mal jährlich wechseln. Die Eröffnung neuer Linien im In- und Auslande, die Einführung von Wettbewerbszügen oder Zugänderungen, Fahrzeitabkürzungen usw. liessen sich sehr oft nicht auf einen einzigen Jahrestermin zusammenfassen; der schweizerische Fahrplan habe wegen der grossen Verschiedenheit des Sommersaisonverkehrs vom Winterverkehr in den verschiedenen Jahreszeiten ganz verschiedenen Ansprüchen zu genügen. Bei einem Jahresfahrplan würden die bekannten Missstände der Aenderungen während der Fahrplangeltungsdauer allzustark hervortreten und Verwirrung hervorrufen.

— **Das grosse Arbeitsprogramm des italienischen Ministers der öffentlichen Bauten.** In einer der nächsten Sitzungen des Ministeriums wird der Bautenminister das bereits

vom Finanzminister angenommene Programm für die öffentlichen Bauten der nächsten Jahre vorlegen. Die wichtigsten davon wären: der Ausbau des Hafens von Genua, der Bahnanlagen desselben nebst Zufahrtslinien; Bau der Zufahrtslinien zum Simplon unter Berücksichtigung der von den Provinzen und Städten Mailand und Turin ausgesprochenen Wünsche; Bau der direktesten Linie Rom-Neapel; Ausführung des grossen apulischen Kanals, welcher die Provinzen Apuliens mit Wasser versorgen soll. Zur Ausführung dieser Arbeiten hätte der Staat beiläufig 200 000 000 Lire beizutragen, welche bei Konsolidirung des heutigen Budgets für öffentliche Bauten auf 10 Jahre dadurch verfügbar werden, dass mit diesem Jahre verschiedene Belastungen desselben aufhören.

— **Moskau-Kasan-Kyschtym-Eisenbahn.** In den Nrn. 30 und 40 d. Ztg. ist schon eingehend auf die Bedeutung der Bahn von Moskau nach Kyschtym hingewiesen worden, so dass es sich erübrigt, wiederum hierauf zurückzukommen. Es sei hier daher nur mitgetheilt, dass nunmehr thatsächlich, so berichten wenigstens St. Petersburger Blätter, mit dem Bau vorgegangen und sogar schon in diesem Herbst der Bau der für Moskau wichtigen Eisenbahnlinie begonnen werden soll. Das Baukapital wird 120 000 000 R. gross sein. Die Linie wird mit der Moskau-Kasaner Bahn in einer Entfernung von 100 Werst von Kasan verbunden. Die Brücke bei Selley-Dol wird 5 750 000 R., die über die Kama 4 500 000 R., über die Bjelaja 3 300 000 R. kosten. Die Bedeutung der Bahn wird schon durch den Umstand, dass sie um 400 Werst kürzer als die geplante Petersburg-Wjätkaer Bahn sein wird, sicher gestellt. Die Gesellschaft der Moskau-Kasan-Eisenbahn, die den Bau übernimmt, gedenkt ihn im Laufe von 2½, höchstens 3 Jahren zu Ende zu führen. Folglich wird die Bahn voraussichtlich früher als die Petersburg-Wjätkaer Bahn dem Betriebe übergeben werden können, und es ist zu erwarten, dass alle sibirischen Frachten auf diese Linie zunächst übergehen werden. Für die schnelle Inangriffnahme des Baues wird zweifellos mitbestimmend gewesen sein, dass der landwirthschaftliche Nothstand die Beschäftigung einer grossen Anzahl Arbeiter zur unabweislichen Nothwendigkeit macht. Im Winter werden daher wohl schon die vorbereitenden Arbeiten in den Wäldern ausgeführt und sonstige Vorbereitungen getroffen werden, so dass mit dem Frühjahr 1902 rüstig an den Bau gegangen werden kann. Wir werden noch Gelegenheit haben, auf diesen ausserordentlich wichtigen Bahnbau zurückzukommen.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahn Damaskus-Mekka.** Der Sultan hat kürzlich, um den Bau der Hedschasbahn zu beschleunigen, sechs Ingeniöre in Belgien für diesen Bahnbau verpflichten lassen. Die in Konstantinopel unter dem Vorsitz des Sultans stehende Kommission ist nämlich mit den langsamen Fortschritten des Bahnbaues unzufrieden und drängt dessen Leiter, den Chefingeniör Meissner, zur Beschleunigung, ohne die sich an Ort und Stelle ergebenden Schwierigkeiten und Reibungen in Betracht zu ziehen. Mit den neu angenommenen Ingeniören soll nun der Bau auch noch an mehreren weiteren Stellen in Angriff genommen werden. Nachstehende Angaben bieten der „Pol. Korr." zufolge ein genaueres Bild vom gegenwärtigen Stande der Angelegenheit, welche von der ganzen islamitischen Welt, innerhalb der auch die Kosten des Werkes aufgebracht werden, mit Interesse verfolgt wird. 1. Zwischen Damaskus und Derraa (gegen M'zrib): Auf den drei Bauloosen bis Kilometer 50 sind die Erdarbeiten, bei welchen ungefähr 600 Personen verwendet werden, zu drei Vierteln fertig, von den übrigen Arbeiten nur etwa ein Viertel. Das vierte Bauloos wird in diesen Tagen vergeben. 2. Von Derraa aus arbeiten Militärabtheilungen und haben über 1 km Erdarbeiten vollendet. 3. Von M'zrib aus sind die Studien bis Ain-Zerka, die Erdarbeiten bis Kilometer 24 ausgeführt, das Gleis bis Kilometer 13,8 gelegt. Wenn man die Länge der ganzen Linie mit mehr als 2 000 km berechnet, so kann man sagen, dass bis jetzt kaum der vierzigste Theil des ganzen Baues ausgeführt ist.

— **Eisenbahnunfall bei Exline (Jowa).** Wie unterm 24. d. Mts. aus Newyork gemeldet wird, ist ein von Council Bluffs nach Kansas City gehender Zug bei Exline (Iowa) entgleist; 36 Personen sind verletzt, 11 davon, wie man fürchtet, tödtlich.

Allgemeines.

— **Elektrische Abfahrtszeiger der Eisenbahnzüge.** Die bereits in früheren Jahren in dieser Zeitung beschriebenen Vorrichtungen, welche die bisher von den Bahnhofspförtnern in den Wartesälen ausgeübte Thätigkeit des Abrufens der abgehenden Eisenbahnzüge durch einen selbstthätigen Meldeapparat zu ersetzen bezwecken, sind wiederum durch eine Neuerung vermehrt worden, welche der „Oesterr. Verk.-Ztg." zufolge von Dr. v. Fritsch in Wien herrührt. Der neue Zug-Abfahrtsanzeiger besteht hauptsächlich aus einer elektrisch betriebenen Uhr und verschiedenen Abfahrts-Richtungstafeln, welche von Minute zu Minute in rückwärts sich bewegender Richtung anzeigen, wie viel Zeit dem Reisenden bis zum Abgang seines Zuges noch zur Verfügung steht. Kommt z. B. der Reisende 15 Minuten vor der Abfahrt auf dem Bahnhofe an, oder steigt er in einer Zwischenstation, an einem Knotenpunkte zur Mittagszeit aus, wo der Aufenthalt auf 15 Minuten bemessen wurde, so zeigt ihm diese Meldeuhr in der nächsten Minute die Zahl 14, in der folgenden 13 usw. bis auf 1 Minute.

Die Einstellung des Anzeigewerkes kann durch einen Bahnbeamten oder den Bahnhofswirth mechanisch oder auch auf elektromagnetischem Wege bewerkstelligt werden. Von diesem Augenblicke an geht die Uhr selbstthätig weiter, die Minuten laufen bis auf Null ab und das betreffende Uhrwerk schaltet sich von selbst aus. Dies ist dann der Zeitpunkt, wo die Abfahrt des Zuges erfolgt. Die betreffende Fahrtrichtung wird im Augenblick des Zugabganges durch eine weisse Tafel gekennzeichnet, während sich die übrigen für andere Züge geltenden Fahrtansagen unabhängig weiter und verschiedenartig bewegen. Ausserdem gibt diese Vorrichtung zwei Minuten vor Abgang des jeweiligen Zuges durch elektrische Glockenhammerschläge bekannt, dass eine Abfahrt unmittelbar bevorsteht.

Das nervöse Hasten der Reisenden, die noch immer Unterschiede in den Angaben der Uhren befürchten, zur Kasse oder aus den Wartesälen stürzen und jeden Beamten oder Bediensteten, dem sie begegnen, mit der Frage nach der noch zur Verfügung stehenden Zeit belästigen, würde bei allgemeiner Aufstellung dieser Meldevorrichtung von selbst aufhören; auch könnte das Publikum in den Wartesälen ruhiger seine Mahlzeiten einnehmen und ebenso kleine Besorgungen, wie Einkauf von Zeitungen, Aufgabe von Telegrammen u. dergl. ohne soviel Hast und Beunruhigung vornehmen. Die Abfahrtsuhr weist ihnen klar und deutlich die noch übrige Zeit nach, und das Glockensignal, zwei Minuten vor Abgang des Zuges, ist in allen Räumen deutlich hörbar. Es könnte somit bei Anwendung dieses Abfahrtsanzeigers das jetzt noch gebräuchliche Ausrufen der abfahrenden Züge überflüssig werden. Der Fremde versteht das Ausrufen überhaupt nicht und der Einheimische hat es oft mit der unreinen, monotonen und nicht dialektfreien Aussprache des Ausrufers zu thun, so dass der Zweck in diesem Falle nicht immer erreicht wird.

— **Füllung der Lokomotiven mit Wasser während der Fahrt.** Bei dem jetzt herrschenden Bestreben, die Fahrzeiten der Schnellzüge zu verkürzen und zu diesem Zweck die Zahl der Stationen, auf denen gehalten werden muss, zu verringern, ist es nicht auffallend, dass der bereits 1832 von Ramsbottom erfundene und auf der englischen Nordwestbahn angewendete Trog zwischen den Schienen, aus welchem die Lokomotiven während der Fahrt Wasser schöpfen können, in Betracht gezogen wird. Allerdings sind die Meinungen der Betriebstechniker über diese Einrichtung wohl noch getheilt.

Nach einer Mittheilung in „Dingl. Pol. Journ.", Heft 23 des lfd. Jhrg. (Aufs. v. Richter üb. Schnellbetr. d. Eisenb. d. Gegenw.) ist der Schöpftrog durchgehends eingeführt in England auf der Nordwestbahn, Ostbahn, Westbahn, Lankashire Yorkshirebahn usw., in Amerika auf der New York-Centralbahn, Pennsylvaniabahn. Neuerdings beginnt auch Frankreich auf der Strecke Paris-Calais die Wassertröge zu legen (anscheinend erst versuchsweise). In England werden mit Hilfe der Tröge Strecken bis 312 km im fahrplanmässigen Betriebe ohne Anhalten durchfahren. Mit der konstruktiven Ausbildung der Schöpfvorrichtung beschäftigt sich „Am. Eng. & Railr. Journ." in seinem diesjährigen Maiheft; dasselbe gilt von „Dingl. Pol. Journ.", welches in Heft 33 (S. 526) eine ausführliche Mittheilung bringt über eine neue Schöpftroganlage der französischen Staatsbahn. Diese durchfährt die 570 km lange Strecke von Paris nach Royan (einem Hafenplatz an der Mündung der Gironde) mit einmaligem Anhalten in Thouars, 326 km von Paris. Um dies zu erreichen, sind drei Schöpfstellen eingeschoben, so dass — mit Einschluss der Endstationen und Haltestationen — die Maschinen in 105 bis 124 km Abstand Wasser erhalten. Jeder Schöpftrog ist 536 m lang, 0,5 m im Lichten breit und 0,16 m hoch. Er besteht aus Stahlblech.

— **Eine selbstthätige Sicherheitsvorrichtung für Kreuzungen elektrischer Strassenbahnen** wurde von der Leipziger elektrischen Strassenbahn erbaut und versuchsweise über der Kreuzung Harkort- und Wächterstrasse angebracht. Die Signalgebung erfolgt durch die Motorwagen, und sind zu diesem Behufe in gewisser Entfernung vor sowie kurz hinter der Kreuzung auf den Oberleitungsdrähten jeder der beiden kreuzenden

Strassenbahnen Kontaktapparate angebracht, welche beim Passiren der Rolle des Motorwagens angehoben werden und einen Stromkreis schliessen. Hierdurch werden die Glühlampen, welche in der über der Kreuzung befindlichen Signallaterne angebracht sind, vorübergehend zum Glühen und zum Verlöschen gebracht, so dass während des Passirens der Motorwagen in der Signallaterne bunte Scheiben sichtbar werden. Für die kreuzenden Wagen erscheint in der Signallaterne als Warnsignal ein rothes Licht, während in der Fahrtrichtung des die Kontaktvorrichtung bethätigenden Wagens ein grünes Licht erscheint, als Kontrolsignal dafür, dass der Apparat wirksam gewesen ist. Die rothen Scheiben tragen die Aufschrift „Halt" und dienen somit gleichzeitig als Warnungszeichen für Strassenfuhrwerke usw. Der Signalapparat, welcher zur vollsten Zufriedenheit arbeitet, bringt eine erhebliche Ersparniss an Aufsichtspersonal mit sich und dürfte bald allgemein eingeführt werden.

— **Gasbahnen.** Der in Dessau seit November 1894 bei der Strassenbahn bestandene Gasmotorbetrieb ist, wie die „D. Verkehrszeitung" berichtet, nunmehr dem elektrischen Betriebe gewichen. Die Erwartung, dass die Gasbahnen eine bedeutende Zukunft haben werden, scheint sich nicht zu erfüllen. Wenigstens haben in Dessau die mehr als 6 Jahre hindurch gemachten Wahrnehmungen ergeben, dass der Gasmotorbetrieb in Anwendung auf Strassenbahnen dem elektrischen Betriebe als gleichwerthig nicht an die Seite gestellt werden kann. Abgesehen von der geringeren Zugkraft lässt auch die fast stündlich zu wiederholende Gasfüllung eine nach Minuten geregelte, pünktliche und schnelle Beförderungsweise nicht zu. Hieran änderte auch nichts die Herstellung von besonderen Gasmotorlokomotiven an Stelle der mit Motoreinrichtung versehenen Personenwagen. Konnten solche Lokomotiven infolge der gesteigerten Zugkraft auch zwei oder drei Wagen ziehen und schwächten sie auch das in den früheren Motorwagen insbesondere beim Halten unangenehm empfundene stossweise Rütteln ab, so konnte dennoch dem Zeitverlust, verursacht durch die häufige Erneuerung der Gasfüllung, auch durch die Lokomotiven nicht abgeholfen werden, ebenso wenig im Zusammenhange hiermit der Unzuverlässigkeit der Anschlüsse und Fahrzeiten. Da die Strassenbahngesellschaft nach etwa dreijähriger Verwendung der Lokomotiven die Ueberzeugung gewann, dass auch diese nicht geeignet seien, die Stadtverwaltung sowie das Dessauer Publikum völlig zu befriedigen, entschloss sie sich zur Aufgabe des ganzen Systemes und zur Einführung des elektrischen Betriebes.

Die Gasbahn Hirschberg-Warmbrunn in Schlesien ist bereits seit einigen Jahren in elektrischen Betrieb umgewandelt, als sich herausstellte, dass der Betrieb mit den Gasbahnwagen nicht wohl mehr fortgeführt werden konnte.

— **Eine 4gleisige Drehbrücke** hat die Chicago & Western-Indiana-Bahn über einem im Bau begriffenen Entwässerungskanal bei Chicago errichten müssen. Drehbrücken in Eisenbahngleisen sind nach jeder Richtung vom Uebel. Man wird sie womöglich beim Bau umgehen oder, wo sie vorhanden sind, zu beseitigen suchen. Da das aber nicht überall angeht, verdient ein Fall wie der vorliegende, wo eine ausnahmsweise schwierige und umfangreiche Aufgabe mit Geschick gelöst zu sein scheint, wohl unsere Beachtung. Wir entnehmen folgende Angaben dem „Eng. News & Am. Ry. J.":

Die Eisenbahn- und Kanallinie schneiden sich unter einem Winkel von 68°. Doch kommt das in der Brücke nicht zum Ausdruck. Diese ist rechtwinklig. Eigenartig ist die Anordnung ihrer Hauptträger zu den Gleisen. Es sind 2 Hauptträger, welche zwei Gleise zwischen sich schliessen, während jederseits 1 Gleis auf Auskragungen ausserhalb der Hauptträger liegt. Dies hat zur Folge, dass der Drehpfeiler den verhältnissmässig geringen Durchmesser von 13,03 m erhalten konnte, während die Brücke eine Gesammtbreite von 17,48 m hat, bei einer Gesammtlänge von 101,83 m v. M. z. M. Endauflager.

Der Drehpfeiler hat ein durchgehendes Betonfundament auf Thonboden. Darauf erhebt sich ein gemauerter Cylinder von 2,13 m Wandstärke, dessen Innenraum mit Erdschüttung ausgefüllt ist. Der Cylinder trägt unmittelbar die gusseiserne Bahn des Rollenkranzes und mittelbar, durch ein Doppelkreuz aus Blechträgern, den Drehzapfen. Die Hauptträger bestehen aus Fachwerk und sind an den Enden (vor der schrägen Hinabführung des Obergurts zum Untergurt am Endauflager) 9,75 m, in der Mitte (über dem Drehpfeiler) 17,07 m hoch. Die Druckstäbe und ihre Verbindungen sind genietet. Die Zugstäbe sind als Flacheisen gebildet und mittelst grosser Bolzen an den Knotenpunkten angeschlossen. Bemerkenswerth ist das sog. Hüftgelenk (hip joint), d. i. der Knoten, an welchem der Obergurt mit scharfem Knick von dem niedrigeren Theil nach dem „Thurm" über dem Drehpfeiler aufsteigt. Hier sind nicht weniger als 13 Zugstäbe an 2 senkrecht übereinander angeordneten Bolzen gehängt.

Die Hauptträger haben 8,99 m Abstand v. M. z. M. Sie sind an den unteren Knotenpunkten durch 1,83 m hohe, als Blechträger gebaute Querträger mit einander verbunden. Der Anschluss dieser an die Senkrechten der Hauptträger ist dadurch erschwert, dass die Querträger sich als Auskragungen zum Tragen der äusseren Gleise fortsetzen müssen. Der Obergurt der Querträger ist gespalten und mit Hilfe von Winkeln mit 0,15 und 0,2 m Schenkellänge um die Senkrechte herum geführt. Die Fahrbahn ist dann weiter in üblicher Weise durch Blechlängsträger und hölzerne Querschwellen gebildet. — Auf dem Drehpfeiler liegen 72 Gussstahlrollen von 0,46 m Durchmesser und 0,27 m Länge. Zur möglichst gleichmässigen Vertheilung der Brückenlast auf diese Rollen ist unter den Hauptträgern ein 1,83 m hoher Blechcylinder von 11,58 m Durchmesser befestigt. Ein System von Zwischenträgern bringt die Last der Brücke antheilig auf 12 Punkte des Blechcylinders. Das Anheben der Brückenenden nach dem Schluss wird in einfachster Weise durch Stahlkeile unter den Hauptträgern und in der Richtung derselben bewirkt.

Der Unterbau der Brücke kostete 215 680 *M.* Das Gesammtgewicht des Ueberbaues an Eisen, mit Ausschluss der Maschinerie, beträgt 1 368 t. Der Ueberbau kostete 551 850 *M.*, also rd. 403 *M.*/t. Die Brücke wurde am 12 November 1900 in Betrieb genommen. Die Maschinerie soll aber erst kurz vor Eröffnung des Kanals angebracht werden. H–e.

— **Eine Tabelle zur Auffindung des Ablauftages 45 tägiger Rückfahrkarten** geht uns von einem sehr geschätzten Mitarbeiter zu. Wir veröffentlichen sie nachstehend, da sie offenbar in hohem Grade geeignet ist, die Auffindung des Ablauftages zu erleichtern:

Lösungsmonat	Lösungstage	zum Lösungstage sind, um den Ablauftag im nächsten Monate zu erhalten, zuzuzählen Tage	Lösungstage	vom Lösungstage sind, um den Ablauftag im übernächsten Monate zu erhalten, abzuziehen Tage
		A. Gemeines Jahr.		
I	1—15	+ 13	16—31	— 15
II	1—15	+ 16	16—28	— 15
III, V, VIII, X	1—17	+ 13	18—31	— 17
IV, VI, IX, XI	1—17	+ 14	18—30	— 17
VII, XII	1—18	+ 13	19—31	— 18
		B. Schaltjahr.		
I	1—15	+ 13	16—31	— 15
II	1—15	+ 16	16—29	— 15
III, V, VIII, X	1—16	+ 14	17—31	— 16
IV, VI, IX, XI	1—16	+ 15	17—30	— 16
VII, XII	1—17	+ 14	18—31	— 17

Beispiel: Lösungstag 17. März 1902, Ablauftag 17 + 13 = 30. April; Lösungstag 31. Dezember 1904 (Schaltjahr), Ablauftag 31 — 17 = 14. Februar 1905.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Die normalspurige, 15,10 km lange Nebenbahnstrecke von Simmern bis Castellaun, Fortsetzung der im Betriebe befindlichen Nebenbahn Langenlonsheim-Simmern, wird am 28. Oktober für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Gütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet. Die Annahme und Abfertigung von Privatdepeschen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Als neue Stationen kommen zur Eröffnung: Castellaun Bahnhof III. Klasse sowie die Haltestellen Cülz und Alterkülz.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit: die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 sowie die Eisenbahn-Verkehrsordnung

vom 1. Januar 1900. Die Entfernungen, welche der Frachtberechnung zwischen den neuen Stationen im Verkehre mit den Stationen des Direktionsbezirks Mainz sowie im Verkehre mit jenen der preussischen Staatsbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn zu Grunde zu legen sind, werden in die Gruppen- und Gruppenwechseltarife aufgenommen. Die Beförderungspreise für Personen, Reisegepäck und Leichen werden durch Nachtrag in den Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II, Heft B aufgenommen; vorerst sind dieselben durch besondere Preistafeln zum Ausdruck gebracht. Für die Beförderung von Gütern gelten die Bestimmungen des deutschen Eisenbahngütertarifs Theil I, Abtheilung A und B vom 1. Januar 1900. Für die Beförderung von lebenden Thieren sind die Bestimmungen des deutschen Eisenbahnthiertarifs Theil I vom 1. Januar 1900 sowie des Staatsbahn- und des Privatbahn-Staatsbahnthiertarifs Theil II vom 1. April 1898 maassgebend.

Weitere Auskunft ertheilen die neuen Abfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau. Die Strecke Simmern-Castellaun ist in den vom 1. Oktober ab gültigen Fahrplan bereits aufgenommen.

Mainz, den 20. Oktober 1901. (2821)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Am 7. November 1901 wird die 22,3 km lange Theilstrecke Gronau-Bodenburg-Salzdetfurth der Neubaulinie von Gandersheim über Bodenburg nach Elze und Grossdüngen als vollspurige Nebenbahn mit den Stationen Almstedt=Segeste, Barfelde, Bodenburg, Eitzum, Hönze und Sibbesse für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privat-Depeschenverkehr in Betrieb genommen.

Die neuen Stationen sind für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Thieren und Leichen eingerichtet.

Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen und ausgeliefert, Fahrzeuge nur auf der Station Bodenburg.

Die Züge werden auf der Strecke nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie im Gruppentarif IV, in den Gruppenwechseltarifen mit der Gruppe IV und in dem Oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Ferner treten in den genannten Tarifen ermässigte Frachtsätze für die Stationen Gronau i/Hann. und Salzdetfurth in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, den 25. Oktober 1901. (2822)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Eröffnung der Ladestelle „Peugen".

Am 1. Dezember l. J. wird die auf der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Mixnitz und Frohnleiten gelegene Ladestelle „Peugen" für den beschränkten Güterverkehr eröffnet.

In dieser Ladestelle werden nur Eil- und Frachtgüter, mit Ausnahme von Leichen, lebenden Thieren und explosiven Gegenständen von der Papierfabrik des Herrn Carl Schweizer in Peugen, sowohl als Stückgut als auch in Wagenladungen zur Beförderung übernommen bezw. für die genannte Firma zur Abgabe gelangen. (2823)
Der Verkehrsdirektor.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Hochwasserschäden war der Gesammtverkehr in der Theilstrecke Karlsberg-Brodina der Linie Hadikfalva-Brodina vom 12. bis 22. Oktober l. J. eingestellt. (2824)

4. Güterverkehr.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 3. November d. J. werden die Stationen Nauendorf, Löbejün, Gottgau, Werdershausen, Gröbzig und Gerlebogk der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn mit der Befugniss zur unbeschränkten Abfertigung von Gütern mit Ausnahme von Sprengstoffen in den direkten Verkehr mit den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Breslau, Bromberg, Danzig, Elberfeld, Frankfurt a/M., Kattowitz, Königsberg, Mainz und Posen einbezogen und zwar für die regelrechten Tarifklassen, sowie für die Ausnahmetarife 1-6.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 28. Oktober 1901. (2825)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1. November d. J. tritt an Stelle des Gütertarifs vom 1. April 1895 für den vorbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif in Kraft, welcher bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 2,10 ℳ zu haben ist.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Dezember d. J. ab.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschrift unter I 3 der Verkehrordnung genehmigt worden.

Essen, den 24. Oktober 1901. (2825a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. November d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. Oktober 1899 der Nachtrag VIII, welcher u. a. neue oder anderweite abgekürzte Entfernungen für verschiedene Stationen, eine veränderte Fassung des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaustoffe, sowie der Ziffern 1 und 2 des Rohstofftarif-Waarenverzeichnisses, ferner Frachtsätze der Ausnahmetarife 9, 9 S, E, E 1, O und Q für die Stationen Dortmund Rgbhf. und Caan=Marienborn und einen Ausnahmetarif S frische Fische etc. von Station Lübeck nach rheinisch-westfälischen Stationen enthält.

Abdrücke des Tarifnachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben.

Die Tarifentfernungen und Frachtsätze für Caan=Marienborn gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr.

Essen, den 21. Oktober 1901. (2826)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet etc.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. November d. J. der Nachtrag XVII in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Eisenerzversand der Station Caan=Marienborn der Eisern-Siegener Eisenbahn.

Der Nachtrag ist für 10 ₰ bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Essen, den 23. Oktober 1901. (2827)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab werden die Stationen Redingen i/L. und Zornhof der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif 6 für die Beförderung von Steinkohlen usw. (Tarifheft 2) einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfragen.

Essen, den 23. Oktober 1901. (2828)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Mit Gültigkeit vom 10. November d. J. ab wird die Station Breslau Oderthorbahnhof in den Ausnahmetarif Nr. 50 (Zucker aus Oesterreich durch das deutsche Zollgebiet) einbezogen. Der Frachtsatz von Skrochowitz=Braunsdorf k. k. St. B. nach Breslau Oderthorbahnhof beträgt 59 ₰ für 100 kg. Von den übrigen österreichischen Stationen kommen nach Breslau Oderthorbahnhof die gleichen Frachtsätze wie nach Breslau Oderhafen zur Anwendung.

Breslau, den 24. Oktober 1901. (2829)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. November d. J. treten im böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehre für die Stationen der Strecke Hölle-Krölpa des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt neue und geänderte Frachtsätze in Kraft, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind. Ferner werden die Frachtsätze für Sendungen von Aussig (St. E. G. u. Oe. N. W. B.) und Chodau (k. k. österr. Staatsb.) nach den Stationen Blankenstein (Saale), Friesau=Ebersdorf, Harra, Lemnitzhammer, Lobenstein (Reuss), Lückenmühle und Remptendorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt am 15. Dezember d. J. aufgehoben.

Als Ersatz dafür treten bereits am 1. November d. J. neue Frachtsätze für Sendungen von der Station Aussig der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und geänderte Frachtsätze von der Station Chodau der Buschtêhrader Eisenbahn in Wirksamkeit.
Dresden, den 26. Oktober 1901. (2829a)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.
Am 15. November d. J. tritt für Ziegel unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr. 43 C von Sommerfeld Lokalbahnhof der lausitzer Eisenbahngesellschaft nach Königinhof S. N. D. V. B. ein direkter Frachtsatz von 77 ₰ für 100 kg in Kraft.
Breslau, den 24. Oktober 1901. (2830)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutscher Gütertarif (I/II) und Berlin-Stettin-nordostdeutscher Gütertarif (I/III).
Der Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen erhält mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. die Ueberschrift „Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen von den an die hierunter genannten Versandstationen angeschlossenen Hochofenwerken“.
Bromberg, den 24. Oktober 1901. (2831)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - mitteldeutscher und Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.
Am 1. November 1901 treten die Nachträge 8 bezw. 5 in Kraft, welche verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Tarife enthalten.
Die Nachträge sind von den betheiligten Dienststellen zu beziehen.
Hannover, den 25. Oktober 1901. (2832)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.
Am 1. November d. J. kommt für den vorbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, durch den der bisherige Tarif vom 1. April 1895 mit sämmtlichen Nachträgen aufgehoben wird.
Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze herbeigeführt werden, bleiben die letzteren noch bis zum 16. Dezember 1901 in Kraft.
Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.
Druckstücke des neuen Tarifs sind vom Einführungstage ab von den betheiligten Dienststellen zu beziehen. Bis dahin ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung auf Befragen Auskunft.
Hannover, den 25. Oktober 1901. (2833)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November 1901 tritt der Nachtrag I zum Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarif in Kraft. Dieser Nachtrag enthält Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Holzhausen-Zuckelhausen, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2, 5, 5a, 7, 14, 14a und L, sowie einen neuen Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen von der Station Kratzwiek des Eisenbahn-Direktionsbezirks Stettin. Die mit dem Nachtrage verbundenen Frachterhöhungen im Verkehre mit den Stationen Hainsberg, Niederneukirch und Zeitz sächs. Stb. gelten erst vom 15. Dezember 1901 an.
Dresden, den 26. Oktober 1901. (2834)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. November d. J. wird in den böhmisch-sächsischen Kohlenverkehr die Verkehrsstelle Holzhausen-Zuckelhausen der sächsischen Staatseisenbahnen einbezogen. Die Höhe der bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gültigen Frachtsätze ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.
Dresden, am 26. Oktober 1901. (2835)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch - rechtsrheinischer Güterverkehr (V/VII).
Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die Station Steele Nord als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 3a für Steinsalz aufgenommen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze für Steinsalz nach Steele Nord geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (2836)
Magdeburg, den 24. Oktober 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Heft 1 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs kommt am 1. November d. J. der 1. Nachtrag zur Einführung (Verkaufspreis 0,20 ℳ). Derselbe enthält anderweite erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Basel, neue Frachtsätze für die Stationen Michelau, Redingen i/Lothr., Dillingen (Saar) und Zornhof, ferner einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlenasche, Steinkohlenkoksasche und Kokskiein (Cinders, Praschen) im Versande von Differdingen, Rodingen und Steinfort. Die Frachterhöhungen für Basel treten erst am 15. Dezember d. J. in Geltung.
Strassburg, den 19. Oktober 1901. (2837)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.
Unser Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien erhält mit sofortiger Gültigkeit eine anderweitige Fassung. Das Nähere ist bei unseren Dienststellen zu erfahren.
Grimmen, den 21. Okt. 1901. (2838RM)
Die Direktion der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.
Unser Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien erhält mit sofortiger Gültigkeit eine anderweitige Fassung. Das Nähere ist bei unseren Dienststellen zu erfahren.
Stralsund, den 21. Okt. 1901. (2839RM)
Der Vorstand der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

Am 1. Januar 1902 kommt der 3. Nachtrag zum Heft 5 des deutsch-Prinz Heinrichbahn - Gütertarifs zur Einführung (Verkaufspreis 0,05 ℳ). Der Nachtrag enthält neue erhöhte Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a/M. Hauptbahnhof, Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Hanau Nord-, Ost- und Westbahnhof. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.
Strassburg, den 19. Oktober 1901. (2840)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.
Am 20. d. Mts. tritt der Nachtrag II zu unserem Lokaltarif in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen unsere Stationen. Die im Nachtrag enthaltene Aenderung der zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.
Oschersleben, den 20. Okt. 1901. (2841RM)
Der Vorstand.

Für die Beförderung von Dynamoblechsendungen in Wagenladungen von 10000 kg von Schwientochlowitz (königliche Eisenbahndirektion Kattowitz) nach Genf trs. (mit der Bestimmung nach Lyon) ist mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. ein Frachtsatz von 367 Cts. für 100 kg zur Einführung gekommen. (2842)
Frankfurt a/M., den 23. Oktober 1901.
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der k. bayerischen Lokalbahnen.
Vom 1. November 1901 an haben:
a) für gebrannte Steine, wie unter Ziffer 6 der Position Steine des Spezialtarifs III der Güterklassifikation genannt, in Wagenladungen, ferner
b) für Torf in Wagenladungen
die Zuschläge von je 6 ₰ für 100 kg im Verkehr mit den Stationen der Lokalbahn Thann-Matzbach-Isen-Haag und zwar sowohl im inneren bayerischen Verkehr, wie im Wechselverkehr mit den bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, sowie mit den Stationen der am „bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif“ betheiligten Bahnen zu entfallen.
München, den 25. Oktober 1901. (2843)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verkehr zwischen Waldangelloch und Waghäusel für Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzel ermässigte Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 26. Oktober 1901. (2844)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Verband.
Mit Gültigkeit vom 1. November 1901 wird im Tarifheft 7 (Verkehr Baden-Saarbrücken) der Rohstofftarif — Ausnahmetarif 3 — wie im Tarifheft Theil II genannt, eingeführt. Der Ausnahmetarif ist allgemein gültig im Verkehr zwischen Basel (bad. Bahn) loko und transit, sowie Mannheim loko und transit einerseits und sämmtlichen Stationen der königl. Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken andererseits. Im übrigen Verkehr gilt der Ausnahmetarif nur für die unter Ziffer 1 bis 4, 5a und c, 7 bis 9 des Waarenverzeichnisses genannten Gegen-

stände. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 25. Oktober 1901. (2845)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Die in den Tarifheften Nr. 1 und 3 für den sächsisch - südwestdeutschen Verband vom 1. Juni 1901 enthaltenen Ausnahmetarife 8 für Giesserei-Roheisen erhalten mit Wirkung vom 10. Dezember 1901 an die Ueberschrift: „Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen von den an die hierunter genannten Stationen angeschlossenen Hochofenwerken."
Dresden, den 26. Oktober 1901. (2846)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbands-Güterverkehr.

Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag 11 zum Tarife, Theil II, in Kraft. Derselbe enthält neben den seit Herausgabe des Tarifnachtrags 10 im Verfügungswege eingeführten und veröffentlichten Tarifmaassnahmen neue Zusammenstellungen des Verzeichnisses der Ausnahmetarife, sowie der Uebersicht der Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen, Aenderung von Stationsnamen, Einbeziehung einiger bayerischer Stationen, u. a. der aus dem bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarife übernommenen Stationen der Strecke Marxgrün-Hof, Einbeziehung der Stationen Neumark-Bedra und Teltow des Direktionsbezirks Halle und Osterwieck der Osterwieck - Wasserlebener Eisenbahn, Ausnahmetarifsätze für rohe Thonerde und Abfallthon zwischen einigen Stationen, Aufhebung der Sätze des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz im Verkehre von Lichtenfels und Beseitigung der in den besonderen Ausnahmetarif für Eisenerz übernommenen übrigen Sätze des Ausnahmetarifs 7 und Richtigstellung der Tarifentfernung zwischen Pegau a/Elster und Memmingen auf 535 km. Für die Stationen der Strecke Marxgrün-Hof treten gegenüber den bisherigen Frachtsätzen in der Hauptsache Frachtermässigungen, für die Stationen Köditz, Selbitz und Stegenwaldhaus indess auch zum Theil Frachterhöhungen ein. Soweit der Nachtrag Erhöhungen in sich schliesst, erhalten dieselben erst vom 16. Dezember 1901 ab Gültigkeit.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie Auskunftsstellen. Bei den ersteren ist der Nachtrag auch zum Preise von 0,15 ℳ. für das Stück erhältlich.
Magdeburg, den 23. Okt. 1901. (2847)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung und namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Güterverkehr.

Zum Gütertarif vom 1. Februar 1900 tritt am 1. November d. J. der Nachtrag III in Kraft, enthaltend neben sonstigen, grösstentheils bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit einigen neu in den Tarif aufgenommenen Stationen.
Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.
Oldenburg, den 23. Oktober 1901. (2848)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1901 wird die Station „Schirrhein" der Reichseisenbahnen in den Ausnahmetarif 1 b (Stammholz) mit folgenden Schnittsätzen einbezogen:

Vom Schnittpunkt bis	Schnittpunkt Nr. I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark							
Schirrhein	0,65	0,77	0,69	0,78	0,73	—	1,00	0,65

München, den 24. Oktober 1901. (2852)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. Januar 1899.

Ab 15. November d. J. werden folgende Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 64 für Schilf einbezogen:

Nach oder von	die Frachtsätze sind zu bilden durch Anstoss der nachstehenden Beträge: Mark für 100 kg	an die Frachtsätze der Station
Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen		
Esslingen . . .	0,18	Ulm
Geislingen . .	0,08	Ulm
Grossaltdorf . .	0,03	Crailsheim
Satteldorf . . .	0,01	Crailsheim
Untertürkheim .	0,19	Ulm

München, den 25. Oktober 1901. (2849)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Theil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1897.

Am 1. November werden die Stationen Hartlieb und Schottwitz (Direktionsbezirk Breslau), erstere in den Ausnahmetarif c (Kleie) und d (Säcke), letztere in den Ausnahmetarif a (Getreide), c (Kleie) und d (Säcke) einbezogen.
Ueber die in regelrechter Weise gebildeten Frachtsätze ertheilen die Dienststellen in Klettendorf und Schlottwitz Auskunft.
Breslau, den 26. Oktober 1901. (2850)
Königliche Eisenbahndirektion, für die betheiligten Verwaltungen.

Am 1. November d. J. tritt im sächsisch-österr.-ungar. Verbande für die Beförderung von Kohlen von Reichenau i. S. nach Raspenau (S. N. D. V. B.) ein direkter Frachtsatz von 27 ₰ und für die Beförderung von Kalk in der umgekehrten Richtung von 26 ₰ für 100 kg in Kraft. Beide Frachtsätze gelten bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und für zwei Wagen der Schmalspurbahn oder einen Wagen der Hauptbahn.
Dresden, den 26. Oktober 1901. (2851)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. November d. J. werden die Stationen der Neubaustrecken Simmern-Castellaun des Direktionsbezirks Mainz und Lauterbach (Oberhessen)-Grebenhain-Crainfeld des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den Gütertarif für oben bezeichneten Verband einbezogen.
Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.
Frankfurt a/M., 26. Oktober 1901. (2853)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag 3 zum Tarif Theil II, Heft 1 in Kraft. Durch denselben gelangen u. a. ermässigte und neue Frachtsätze des Klassentarifs, der Ausnahmetarife Nr. 1 (Eilgüter, gewöhnliche), 2 (Güter der Stückgutklassen in Wagenladungen), 3 (Wolle), 6 (Getreide), 7 (Kleie, Oelkuchen), 8 und 9 (Holz), 15 (Thon), 16 (Pfeifenerde, Porzellanerde) sowie neue Ausnahmetarife Nr. 31 (Rohbenzin) an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs Nr. 31 (Petroleumnaphta) und Nr. 50 (Eichenholzextrakt und Loheabsud) zur Einführung. Ausserdem treten zufolge Berichtigung des Haupttarifs einzelne Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ein, deren Gültigkeit indessen erst am 1. Januar 1902 beginnt.
Der Nachtrag kann zum Preise von 10 ₰ = 12 Heller ö. W. bei den betheiligten Dienststellen bezogen werden.
Breslau, den 20. Oktober 1901. (2854)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Kundmachungen.

Mit Rücksicht darauf, dass sowoh direkte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Wisterschan, als auch die Reexpeditionszulassung in Melnik in den Tarifen des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes einbezogen erscheinen, werden die darauf bezughabenden und in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 16. März 1898 Nr. 21, Pos. (653) auf Seite II, bezw. vom 29. Dezember 1900 Nr. 101, Pos. (3291) auf Seite 1555 enthaltenen Kundmachungen mit 1. Januar 1902 aufgehoben.
Prag, am 24. Oktober 1901. (2855)
Die Generaldirektion der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionszulassung im Ersten Melniker Lagerhause in Melnik (Oe. N. W. B.).

Vom 1. November 1901 bis auf Wider-

ruf, längstens jedoch bis zur Durchführung im Tarifwege, hat die in den Tarifen Theil II, Heft 1 und Theil II, Heft 2 des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901, dann in dem Tarife Theil II, Heft 3 des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1897, für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte, Malz und Oelsaaten, sowie für Zucker bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen hinsichtlich des Lagerhauses der anglo-österr. Bank in Melnik (Oe. N. W. B.) bestehende Reexpeditionsbegünstigung unter den gleichen Bedingungen auch hinsichtlich des Ersten Melniker Lagerhauses in Melnik (Oe. N. W. B.) Anwendung zu finden.

Prag, am 24. Oktober 1901. (2856)

Die Generaldirektion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 15. November 1901 treten in dem Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, vom 1. August 1900, enthaltend

„Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen"

einige Aenderungen und Ergänzungen ein, welche gemäss der Vorschriften unter I 3 (V.-O.) genehmigt worden sind.

Nähere Auskunft ertheilt auf Befragen unser Verkehrsbüreau.

Berlin, den 24. Oktober 1901. (2857)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung von 1 600 dz prima krist. Kupfervitriol für Schwellenimprägnirung und Telegraphenzwecke, mit Optionsrecht zum Bezuge von 20 % mehr, im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Effektuirung der Lieferung hat verzollt und franko einer Südbahnstation nach Maassgabe des Bedarfes zu erfolgen; in der Zeitperiode März bis einschliesslich August 1902 müssen mindestens 200 bis 250 dz pro Monat zur Ablieferung gebracht werden.

Die näheren Bedingnisse können bei der Materialverwaltung, Wien, Südbahnhof, Administrationsgebäude, IV. Stiege Parterre Thür Nr. 27, während der Amtsstunden behoben oder per Post bezogen werden.

Die mit einer 1 Kr.-Marke gestempelten Offerten sind versiegelt, mit der Ueberschrift „Offerte auf Kupfervitriol" versehen, nebst dem vorgeschriebenen Handmuster spätestens bis 11. November a. c., 12 Uhr Mittags, bei der genannten Amtsstelle einzureichen.

Offerten, die nicht vorschriftsmässig adjustirt sind oder verspätet eingebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Oktober 1901. (2858)

Die Materialverwaltung.

Verdingung der Neubauten von Empfangsgebäuden auf den Bahnhöfen Hetzerath und Uerzig.

Unter Zugrundelegung der bei Staatsbauten gültigen „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" und der „allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten" sollen die Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmer-, Schmiede-, Dachdecker- und Klempnerarbeiten sowie die theilweisen Lieferungen zum Neubau von 2 Empfangsgebäuden auf den Bahnhöfen Hetzerath und Uerzig in 2 Loosen öffentlich verdungen werden.

Das Empfangsgebäude zu Hetzerath erhält eine bebaute Grundfläche von 253 qm, dasjenige zu Uerzig von 228 qm.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude zur Einsichtnahme aus.

Verdingungshefte werden von hier gegen kostenfreie Einsendung von je 2 ℳ. ohne Zeichnungen und von 4 ℳ. (in baar) mit Zeichnungen für jedes Gebäude abgegeben.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung: „Empfangsgebäude zu Hetzerath" bezw. „Uerzig" bis zum 16. November d. J., Vormittags 12 Uhr an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 26. Oktober 1901. (2859)

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 3.

Verdingung von Loos IX b des Umbaues der Casseler Bahnhöfe:

Herstellung, Lieferung und Aufstellung dreier flusseiserner Ueberbauten:

1. der 72 m langen Tannenwäldchen-Ueberführung in km 1,38 der Strecke Cassel-Frankfurt a/M.,
2. der Wegeunterführung in km 2,38 der neuen Strecke Cassel R. - Obervellmar,
3. der Wegeüberführung in km 338,9 der Strecke Cassel-Warburg

(rd. 115 000 kg Flusseisen, rd. 20 000 Kilogramm verzinktes Flusseisen, rd. 4 000 kg Gusseisen).

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen sind im Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes auf Cassel O. einzusehen, auch von dort gegen portound bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. in baar für die Bedingungen und von 0,75 ℳ. für jede der 7 Zeichnungen zu beziehen. Die Wahl der zu kaufenden Zeichnungen steht dem Anbieter frei.

Verdingungstermin ebendaselbst am Sonnabend, den 9. November d. J., Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist vier Wochen.

Cassel, den 24. Oktober 1901. (2860)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Lokomotiven.

Die in den Hauptwerkstätten Breslau 3 und Lauban stehenden ausgemusterten 5 Stück Lokomotiven sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden.

Der Bietungstermin findet am 7. November d. J., Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofes, hier, statt. Verkaufsbedingungen, Angebotsbogen und ein Verzeichniss der zum Verkauf ausgeschiedenen Lokomotiven nebst Gewichtsangaben können gegen porto- und bestellgeldfreie Zusendung von 80 ₰ von unserem Centralbüreau (Zimmer 41) während der Dienststunden von 8-3 Uhr bezogen werden. Die Angebote sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven" versehen an uns einzusenden.

Breslau, im Oktober 1901. (2861)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von alten Oberbau- und Baumaterialien.

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten, alten, für diesseitige Zwecke nicht mehr verwendbaren Oberbau- und Baumaterialien, als Schienen, Schwellen und Schrott von Eisen und Stahl, ferner Blech- und Gussschrott, sowie Herz- etc. Stücke, Zungenvorrichtungen, Weichentheile und eiserne Brückenkonstruktionen sollen, getrennt nach Loosen — und nach solchen, welche zu Anschlussgleisen, Arbeitsgleisen, untergeordneten Gleisanlagen anscheinend geeignet oder wiederherstellbar und solchen, welche anscheinend zum Befahren völlig untauglich sind — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

18. November d. J., Vormittags 9 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerуferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. November 1901.

Magdeburg, den 23. Oktober 1901. (2862)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Oels in Schlesien stehen 121 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Centralbüreau hierselbst, Gartenstrasse Nr. 106, bis 8. November d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags 11½ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten etc. können von unserem vorbezeichneten Centralbüreau an Wochentagen zwischen 8 und 3 Uhr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. (in baar) bezogen werden.

Breslau, im Oktober 1901. (2863)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 86. | 2. November 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Eisenbahnen Russlands im Seengebiet.*)

Das Seengebiet umfasst die Bezirke Pskow, Nowgorod, St. Petersburg und Olonez, Gebiete von insgesammt 293 644,6 Quadratwerst (334 167,6 qkm) Ausdehnung mit einer Bevölkerung von mehr als 5 000 000 Seelen.**) Die erste Eisenbahn des Seengebietes, überhaupt Russlands, die Zarskoje-Sselobahn, wurde im Jahre 1838 dem Verkehr übergeben. Franz v. Gerstner, Tscheche von Geburt und österreichischer Staatsangehöriger, der die Bahn erbaut hatte, trat mit Eifer für den Gedanken des Eisenbahnbaues in Russland ein. Er träumte von einem Schienenwege, der Petersburg mit Moskau, Moskau mit Nishny-Nowgorod und Odessa verbinden sollte, und erblickte in der Eisenbahn von Zarskoje-Sselo nur das Mittel, um die Regierung und die russische Gesellschaft für diesen Gedanken zu gewinnen. Bemerkenswerth ist diese Eisenbahn noch dadurch, dass sie die einzige unter allen russischen Bahnen bildet, die der betreffenden Baugesellschaft mit dem vollen Besitzrecht überlassen wurde. In der Folgezeit sind die Genehmigungen immer nur für eine bestimmte Frist ertheilt worden. In neuester Zeit ist dieses Vorrecht mit dem Uebergang der Zarskoje-Sselobahn in den Besitz der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahngesellschaft aufgehoben worden.

*) Quellen: P. P. Semenow. Russland. Geographische Beschreibung unseres Vaterlandes. Band III. Das Seengebiet. St. Petersburg 1900. — Die Eisenbahnen und Wasserstrassen im Seengebiet von A. M. Rykatschew (ebendaselbst). — Die Eisenbahnen im europäischen und asiatischen Russland. Ausgabe des Ministeriums der Verkehrswege. St. Petersburg 1899.

**) Die Flächenausdehnung und Bevölkerungszahl der einzelnen Bezirke beträgt nach P. P. Semenow (nach der Zählung von 1897):

	Quadratwerst	Bevölkerung
Bezirk Olonez	112 322	366 715
„ Nowgorod	104 163,4	1 396 933
„ St. Petersburg	39 203,2	2 107 691
„ Pskow	37 956	1 136 540
zusammen:	293 644,6	5 007 879

Auf das Seengebiet entfallen etwa $^1/_{25}$ der Bevölkerung des Reichs.

Die Geschichte des Eisenbahnwesens begann in Russland erst mit dem Bau der Staatsbahn St. Petersburg-Moskau (Nikolaibahn), die im Jahre 1851 dem Verkehr übergeben wurde. Die grosse Bedeutung dieser Linie als des kürzesten Weges zwischen St. Petersburg und Mittelrussland war soweit maassgebend, dass andere Städte hintenangesetzt wurden und Nowgorod zur Seite der neuen Eisenbahn liegen blieb. Nach einer sehr verbreiteten Erzählung soll Kaiser Nikolai I., um seine Wünsche wegen der Richtung der in Aussicht genommenen Linie befragt, das Lineal auf die Karte gelegt, zwischen Petersburg und Moskau einen Strich gezogen und gesagt haben: „Da habt Ihr die Richtung!“ Man hat allen Grund zur Annahme, dass schon Peter der Grosse es für nöthig erachtete, in geradester Richtung eine grosse Strasse zwischen Petersburg und Moskau anzulegen, ohne nach Nowgorod abzuweichen. Thatsächlich geht die im 18. Jahrhundert erbaute Moskauer Chaussee anfangs ganz gerade in der Richtung auf Moskau zu, wendet sich erst bei Tschudow scharf nach Nowgorod und nimmt bei Wyschni-Wolotschok wieder ihre ursprüngliche Richtung auf. Dieses Knie bei Nowgorod ist wahrscheinlich nur ein späterer Zusatz zu dem ursprünglichen Plan eines geraden Weges, der der Sümpfe und Wälder wegen, die damals die Gegend zwischen Tschudow und Wyschni-Wolotschok schwer zugänglich machten, fallen gelassen werden musste. In den Waldgebieten, die zwischen Petersburg und Moskau liegen, haben sich in vollständig gerader Richtung stellenweise die Spuren eines Durchhaues erhalten, der nach Angabe der ältesten Ortsbewohner zur Zeit Peter des Grossen angelegt sein soll.

Beim Bau der Nikolaibahn entstanden grössere Schwierigkeiten auf der Waldaihöhe, deren Ausläufer bereits auf der 125. Werst hinter Petersburg die Linie kreuzen. Besonders schwierig gestaltete sich die Ueberwindung der Steigung zwischen den Stationen Burga und Torbino, die gleich nach dem Uebergang über die Msta beginnt. In der Folgezeit, am Ende der 70er Jahre, wurde hier eine Umgehungslinie angelegt, durch die die gesammte Wegstrecke zwischen beiden Hauptstädten von 604 auf

609 Werst verlängert worden ist. Vor Anlage der Umgehungslinie mussten die Güterzüge zur Ueberwindung der starken Steigung die doppelte Zahl Lokomotiven erhalten, und ist es vorgekommen, dass ein schwerer Güterzug, der von Torbino den abschüssigen Abhang hinabfuhr, nicht imstande war, bei der Zwischenstation Werebje anzuhalten, sondern, mit grösster Geschwindigkeit in der Richtung der Mstabrücke hinabrollend, den vor ihm hergehenden Zug einholte. Gelegentlich der Anlage der Umgehungslinie von Werebje ist auch die neue eiserne Brücke über die Msta, die grösste auf der ganzen Strecke der Nikolaibahn, erbaut worden. Ursprünglich war diese Brücke, gleich allen übrigen, aus Holz. Die Umwandlung der alten Holzbrücken in eiserne auf Steinpfeilern ist auf der Nikolaibahn im Verlauf vieler Jahre allmählich vollzogen worden.

Die Bestimmung der Nikolaibahn, die Erzeugnisse der mittleren Industriegebiete und der südlichen Bezirke nach der Ostsee zu befördern, erschien beim Bau der Bahn so selbstverständlich, dass die Ingeniöre bei ihren Berechnungen ihr Hauptaugenmerk darauf richteten, die Bewegung der von Moskau nach Petersburg gehenden Güterzüge zu erleichtern, aber nicht umgekehrt, und in jeder Weise bemüht waren, die Steigungen in der Richtung von Moskau aus möglichst zu verringern. Infolge dessen beträgt die grösste Steigung auf der Strecke von Moskau nach Petersburg nicht mehr als 1 : 400, während in der entgegengesetzten Richtung Steigungen bis zu 1 : 166 vorkommen. Anfänglich schienen diese Berechnungen nicht richtig zu sein, indem bis zum Jahre 1870 die Zahl der sich in den beiden einander entgegengesetzten Richtung bewegenden Güter annähernd die gleiche Höhe erreichte; doch hat sich das bald geändert, und im allgemeinen sind mehr Güter von Moskau nach Petersburg, als umgekehrt befördert worden.

Der Aufschwung der Nikolaibahn begann mit dem Zeitpunkt der Durchführung neuer Eisenbahnlinien bis in die Mittelpunkte der getreidereichen Bezirke Südrusslands, wodurch gleichsam Orel zu einer Vorstadt Rigas, Poltawa zu einer solchen Odessas, Rjaschsk und Tambow zu einer Vorstadt Petersburgs wurden. Nachdem die Nikolaibahn von den Eisenbahnen Moskau-Rjäsan, Rjäsan-Koslow und den anschliessenden Bahnen einige 10 000 000 Pud Güter gleichsam zum Geschenk erhalten hatte, erhöhten sich ihre Bruttoeinnahmen, die lange Zeit auf ein und derselben Höhe standen, von 14 736 R. für die Werst im Jahre 1862 bis auf 26 018 R. für die Werst im Jahre 1869. Ein ähnliches Geschenk erhielt die Nikolaibahn durch die Durchführung der Linie Rybinsk-Bologoje, die den Gewinn von den bei Rybinsk aufgefangenen Getreideladungen der Wolga mit der genannten Bahn zu theilen genöthigt war. In der Sorge, die Reichthümer Südrusslands heranzuziehen, hatte Petersburg auch unangenehme Zeiten durchzumachen. In dem Maasse, als sich das Eisenbahnnetz entwickelte, fand das Getreide der südlichen Bezirke auch mehr und mehr Eingang in Riga, Libau, die Häfen des schwarzen und asowschen Meeres sowie an der preussischen Grenze. Diese neuen Handelswege haben der Nikolaibahn einen grossen Theil kostbarer Getreideladungen entzogen und entziehen sie ihr noch. Im allgemeinen sind die Einnahmen der Nikolaibahn noch immer bedeutend grösser als die der meisten anderen Eisenbahnen Russlands (siehe auch die zeichnerische Darstellung Abb. 1).

Im Gegensatz zur Nikolaibahn konnte die Linie Petersburg-Warschau, deren erste Theilstrecke Gatschina-Petersburg im Jahre 1853 dem Verkehr übergeben wurde, lange Zeit hindurch keinen Anspruch auf eine ernsthafte wirthschaftliche Bedeutung erheben. Um diese Linie sofort nach Erbauung der Nikolaibahn zu einer Eisenbahn ersten Ranges zu erheben, waren strategische Erwägungen maassgebend, nach einer anderen Lesart das glückliche Zusammentreffen dieser Erwägungen mit den Neigungen der höchsten russischen Gesellschaft für das Ausland. Die vom Staate der Gesellschaft russischer Eisenbahnen im ersten Entwickelungsabschnitt übergebene Petersburg-Warschauer Eisenbahn wurde hauptsächlich von französischen Ingeniören gebaut, die theils aus Unkenntniss mit den einheimischen Verhältnissen, theils wegen des grossen Geldzuflusses Unsummen für den Bau verschwendeten. Die ganze Linie von Petersburg bis Warschau wurde erst im Jahre 1862 eröffnet. Im übrigen war der Verkehr auf dieser Linie anfänglich nur ein schwacher, und bis zum Jahre 1874 musste die Regierung alljährlich den Fehlbetrag ersetzen.

Die baltische Bahn gehört einem späteren Zeitraum des Eisenbahnbaues an, wenn man die ihr nunmehr einverleibte Oranienbaumer Eisenbahn nicht hinzurechnet, die schon im Jahre 1864 beendet wurde. Durch die im Jahre 1870 eröffnete Linie Baltischport-Tossna wurde ein beträchtlicher Theil der Frachten der Nikolaibahn von Petersburg nach Reval abgelenkt, welche Stadt einige nicht unbedeutende Vortheile vor der nordischen Hauptstadt besitzt. (Der Revaler Hafen liegt weniger entfernt von den Bestimmungsorten der Ausfuhrwaaren und gefriert nur auf kurze Zeit.)

Die Eisenbahnverbindung zwischen Petersburg und Finnland erfolgte erst im Jahre 1870, als der Verkehr zwischen Petersburg und Richimjaki, einer Station der ersten finnländischen Eisenbahn Helsingfors-Tawastehus (seit 1862 im Betriebe), eröffnet wurde. Die Petersburger Linie, die die einzige Eisenbahnverbindung Finnlands mit der übrigen Welt bildet, erweist sich als die einträglichste aller finnländischen Bahnen, obgleich diese Einträglichkeit im Vergleich mit den russischen Eisenbahnen immer noch sehr unbedeutend erscheint. Im Jahre 1897 erreichten die Bruttoeinnahmen der Linie Helsingfors-Tawastehus-Petersburg 7 967 R. für die Werst, während die Bruttoeinnahmen auf den russischen Eisenbahnen durchschnittlich 12 781 R. für die Werst betrugen. Dagegen haben die finnländischen Eisenbahnen im Vergleich mit den russischen bedeutend geringere Baukosten beansprucht. Während bis 1897 auf den russischen Eisenbahnen für die Werst durchschnittlich 93 000 R. verausgabt wurden, betrugen die Kosten für eine Werst der Linie Helsingfors-Tawastehus-Petersburg (der theuersten von allen finnländischen Eisenbahnen) nur 52 000 R. In Russland sind bisher geringere Baukosten nur auf der Baskuntschakschen, der Poleskischen, Livenschen und sibirischen Eisenbahn (Tscheljäbinsk-Ob) erzielt worden.

Bis auf die jüngste Zeit beschränkte sich der Eisenbahnverkehr des Seengebietes mit dem übrigen Russland auf die vier von Petersburg strahlenförmig ausgehenden Linien, d. h. auf die Nikolai-, Warschauer, baltische und finnländische Bahn. Gegen 1894 wurden alle diese Linien verstaatlicht.

Die im Jahre 1889 eröffnete Eisenbahn Riga-Pskow (Pleskau), die hauptsächlich dem baltischen Gebiet zugezählt werden muss, hat nur wenig die Verhältnisse des Eisenbahnverkehres im Seengebiet beeinflusst. Erst mit Beginn der 90 er Jahre begann nach dieser Richtung ein neuer Zeitabschnitt. Die ungewöhnlich rege Thätigkeit im Eisenbahnbau Russlands während des verflossenen Jahrzehnts spiegelte sich auch im Seengebiet wieder und erstreckte sich auch auf den Bezirk Olonez, der lange Zeit hindurch zu den Theilen Russlands gehörte, die überhaupt keine Eisenbahnen besassen.

Im Jahre 1898 eröffnete die Gesellschaft der Moskau-Jaroslaw-Archangelskbahn den Betrieb auf der schmalspurigen Eisenbahn Wologda-Archangelsk, die den Kargopolschen Kreis des Bezirks Olonez auf etwa 155 Werst Länge durchschneidet. Noch früher, im Jahre 1897, war eine andere für das Seengebiet wichtige Linie, d. h. die Eisenbahn von Bologoje nach Pskow, eröffnet worden; sie befindet sich zur Zeit im Besitz der Moskau-Windau-Rybinsker Gesellschaft, die zu den reichsten Eisenbahngesellschaften Russlands gezählt wird. Nachdem auch die Rybinsk-Bologoje-Pskow-Eisenbahn und die Nowgoroder Schmalspurbahn*) in den Besitz der genannten Gesellschaft übergegangen sind, ist sie jetzt zum Bau zweier Hauptlinien geschritten, die Moskau auf dem kürzesten Wege mit Windau und Petersburg mit Witebsk verbinden werden, wobei von Seiten

*) Die Nowgoroder Schmalspurbahn ist von Tschudow bis Nowgorod bereits im Jahre 1862, von Nowgorod bis Staraja-Russa im Jahre 1878 dem Verkehr übergeben worden.

des Staates die Absicht besteht, letztere Linie bis Kiew fortzuführen. Die Moskau-Windauer Linie durchschneidet das Seengebiet blos auf einer kurzen Strecke; sie geht von Moskau über Weliki-Luki nach Kreuzburg. Die Petersburg-Witebsker Linie, die nur wenig vom Meridian von Pulkowa abweicht und die ganze Zarskoje-Sselobahn in sich vereinigt, geht von Zarskoje-Sselo aus nach der Station Lissino (auf der Verbindungszweigbahn Tossna-Gatschina), darauf nach der Station Dno (auf der Linie Bologoje-Pskow) und weiter bis Witebsk über die Station Ssokoljniki (auf der Windauer Linie).

An Lokal- und Zufuhrbahnen ist das Seengebiet nicht reich. Im Jahre 1877 ist eine etwa 28 Werst lange Zweigbahn von der Station Uglowka der Nikolaibahn bis zur Stadt Borowitsch dem Verkehr übergeben worden. Obgleich nur wenig einträglich, besitzt diese Zweigbahn doch eine gewisse Bedeutung für die Stadt und den Kreis Borowitsch, indem sie den Absatz der Landeserzeugnisse erleichtert und die Bewohner Petersburgs nach ihren Landsitzen befördert. Die übrigen Lokalbahnen schliessen sich der Hauptstadt an. Im Jahre 1881 ist von einer Privatgesellschaft die Putilowsche oder Portow-Zweigbahn (Hafenbahn) von der Station Sortirowotschnaja bis zur Station Morskaja-Pristanj (auf etwa 22 Werst Länge), mit Abzweigungen nach der baltischen und Warschauer Eisenbahn, erbaut worden. Im Jahre 1885 wurde diese Bahn durch die Strecke Puschtschino-Nowy-Port auf 9 Werst verlängert. Gegenwärtig ist die Putilowsche Zweigbahn und die von Borowitsch mit der Nikolaibahn vereinigt, beide stehen unter Staatsaufsicht. Im Jahre 1892 eröffnete die Irinowsche Industriegesellschaft (die die Torflager des Gutes Irinowka ausbeutet) die schmalspurige Irinowsche Eisenbahn zwischen Ochta und Irinowka; seit 1896 ist diese Linie von der Station Meljnitschny-Rutschei durch eine Schmalspurbahn mit Schlüsselburg verbunden worden. In jüngster Zeit hat auch die Irinowsche Gesellschaft eine 9 Werst lange Zweigbahn von Porochoroyje nach Koltschugi erbaut.

Im Besitz einer Privatgesellschaft befindet sich auch die kleine breitspurige Petersburg-Ssestrorezkische oder Primorskische Eisenbahn, die im Zeitraum von 1894 bis 1895 erbaut worden ist. Auf dieser Bahn herrscht ein lebhafter Vorortverkehr, sowohl zwischen Petersburg und Ssestrorezki, das sich zum Kurort herausgebildet hat, als auch zwischen Petersburg und Lissj-Noss, von wo ein regelmässiger Dampferverkehr mit Kronstadt unterhalten wird. Die 6 Werst lange Zweigbahn Petersburg-Oserki bildet eine bequeme Verbindung der Hauptstadt mit dem Lieblingsvorort der Petersburger; sie hat sich als gefährliche Nebenbuhlerin der finnländischen Bahn erwiesen, die ihren Tarif für die Vororte schon bedeutend herabgesetzt hat. In nächster Zeit wird Petersburg durch mehrere neue Zweiglinien mit den Vororten enger verbunden werden, unter anderen auch mit den Ortschaften, die im Gebiet der finnländischen Eisenbahn liegen. Es besteht die Absicht, eine Schmalspurbahn von Petersburg nach Toskow und eine elektrische von der Lanskoier Chaussee nach Jukki zu erbauen. Die elektrische Bahn zwischen Petersburg und Pulkowo ist bereits im Bau begriffen.

Die zeichnerische Darstellung (Abb. 1) gestattet einen Vergleich der Gesammteinnahmen (für die Werst Bahnlänge) der Nikolai-, Warschauer und baltischen Bahn mit den Durchschnittseinnahmen aller russischen Eisenbahnen. Man ersieht aus dieser Darstellung, dass die Warschauer Bahn dem Durchschnittsertrag aller russischen Eisenbahnen am nächsten kommt. In jüngster Zeit sind ihre Bruttoeinnahmen über das Durchschnittsmaass gestiegen. Die Linien, die die Einnahmen der baltischen und der Nikolaibahn darstellen, werden nirgends von der Linie des übrigen Eisenbahnnetzes geschnitten, sie halten sich zu beiden Seiten in beträchtlicher Entfernung von ihr. Die merkbare Erhöhung der Erträgnisse der Nikolaibahn für das Jahr 1877 erklärt sich durch die aussergewöhnlichen Verhältnisse dieses Jahres. Die Einnahmen der Eisenbahnen stiegen damals nicht nur durch eine bedeutend vermehrte Getreideausfuhr nach dem Auslande, sondern auch durch den grösseren Verkehr, den der Krieg zur Folge hatte.

Unter allen Bahnen des Seengebietes zeigt die Nikolaibahn, die Hauptverkehrsader, die die vier Bezirke mit den mittleren Theilen Russlands verbindet, den regsten Güterverkehr. Ein ganz besonders lebhafter Güterverkehr herrscht auf der Strecke Bologoje-Tossna, der nur von der Linie Moskau-Rjäsan und von einigen Theilstrecken der Jekaterinenbahn übertroffen wird. Es besteht die Absicht, auf der Strecke Tossna-Bologoje ein drittes Gleis zu legen. Während im Jahre 1897 auf den übrigen Eisenbahnen Russlands der Güterverkehr für die Werst durchschnittlich etwa 37 000 000 Pud (ohne Eilgüter) betrug, stellte sich derselbe auf der genannten Theilstrecke der Nikolaibahn auf 162 000 000 bis 172 000 000 Pud für die Werst. Nur ein Bruchtheil (weniger als 1/5) dieser Frachten schlägt die Richtung von Petersburg nach Moskau ein, die Mehrzahl bewegt sich vom Mittelpunkt Russlands nach dem baltischen Meere. Auf der Station Tossna vollzieht sich die Theilung der Waarenladungen nach den Häfen Petersburg und Reval. Der Hauptstrom setzt seinen Weg nach Petersburg fort, der andere, kleinere, der sich auf der Linie Gatschina-Tossna nach Westen wendet, bildet den wesentlichsten und lebensfähigsten Bestandtheil des gesammten Güterverkehres der baltischen Bahn. Indessen spielt die rückwärtige Bewegung auf dieser letztgenannten Bahn eine grössere Rolle als die auf der Nikolaibahn. Auf der Strecke von Narwa bis Gatschina bildet die Anzahl der Waarenladungen, die sich in der Richtung nach Gatschina bewegen, 1/3—2/5 der gesammten Güterbewegung (nach beiden Richtungen 40 000 000 bis 46 000 000 Pud für die Werst im Jahre 1897). Weniger lebhaft arbeitet die Linie Petersburg-Warschau. Mit dem Eintritt in den Pskowschen Bezirk betrug die Leistung dieser Bahn 19 000 000 Pud für die Werst nach beiden Richtungen im Jahre 1897. Je näher nach Petersburg, desto grösser wird die Leistung für die Werst Bahnlänge; sie erreicht bei Gatschina bereits 35 000 000 Pud. Es herrscht hier, wie auf den anderen Eisenbahnen des Seengebietes, die Bewegung in der Richtung nach Petersburg vor, wobei auf

Abbildung 1.

Gesammteinnahmen für die Werst Bahnlänge der Haupteisenbahnen im Seengebiet für den Zeitraum von 1852 bis 1897 in Rubel.

a ——— a Nikolaibahn.
b ═══ b die übrigen Eisenbahnen des Reichs.
c —.—.— c Warschauer Bahn.
d - - - - d baltische Bahn.

die rückwärtige Bewegung ungefähr 1/3 aller auf der Bahn beförderten Güter entfallen.

Eine hervorragende Rolle bei dieser, auf der baltischen und Nikolaibahn nach Petersburg und Reval gerichteten Güterbewegung spielen die Getreideladungen, die aus dem Südosten Russlands kommen. Die meisten dieser Getreideladungen werden auf der Rjäsan-Uralschen Linie nach dem Norden befördert. Viele werden auch auf den Eisenbahnen Ssamara-Slatoust, Ssysran-Wjasma und Moskau-Kasan verladen. Ein grosser Theil geht auch anfangs die Wolga aufwärts und wird dann über Rybinsk und Bologoje auf die Nikolaibahn übergeführt. Auf denselben Wegen gelangen auch die Erzeugnisse der Naphtaindustrie nach Petersburg. Auf der Warschauer Bahn werden aus dem Auslande Maschinen, Eisen- und Stahlwaaren, Baumwolle und viele andere Waaren nach Petersburg befördert; aus den südwestlichen Bezirken Zucker und aus den Petersburg zunächst gelegenen Gegenden Brenn- und Bauholz. Eine gleichfalls sehr wichtige Waarengattung der Warschauer Bahn bildet der Flachs, der sowohl nach den baltischen Häfen als auch nach der Westgrenze geschafft wird. Die an der Warschauer Bahn gelegene Stadt Ostrow erweist sich für die Beförderung von Leinwaaren als erste Station Russlands. Bis vor kurzem stand die Stadt Pskow in dieser Hinsicht an zweiter Stelle, jetzt ist sie aber vor einer ganzen Reihe innerhalb des Seengebietes gelegenen Städten wie Rshew, Bcshezk, Witebsk, Sytschewka und anderen zurückgetreten.

Auf der Petersburger Linie der finnländischen Eisenbahnen werden hauptsächlich folgende Waaren befördert. Aus Russland nach Finnland: Getreide, Fleisch, Gewebe, verschiedene Bekleidungsgegenstände, Spinnerei-Rohstoffe, Häute, Petroleum, verschiedene Oele und Tabak. Aus Finnland nach Russland: Pappe, Papier und Gegenstände der Papiererzeugung, Gewebe, Glaswaaren, Eisen und Stahl, Maschinen, Vieh, Fische.

Die Eisenbahnen des Seengebietes zeichnen sich im allgemeinen durch einen regen Personenverkehr aus, der durch den Einfluss einer so stark bevölkerten Stadt wie Petersburg hervorgerufen wird. Bekanntlich bildet der Ertrag aus dem Personenverkehr nur einen geringen Bruchtheil des Gesammtertrages der Eisenbahnen, deren Bestehen sich in erster Linie auf den Güterverkehr gründet. Im Jahre 1897 betrug die durch den Personenverkehr erzielte Einnahme auf den russischen Bahnen durchschnittlich ungefähr 16 % der gesammten Bruttoeinnahme, während sich dieses Verhältniss für die baltische Bahn auf etwa 32 %, für die Nikolaibahn auf 20 %, für die Petersburg-Warschauer auf 26 %, für die Nowgoroder auf 34 % und für die Linie Tawastehus-Petersburg auf 41 % stellte. Selbstverständlich steigt dieses Verhältniss bei den Vorortbahnen. Auf der Zarskoje-Sselo-Eisenbahn sind 85 % der Bruttoeinnahme aus dem Personenverkehr erzielt worden. Auf der baltischen Bahn werden im Sommer täglich je 39 Personenzüge nach beiden Richtungen befördert, unter diesen 7 Paar Fern- und 32 Paar Vorortzüge. Zwischen Petersburg und Moskau verkehren täglich 9 Paar Personenzüge. Auf den gesammten, von Petersburg ausgehenden Bahnen werden im Sommer fahrplanmässig täglich 38 Fern- und 145 Lokalzüge abgelassen, ebenso viel Züge kommen täglich an, wobei zu berücksichtigen ist, dass an Feiertagen noch besondere Vorortzüge eingestellt werden. Die Schnellzüge pflegen bis 51 Werst in der Stunde zurückzulegen, die Personenfernzüge (einschliesslich der Post- und gemischten Züge) 25 bis 37 Werst, die Vorortzüge 17 bis 41 Werst. Im allgemeinen verkehren die Personenzüge auf der Warschauer Bahn am schnellsten, auf der finnländischen Bahn am langsamsten (wenn man die Irinowsche Zufuhrbahn nicht hinzurechnet, wo die Züge nur eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 14 Werst in der Stunde entwickeln).

Auf den Eisenbahnen des Seengebietes herrscht der lebhafteste Personenverkehr im Sommer — vom April bis August. Auf der baltischen und Warschauer Bahn findet der regste Güterverkehr in den Wintermonaten statt (Oktober bis März), auf der Nikolaibahn erleidet dieser Verkehr auch im Sommer keine Unterbrechung.

Die Eisenbahnen im Seengebiet benutzen noch viel Holz als Heizmaterial; eine Ausnahme macht nur die baltische Bahn, deren Lokomotiven vorherrschend mit Naphtarückständen (Masut) geheizt werden. Auf der Zarskoje-Sselobahn werden Briketts verwendet. Auf der Nikolaibahn beabsichtigt man von der Holzfeuerung zur Naphtaheizung überzugehen und auf der Warschauer Bahn kommen jetzt auch Steinkohlen zur Verwendung.

Die nachstehende Uebersicht gestattet einen Vergleich der Eisenbahnen und Wasserstrassen im Seengebiet mit denen im übrigen Russland.

Länge der Eisenbahnen und Wasserstrassen am 1. Januar 1899.

Bezirke	Eisenbahnen im Betrieb	es entfielen Eisenbahnen		schiffbare Wasserstrassen	es entfielen schiffbare Wasserstrassen		der Dampfschifffahrt zugängliche Wasserstrassen	Länge der schiff- und flössbaren Wasserstrassen	künstliche Kanäle
		auf 1 000 Quadratwerst	auf 100 000 Einwohner		auf 1 000 Quadratwerst	auf 100 000 Einwohner			
	Werst	Werst	Werst	Werst	Werst	Werst	Werst	Werst	Werst
Pskow	319	8,3	28,0	344	9,1	30,3	62	930	—
Nowgorod	675	6,4	48,4	2 027	19,5	145,5	897	5 922	123
Petersburg	657	16,3	31,2	1 353	34,5	64,2	859	2 949	309
Olonez	155	1,4	42,3	572	5,1	156,0	487	2 518	71
zusammen Seengebiet	1 806	6,2	36,1	4 296	14,6	85,0	2 305	12 319	503
europäisches Russland (ohne Finnland)	37 660	7,9	33,3	38 056	8,0	33,7	25 374	77 624	753

Man ersieht aus dieser Zusammenstellung, dass das Seengebiet, im Vergleich mit den übrigen Gebietstheilen des Reiches, nicht arm an Verkehrsstrassen ist und über zahlreiche Wasserstrassen verfügt. Etwa 2/3 aller künstlichen Kanäle Russlands entfallen auf das Seengebiet. Den allgemeinen russischen Verhältnissen am nächsten kommt der Bezirk Pskow, der auch hinsichtlich seiner Bevölkerungsdichtigkeit sich den übrigen Bezirken des Reiches am meisten nähert. Die sehr bedeutenden Unterschiede in der Bevölkerungsdichtigkeit der drei übrigen Bezirke des Seengebietes mildern den Eindruck einer ungleichen Vertheilung der Verkehrswege, der sich bei dem blossen Vergleich der Ausdehnung dieser Bezirke mit der Länge der sie durchschneidenden Wege dem Beschauer aufdrängt. Beispielsweise erweist sich der Bezirk Olonez, der bei einem Blick auf die Karte durch seinen geringen Antheil am Eisenbahnnetz auffällt, und für seine Ausdehnung auch ziemlich arm an Wasserstrassen ist, nichtsdestoweniger doch als reich an Verkehrswegen, wenn man sie im Verhältniss zur Bevölkerungsdichtigkeit betrachtet.

Die Poststrassen im Seengebiet bilden noch immer mehr als die Hälfte aller Wege, auf denen der Reisende sich einer einigermaassen bequemen Beförderung erfreut. Sie besitzen

eine Länge von ungefähr 4 700 Werst und sind grösstentheils unbefestigt, d. h. einfache Landstrassen. Früher bestanden zahlreiche Chausseen im Seengebiet, doch liefen sie fast alle in der Richtung, in der jetzt die Eisenbahnen angelegt sind; sie haben daher ihre ursprüngliche Bedeutung fast gänzlich verloren.

Ueber die Bedeutung der Eisenbahnen und Wasserstrassen für den Güterverkehr des Seengebietes geben die zeichnerischen Darstellungen (Abb. 2 und 3) der im Verlauf der letzten 18 Jahre in Petersburg eingetroffenen Güter Aufschluss. Es ist bereits

Abbildung 2.

A—A auf den Binnenwasserstrassen in Petersburg eingetroffene Gütermengen.

B—B auf den Eisenbahnen in Petersburg eingetroffene Gütermengen.

Abbildung 3.

A—A Antheil Petersburgs, ausgedrückt in Prozenten, an den auf sämmtlichen Binnenwasserstrassen Russlands beförderten Gütermengen.

B—B desgl. an den auf sämmtlichen Eisenbahnen Russlands beförderten Gütermengen.

angeführt worden, dass Petersburg ein wichtiger Mittelpunkt ist, dem der gesammte Güterverkehr des Seengebietes zustrebt, durch den die das Gebiet durchschneidenden Eisenbahnen und Wasserstrassen bestehen und von dem die künftige Entwickelung beider Verkehrswege abhängt. Darum bildet die Menge der in Petersburg eintreffenden Güter auch für die Kennzeichnung des gesammten Seengebietes eine wichtige Grösse.

Abb. 1 zeigt einerseits, dass Petersburg bedeutend mehr Güter auf den inneren Wasserwegen als auf der Eisenbahn empfängt, andererseits aber auch, dass die Menge der auf der Eisenbahn eingeführten Güter gegenüber den auf den Wasserwegen anlangenden im schnellen Wachsthum begriffen ist.

Abb. 2 zeigt, dass der Antheil Petersburgs an den auf sämmtlichen Verkehrswegen Russlands beförderten Gütermengen in der Abnahme begriffen ist. Hinsichtlich der Eisenbahnfrachten ist dieser Antheil fast bis auf ein Drittel gesunken, hinsichtlich der auf den Wasserstrassen des Binnenlandes anlangenden Güter dagegen auf etwas weniger als die Hälfte. Diese Abnahme wird noch deutlicher ersichtlich, wenn man berücksichtigt, dass gerade im angeführten Zeitraume mehrere grosse Bauten für die Erleichterung des Waarenverkehres im Seengebiet ausgeführt worden sind. Beispielsweise wurde damals der neue Marienkanal angelegt, das ganze Marienkanalnetz umgebaut und der Morskoikanal hergestellt. Das letztere Bauwerk wurde im Jahre 1885 mit einem Kostenaufwnnde von etwa 15 000 000 R. errichtet und hätte nothwendigerweise eine Steigerung der in Petersburg eintreffenden Gütermengen zur Folge haben müssen. Wenn trotzdem eine Abnahme bemerkbar wird, so erklärt sich diese durch ein noch stärkeres Anwachsen des Güterverkehres an anderen Punkten des Reiches, was seinerseits wieder durch veränderte Verhältnisse des auswärtigen Handels bedingt ist. Im Anfang des 19. Jahrhunderts vereinigten sich mehr als die Hälfte aller Unternehmungen des auswärtigen Handels auf den Petersburger Hafen. Heute beträgt der Antheil desselben nicht einmal $^1/_6$ aller in Russland ein- und ausgeführten Güter. Man kann zwar nicht behaupten, dass die Handelsunternehmungen Petersburgs sich sehr langsam gehoben hätten, aber während die des gesammten auswärtigen Handels seit dem Ende der 50 er Jahre sich verfünffacht haben, sind die Handelsunternehmungen Petersburgs nicht einmal um das Doppelte gestiegen.

Hinsichtlich der Einfuhr ausländischer Güter nimmt der Petersburger Hafen unter allen anderen des Reiches immer noch die erste Stelle ein; was dagegen die Ausfuhr betrifft, so ist seit dem Jahre 1885 der Vorrang endgültig auf den Odessaer Hafen übergegangen. Im allgemeinen sind die Handelsunternehmungen des schwarzen und asowschen Meeres und an den Landesgrenzen bedeutend schneller gewachsen, als die des baltischen Meeres. Mit der allgemeinen Entwickelung des Handels und der Industrie in Russland hat Petersburg seine anfängliche Ausnahmestellung gegenüber einer gleichmässigeren Vertheilung des Güterverkehres über den weiten Raum des europäischen Russlands aufgeben müssen. Wenn Petersburg aber erst einen Theil seiner Bedeutung anderen Punkten Russlands abgetreten hat, wird die Handelsverbindung zwischen ihm und dem übrigen Russland nur um so fester werden; um so dauerhafter sichert es sich alle Vortheile in dem ihm noch verbliebenen Antheil am allgemeinen Güterverkehr. Die unbedingte Bedeutung dieser Vortheile wird aller Wahrscheinlichkeit nach auch weiter wachsen, wie sie bisher gewachsen ist. Von Einfluss wird dabei der Ausbau bestehender Verkehrswege und die Anlage neuer Eisenbahnen und Wasserstrassen im Seengebiet sein. Die Vorarbeiten für eine Eisenbahn, die Petersburg auf dem kürzesten Wege über Wologda und Wjätka mit der sibirischen Bahn verbinden soll, sind bereits in Angriff genommen, die geplante Hauptlinie Petersburg - Kiew dürfte auch bald zur Ausführung gelangen. Ferner besteht ein Plan, Petersburg mit dem weissen Meer zu verbinden, entweder im Anschluss an den Onegasee vermittelst neuer künstlicher Wasserwege oder auch durch eine Eisenbahn. Der ferne Norden, dieser alte Nebenbuhler des baltischen Meeres für den auswärtigen Handel, macht in letzter Zeit Miene, sich zu neuem, thätigen Leben aufzuraffen; vielleicht gelingt es ihm, einen Theil der sibirischen Frachten an sich zu ziehen, die sonst nach Petersburg gehen könnten. Aber wenn erst Petersburg durch einen bequemen Verkehrsweg mit dem wieder aufgelebten Norden verbunden ist, wird es auch imstande sein, die vortheilhaften Seiten dieses Wiederauflebens an sich zu erfahren, dann werden vielleicht auch, besser als es bisher der Fall war, die Worte Peters des Grossen sich erfüllen, die er im Hinblick auf die Eifersucht zwischen Petersburg und Archangelsk einst gesprochen: „Mit der Zeit werden alle Gegensätze versöhnt werden.“

F. Thiess.

Die Kilometerhefte der Eisenbahnen.

Von **Albert Kuntzemüller.**

„Personentarifreform“, „Verbilligung und Vereinfachung der bestehenden Tarife“, das sind die Schlagwörter, mit denen gegenwärtig mehr als sonst in Zeitungen und Versammlungen gearbeitet wird. Seit durch den bekannten Erlass des preussischen Ministers v. Thielen, welcher die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf 45 Tage festsetzte, die Frage der Eisenbahntarifreform ins Rollen gekommen ist, vergeht keine Woche, ja kaum ein Tag, an dem nicht auf irgend einer Versammlung oder in irgend einer Zeitung dieses Thema, von welchem Standpunkt es auch sei, angeschlagen wird. Vorschläge aller Art werden da gemacht, Zweipfennigtarif für die III. Klasse, Aufhebung aller Rückfahrkarten und Einführung ihres Tarifs als Normalfahrpreis für einfache Fahrkarten werden gefordert. Vielfach wird auch auf die Einrichtung der sogenannten Kilometerhefte hingewiesen. Unsere heutige Aufgabe soll deshalb sein, kurz das Wesen und die Einrichtung dieser Kilometerhefte auseinanderzusetzen, welche seit 1. Mai 1895 auf den grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen eingeführt sind und sich bisher ausgezeichnet bewährt haben. Es scheint nicht ganz unberechtigt, auf diese Einrichtung, welche nur auf der genannten Bahn im Deutschen Reiche besteht, näher hinzuweisen, zumal man in nichtbadischen Kreisen, besonders in der Presse, manchmal irrigen Anschauungen über das Wesen und Verfahren bei den Kilometerheften begegnet, die nur auf ungenauer Sachkenntniss beruhen können.

Vom 1. Mai 1895 an wurden in Baden Kilometerhefte zu 1 000 km für alle drei Wagenklassen ausgegeben, seit 1. Juni 1901 auch solche zu 500 km für die III. Klasse. Diese Hefte sind, wie auf einem jeden derselben vermerkt, gültig für 1 000 Kilometer (bezw. 500) „auf den badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden badischen Privatbahnen mit allen zur Personenbeförderung bestimmten fahrplanmässigen Zügen, mit Zügen, für deren Benutzung tarifmässig ein besonderer Zuschlag zu entrichten ist (D-Züge, Orientexpresszüge usw.) jedoch nur gegen Zahlung dieses Zuschlages in der Zeit vom . . ten . . . . . . 19 . . bis . . ten . . . . . . 19 . .“. Die Gültigkeit kann mit jedem beliebigen Tage beginnen und endigt mit dem vorhergehenden Tage des folgenden Jahres.

Die Kilometerhefte liegen auf allen Stationen, wo ein Bedürfniss dazu vorhanden, an dem Fahrkartenschalter auf; sie sind dort während der geordneten Dienstzeit ohne weiteres erhältlich. Bei anderen Stationen sind sie drei Tage vor dem ersten Gültigkeitstage zu bestellen. Das Heft bezeichnet den Inhaber nach Vor- und Zunamen und Stand.

Das Heft ist benutzbar für die als Inhaber darauf angegebene Person, für die mit ihr in häuslicher Gemeinschaft zusammenlebenden Personen (einschliesslich der Dienstboten) sowie für ihr Geschäftspersonal, und zwar sowohl in Begleitung desjenigen, auf den das Heft lautet, als auch ohne dessen Begleitung. Mehrere auf ein Heft reisende Personen haben thunlichst in dem gleichen Wagenabtheil Platz zu nehmen.

Bei der Empfangnahme, jedenfalls aber vor Antritt der ersten Fahrt, ist das Heft an der dafür vorgedruckten Stelle von dem Inhaber mit Tinte oder Tintenstift mit seiner Namensunterschrift zu versehen. Der Inhaber ist verpflichtet, auf Verlangen seine Unterschrift jederzeit zu wiederholen.

Die Hefte enthalten im ganzen 10 (die halben Hefte 8) Einlageblätter mit je 5 (bezw. 4) Abschnitten für die einzelnen Fahrten, welche zusammengeheftet und daher aus dem Buche nicht herauszutrennen sind.

Vor Antritt der Fahrt hat der Benutzer auf dem ersten unbenutzten Abschnitt der im Hefte befindlichen Blätter die zu befahrende Strecke nach Anfangs- und Endstation sowie die Gesammtzahl der taxpflichtigen Personen unter besonderer Vermerkung der darunter befindlichen, zu ermässigtem Preise zu befördernden Kinder in Worten mit Tinte oder Tintenstift einzutragen und das Heft dem Schalterbeamten derjenigen Station, von welcher aus dessen Benutzung beabsichtigt ist, zur Eintragung der Kilometer (die nur durch den Beamten erfolgen darf) und zur Abstempelung vorzulegen. Die Abstempelung eines Abschnittes, den der Reisende nicht, wie hier vorgeschrieben, ausgefüllt hat, kann abgelehnt werden.

Gleichzeitig mit der Eintragung für die Hinfahrt kann auf dem zunächst folgenden Abschnitt die Eintragung für die Rückfahrt vollzogen und abgestempelt werden, und zwar auch dann, wenn die Rückfahrt nicht von der Bestimmungsstation der Hinfahrt, sondern von einer anderen Station aus beabsichtigt wird. Solange aber diese Rückfahrt nicht ausgeführt oder die Eintragung nicht für ungültig erklärt oder die Gültigkeitsdauer nicht abgelaufen ist, kann ein weiterer Abschnitt nicht benutzt werden; wird ein weiterer Abschnitt dennoch benutzt, so verliert dadurch der vorhergehende Abschnitt seine Gültigkeit.

Nur dann, wenn die auf ein Heft noch verfügbare Zahl von Kilometern nicht ausreicht, um darauf eine beabsichtigte Fahrt ganz auszuführen, ist die Eintragung einer Strecke, für die die Abfertigungsstation weder Anfangs- noch Endstation ist, zulässig.

Eine solche Fahrteintragung hat also beispielsweise folgende Gestalt:

Einmalige Fahrt	km	Stations-Datumstempel
von *Basel Bad. Bahnh.**) nach *Baden* über *Freiburg* für *eine* Person — darunter — Kind — zus.	*169*	*Basel* *9. Aug. 01* *IV.*
von *Baden* nach *Würzburg* über *Heidelberg* für *zwei* Person*en* darunter *ein* Kind — zus.	*377* *546*	*Baden* *12. Aug. 01* *III.*

Reisen mehrere Personen miteinander, so wird die Kilometeranzahl entsprechend vervielfältigt. Beispielsweise beträgt die in vorstehendem Abschnitt 2 vorkommende Entfernung Baden-Würzburg 251 km; die eingetragene Zahl 377 km ergibt sich aus der Zurechnung von $126 = \frac{251}{2}$ (abgerundet) Kilometer für das mitfahrende Kind.

Im Zuge bei der Fahrkartenkontrole wird dann das Heft oder der betreffende benutzte Abschnitt desselben wie jede gewöhnliche Fahrkarte behandelt, d. h. der Schaffner durchlocht ihn und entwerthet ihn dadurch. Seine Kontrole erstreckt sich auf die Prüfung der Eintragung von Anfang- und Endstation und des Datums, nicht darauf, ob die Kilometerzahl richtig angegeben und die Person, die das Heft benutzt, hierzu berechtigt ist. Bei Fahrtunterbrechungen wird auf der Rückseite des Abschnitts der Stempel derjenigen Station, auf welcher der Reisende unterbricht, abgedrückt.

Für ein Kind vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre sowie für ein jüngeres Kind, für das ein besonderer Platz beansprucht wird, wird die halbe Kilometerzahl, aufgerundet auf ganze Kilometer, eingetragen. Für zwei solcher Kinder geschieht die Kilometereintragung wie für einen Erwachsenen.

Abänderungen, Verbesserungen und Radirungen in der Eintragung sind unzulässig. Hat der Inhaber aus Versehen eine unrichtige Eintragung gemacht oder seine Reiseabsichten vor der Abstempelung am Schalter geändert, so ist der betreffende Abschnitt durchzustreichen und der folgende zu verwenden. Abschnitte, die bereits abgestempelt sind, dürfen nur durch eine Eisenbahndienststelle, der das Heft zu diesem Zwecke vorzulegen ist, und nur innerhalb der durch die Abstempelung festgelegten Gültigkeitsdauer ungültig gemacht werden.

Das Heft ist zur Befahrung der eingetragenen Strecke an dem durch die bahnamtliche Abstempelung bezeichneten Tage und bei einer zur Rückfahrt vollzogenen Eintragung innerhalb 45 Tagen — den Tag der Abstempelung mitgerechnet — wie eine einfache Fahrkarte gültig; keinenfalls aber darf das Heft über den darauf vermerkten letzten Geltungstag hinaus benutzt werden.

Hinsichtlich der Benutzung einer von der Eintragung abweichenden Linie, ebenso für den Uebergang in höhere Wagenklassen gelten die allgemeinen Bestimmungen; auch hierbei wird der mit Eintragung versehene und abgestempelte Abschnitt der Hefteinlage wie eine Fahrkarte für einfache Fahrt angesehen. An Stelle der zuzulösenden Zusatz- oder Ergänzungskarte eine Eintragung in dem Kilometerheft treten zu lassen, ist nicht gestattet.

---

*) Das kursiv Gedruckte sind handschriftliche Einträge bezw. Abstempelungen, alles andere ist Vordruck im Hefte.

Wer die Herbeiführung der Abstempelung der Eintragung unterlassen hat, wird wie ein Reisender ohne gültige Fahrkarte nach Maassgabe des § 21 der Verkehrsordnung behandelt.

Bei Benutzung eines Heftes durch eine hierzu nicht berechtigte Person wird dasselbe ohne irgend welche Rückvergütung des gezahlten Preises eingezogen und wird unter Umständen strafrechtlich vorgegangen. Ausserdem wird für die in Betracht kommende Strecke die Taxe nach § 21 der Verkehrsordnung nacherhoben.

Alle diese sowie noch manche sonstigen wichtigen Tarifbestimmungen über Rückvergütung bei Eintritt unvorhergesehener Ereignisse (wie Krankheit, Tod, Geschäftsveränderungen) usw. sind auf dem Umschlage eines jeden Heftes aufgedruckt, der ausserdem noch ein kleines Kärtchen des Grossherzogthums Baden enthält, mit besonderer Hervorhebung der Bahnlinien, für welche das Kilometerheft gültig ist.

Der Preis eines Kilometerheftes zu 1 000 km beträgt: für die I. Klasse 60 ℳ, für die II. Klasse 40 ℳ und für die III. Klasse 25 ℳ, eines Kilometerheftes zu 500 km für die III. Klasse 12,50 ℳ. Gegen Rückgabe des Heftes mit sämmtlichen benutzten und unbenutzt gebliebenen Einlageblättern wird der Betrag von 1 ℳ (bei halben Heften von 50 ₰) zurückersetzt. Der Anspruch auf Rückersatz erlischt drei Monate nach Ablauf der Gültigkeitsdauer, und kann die Rückgabe an dem Fahrkartenschalter jeder beliebigen Station erfolgen.

Die Vortheile dieser ganzen Einrichtung der Kilometerhefte leuchten ohne weiteres ein: für das reisende Publikum, weil es ausserordentlich billig fährt, für die Verwaltung, weil eine Verkehrssteigerung bei solch' niedrigen Fahrpreisen unausbleiblich ist. Man gestatte mir, auf diese beiden Punkte näher einzugehen.

Zum Beweise, dass ein Reisender mit einem Kilometerheft, welches, wie oben erwähnt, für alle Züge, also auch für Schnellzüge, gilt, billiger als mit Fahrkarte reist, bedarf es nur einer Gegenüberstellung des Preises beider Arten Fahrtausweise. Die Preise der Rückfahrkarten stellen sich:

	in	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	
Personenzug	Preussen-Hessen	6	4,5	3	Pfennig für 1 km
	Baden	5,7	4	2,65	
Schnellzug	Preussen-Hessen	6	4,5	3	
	Baden	6,8	5,1	3,75	
	Baden (Kilometerheft) . .	5,9	3,9	2,4	

Da die preussische Rückfahrkarte ohne weiteres für Schnellzüge gilt, die badische aber nicht, so gestattet sie eine bedeutend ermässigte Fahrt. Im Verkehre mit gewöhnlichen Zügen ist die badische Rückfahrkarte billiger als die preussische, im Schnellzugverkehre, wo dies nicht der Fall ist, kommt dann aber das Kilometerheft hinzu, welches eine noch grössere Ermässigung als selbst die preussische Rückfahrkarte bietet. Stellen wir nun gar den Preis einfacher Fahrkarten in Preussen dem der Kilometerhefte gegenüber, so fällt der Unterschied noch mehr in die Augen:

	in	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	
Personenzug	Preussen-Hessen	8	6	4	Pfennig für 1 km
	Baden	8	5,3	3,4	
Schnellzug	Preussen-Hessen	9	6,67	4,67	
	Baden	9,1	6,4	4,5	
	Baden (Kilometerheft) . .	5,9	3,9	2,4	

Somit bedeutet der Kilometerheftetarif beispielsweise in der III. Klasse eine Ermässigung von fast 50 % gegenüber der sonstigen Taxe für Schnellzüge. Man wird freilich entgegenhalten, dass die Kilometerhefte nur kleineren, besser gestellten Kreisen zu Gute kommen, denen allein eine einmalige grössere Ausgabe möglich ist. Wer aber die Fahrtausweise der Züge, und besonders der Schnellzüge, in Baden einer genaueren Betrachtung unterzieht, wird bald eines besseren belehrt werden. Wie selten trifft man im Schnellzuge Fahrkarten und wie fast immer Kilometerhefte.

Das führt auf den zweiten Punkt der Betrachtung, auf die durch den billigen Tarif verursachte allgemeine Verkehrssteigerung und den mit jedem Jahre zunehmenden Verbrauch von Kilometerheften. Wir sagten vorhin, dass auch die Verwaltung, ebenso wie das reisende Publikum, Nutzen aus dem Verkehr mit Kilometerheften zöge, insofern eine Verkehrssteigerung unter solchen Verhältnissen unausbleiblich ist. Gehen wir auch darauf noch ein wenig ein. Als Baden am 1. Mai 1895 die Kilometerhefte mit der billigen Grundtaxe von 6, 4 und 2,5 ₰ für das Kilometer einführte, wurden diese an und für sich schon äusserst billigen Tarife noch durch eine Bestimmung bedeutend verbilligt, welche vom 5. gekauften Heft ab je 5 % Nachlass oder Rabatt gewährte bis zum 15. Heft, welches 50 % Rabatt erhielt wie alle folgenden, so dass der Mittelstand im Geschäftsleben thatsächlich in III. Klasse Schnellzug zu 1,25 ₰, in II. Klasse zu 2 ₰ ohne jeden Zuschlag fuhr. Der Erfolg war ein unbestrittener, wie folgende Zahlenangaben beweisen, die den Personenverkehr im Jahre 1894 vor Einführung des Kilometerheftes und im Jahre 1895 nach Einführung des Kilometerheftes darstellen:

	1895		1894	
1. auf einfache Fahrkarten:				
a) mit Schnellzügen	802 086 =	3,95 %	774 536 =	4,26 %
b) mit gewöhnlichen Zügen	3 687 770 =	18,17 „	3 672 267 =	20,22 „
2. auf Rückfahrkarten:				
a) mit Schnellzügen	317 483 =	1,56 %	321 665 =	1,77 %
b) mit gewöhnlichen Zügen	4 534 321 =	22,34 „	4 680 118 =	25,77 „
3. auf weiter ermässigte Fahrkarten (Zeitkarten, Fahrscheinbücher und Kilometerhefte):				
a) mit Schnellzügen	*837 118* =	*4,12* %	*176 655* =	*0,97* %
b) mit gewöhnlichen Zügen	10 120 169 =	49,86 „	8 537 546 =	47,81 „
Summa Personen	20 298 947 =	100,00 %	18 162 787 =	100,00 %

Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr betrug:

1894	1895	also 1895 mehr
15 720 313 ℳ	16 893 912 ℳ	*1 173 599 ℳ*

Von dieser Mehreinnahme, sagt der amtliche Bericht, „entfällt ein mehr als doppelt höherer Prozentsatz auf den Binnenverkehr, wie auf direkten und Durchgangsverkehr“.

Weiter: Von der durchschnittlichen Anzahl Plätze eines Zuges waren besetzt:

	1895	1894
I. Klasse	9,28 %	9,10 %
II. „	*21,98* „	*19,82* „
III. „	*23,30* „	*21,88* „

Also die II. Klasse war 1895 durchschnittlich besser besetzt, als 1894 die III. Klasse, und, was doppelt ins Gewicht fällt, in Baden, das keine IV. Klasse kennt.

Die letzteren Ziffern, in Verbindung mit der Nichterwähnung irgend welcher auf das Kilometerheft zurückzuführenden Mehrausgaben im Bericht, beweisen schlagend, dass die badische Staatsbahnverwaltung innerhalb acht Monaten durch Einführung des Kilometerheftes mehr als 1 000 000 ℳ netto mehr einnahm. Um aber auch den letzten möglichen Zweifel an dieser Thatsache unmöglich zu machen, gebe ich den Schluss des amtlichen Berichtes wieder, wobei ich nochmals hervorhebe, dass am 1. Mai 1895 das Kilometerheft eingeführt wurde:

„Auf die einzelnen Monate des Jahres vertheilt sich die Einnahme aus dem Personenverkehr (zuzüglich Gepäck- und Hundebeförderung):

	1895		1894	
Januar . .	830 144 ℳ		859 599 ℳ	
Februar . .	739 076 „		812 689 „	
März . . .	1 062 322 „		1 275 049 „	(Ostern)
April . . .	1 483 293 „	(Ostern)	1 263 228 „	
Mai . . .	1 619 092 „		1 636 532 „	(Pfingsten)
Juni . . .	1 906 129 „	(Pfingsten)	1 511 278 „	
Juli . . .	2 108 394 „		1 958 335 „	
August . .	2 263 179 „		2 036 186 „	
September .	1 923 285 „		1 789 831 „	
Oktober . .	1 524 872 „		1 362 608 „	
November .	1 065 728 „		1 021 122 „	
Dezember .	1 319 953 „		1 075 733 „	

Die badische Bahn hatte also am 1. Mai 1895 gegenüber dem Vorjahr bereits mit einer Mindereinnahme aus Personen-, Gepäck- und Hundeverkehr von annähernd 100 000 ℳ zu rechnen. Sie hat aber mittelst des Kilometerheftes in den weiteren acht Monaten nicht blos diesen Ausfall hereingebracht, sondern noch mehr als 1 000 000 ℳ Mehreinnahme erzielt. Es erscheint die Vermuthung gerechtfertigt, dass ohne Kilometerheft das Jahr 1895 gegenüber dem Vorjahr mit einer Mindereinnahme von mehreren Hunderttausenden abgeschlossen hätte und der Reingewinn des Kilometerheftes also rund 1 500 000 ℳ betragen dürfte.“

Der Rabatt wurde mit dem 1. Januar 1896 wieder abgeschafft. Warum, entzieht sich meiner Kenntniss.

Trotz alledem steigerte sich der Verbrauch an Kilometerheften erheblich von Jahr zu Jahr, und in dem amtlichen Jahresbericht der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen findet sich seit einigen Jahren unter dem Kapitel „Personenbeförderung“ folgender Satz jedes Jahr wieder: „Die seit 1. Mai 1895 einge-

führten Kilometerhefte erfreuen sich fortgesetzt der Beliebtheit des reisenden Publikums. Der Gebrauch dieser Hefte hat sich von Jahr zu Jahr namhaft gesteigert." Zum Beweise dessen dienen folgende Zahlen.

Jahr	Anzahl der ausgegebenen Hefte I.—III. Kl. zus.	dafür erhobene Beträge ℳ	hiervon ab Rabatt ℳ	Vergütung von 1 ℳ für zurückgel. Kilometerhefte	Reineinnahmen ℳ
1895 (seit Mai)	72 794	2 146 265	304 563	—	1 841 702
1896	87 082	2 510 305	6 119	31 115	2 473 071
1897	118 554	3 405 850	1 683	94 023	3 310 144
1898	138 273	3 934 705	3 182	116 640	3 814 883
1899	157 669	4 470 020	nicht bes. festgestellt	135 497	4 334 523
1900	173 796	4 890 615		? *)	? *)

Von 1895 bis 1900 sind also im ganzen 748 168 Kilometerhefte verkauft worden. Die Einnahmen betrugen, wie aus der Tabelle ersichtlich, 1900 mehr als das Doppelte wie 1895. Bei der prozentualen Steigerung des Verkaufs der Kilometerhefte bleibt die I. Klasse am weitesten zurück. Während sich in den fünf Jahren von 1896 bis 1900 der Verkauf von Heften III. Klasse um mehr als 100 % steigerte, betrug die Zunahme bei der II. Klasse nur 75 %, bei der I. Klasse aber gar nur 33 %. Die Kilometerhefte sind beim Binnenverkehr betheiligt:

	1899**)	1898**)
an der Anzahl der beförderten Personen mit	12,96 %	12,09 %
an der Gesammtsumme der gefahrenen Personenkilometer mit	31,65 „	29,81 „
an der Einnahme mit	31,46 „	29,82 „

Von der Gesammtzahl aller auf den badischen Staatseisenbahnen beförderten Personen entfallen nach den verschiedenen Arten von Fahrkarten usw. auf:

		1899	1898
einfache und Hin- und Rückfahrkarten	I. Klasse	0,52 %	0,50 %
	II. „	4,71 „	4,83 „
	III. „	39,85 „	40,93 „
Fahrten mit Zeitkarten, Fahrscheinbüchern, Kilometerheften, Lokalzugfahrscheinen usw. I. bis III. Klasse		*53,05* „	*52,05* „
Militärfahrscheine		1,87 „	1,69 „

Aus allen angeführten Zahlenangaben ersieht man unschwer, welch' ungeheuren Aufschwung der Personenverkehr auf den badischen Bahnen seit 1895 mit Hilfe des Kilometerheftes genommen hat. Um das Gesammtergebniss aller Angaben kurz zusammenzufassen, so ist zu erwähnen, dass die Zahl der beförderten Personen sich von 23 164 570 im Jahre 1894 (vor Einführung des Kilometerheftes) auf 33 156 419 im Jahre 1899, mithin um 44 %, vermehrt hat, während gleichzeitig die Einnahme aus dem Personenverkehr von 15 748 996 ℳ auf 20 617 095 ℳ oder um 30 % stieg.

Alle diese Zahlen sind mehr wie irgend etwas anderes geeignet, einen deutlichen Beweis von der Bequemlichkeit, der Beliebtheit und den Vorzügen der Kilometerhefte zu geben. Dazu kommt noch der Umstand, dass bei Antritt der Reise keine Geldgeschäfte nöthig sind, welche bei Lösung einfacher Fahrkarten den Aufenthalt am Schalter oft verlängern, da der Preis des ganzen Heftes im voraus bezahlt ist. Ferner fällt die handliche Gestalt des Heftes (Format etwa 15 × 10 cm) angenehm auf gegenüber den kleinen Fahrkarten, welche viel leichter verloren gehen können. Dass diesen Vortheilen auch mancherlei Nachtheile gegenüberstehen, nimmt nicht Wunder. Von der Möglichkeit, dass nur verhältnissmässig kleinen Kreisen die nöthigen grösseren Ausgaben bei Ankauf eines Heftes möglich sind, wurde schon gesprochen. Ein anderer Nachtheil betrifft noch die Prüfung und statistische Verwerthung der abgefahrenen Hefte, insofern ein Theil von ihnen trotz der in Aussicht gestellten Rückvergütung von 1 ℳ an die Verwaltung nicht zurückgeliefert wird.***) Schwierigkeiten mag es unter solchen Umständen freilich manchmal bei Aufstellung der Statistik geben.

*) Genaue Angaben fehlen noch.

**) Die beiden letzten Berichtsjahre. Der Bericht für 1900 ist noch nicht erschienen.

***) Von den in den Jahren 1896 bis 1899 ausgegebenen 501 578 Heften wurden bis zum Schlusse des Jahres 1899 377 275 Stück = 75,21 % zurückgeliefert.

Wenn man nun vielfach in der ausserbadischen Presse sehr ungünstige Ansichten über diese Hefte ausgesprochen findet, so ist das nicht recht verständlich. Eine Einrichtung, die sich schon Jahre lang in einer Verwaltung als bequem und brauchbar erwiesen hat, „umständlich, zeitraubend und unbequem" zu nennen, wie es beispielsweise die „Kölnische Zeitung" (1901, Nr. 501) mit dem Kilometerheft thut, geht doch wohl nicht an, zumal ein weiterer Beweis für seine Vorzüge noch in der Thatsache liegt, dass verschiedene Baden benachbarte Staaten mit dem Gedanken einer Einführung des Kilometerheftes umgingen. So beabsichtigte die Direktion der pfälzischen Eisenbahnen Kilometerhefte einzuführen. Herr Geheimerath v. Lavale, der Direktor der Pfalzbahnen, machte in der Sitzung der pfälzischen Handels- und Gewerbekammer zu Ludwigshafen am Rhein vom 15. Juli d. J. darüber folgende Mittheilungen: „Die pfälzische Bahn erleidet durch die Nichteinführung der Kilometerhefte einen grossen Einnahmeausfall. Die Direktion ist deshalb bemüht gewesen, ihre Einführung durchzusetzen, was aber leider bis jetzt vergeblich gewesen ist." Die Kammer fasste darauf einstimmig den Beschluss, die Einführung der Kilometerhefte für die pfälzischen Bahnen bei der Regierung in München zu beantragen.

Auch in Württemberg sprach man im letzten Landtage von der Möglichkeit einer Einführung der Kilometerhefte, indem der Eisenbahnbudget-Berichterstatter, Abg. Kiene, sie warm befürwortete und auch der Verkehrsminister, Freiherr v. Soden, Interesse für sie bekundete. — Freilich scheint nun neuerdings das Fortbestehen des Kilometerheftes auch in Baden in Frage gestellt. In der am 3. August d. J. zu Freiburg im Breisgau abgehaltenen 42. Sitzung des badischen Eisenbahnraths erklärte nämlich Staatsminister v. Brauer u. a.: „Inzwischen eingetretene Umstände lassen ein dauerndes Fortbestehen von Fahrkarten zu Ausnahmepreisen, also auch der Kilometerhefte, zweifelhaft erscheinen." Wenn dies in der That der Fall ist, so wird ihre Aufhebung natürlich nur gegen einen vollwerthigen Ersatz möglich sein. Ein derartiger Ersatz wäre der 2-Pfennig- oder mindestens 2,4-Pfennigtarif für die III. Klasse, der dem badischen Eisenbahnminister, wie er einem Mitarbeiter der „Neuen Badischen Landeszeitung" kürzlich erklärte, auch vor Augen schwebt. Etwa dadurch entstehende Mindereinnahmen sind nicht entscheidend, denn die Eisenbahnen sind — nach der Ansicht des Staatsministers v. Brauer — nicht nur als Erwerbsquelle, sondern auch als Kulturwerk zu betrachten.

Wir sind am Schlusse unserer Erörterungen angelangt. Wir haben die Vortheile des Kilometerheftes kennen gelernt und gesehen, wie diese in Baden gewürdigt werden. Wozu die Festlegung auf bestimmte Linien? Man fährt einfach so und so viele hundert Kilometer beliebig ab; diese Art und Weise hat manches Bestechende. Thatsache ist auch, dass das Kilometerheft, so lange man an einen Zonentarif nicht denken kann, jedenfalls die weitgehendsten Annehmlichkeiten in der Bestimmung und Ausführung des Reiseweges bietet, indem es all' jenen Zwang, dem der Reisende bei Zusammenstellung eines Rundreisebuches unterliegt, vollkommen beseitigt. Auch eine finanzielle Schädigung für die betreffende Verwaltung, welche früher befürchtet wurde, entsteht daraus nicht. Da ferner die Einführung des Zweipfennigtarifs für die III. Klasse wohl noch geraume Zeit auf sich warten lassen dürfte, so wäre der 2,4-Pfennigtarif des Kilometerheftes, das, wie nochmals bemerkt werden soll, keinen Schnellzugzuschlag kennt, schon ein Schritt weiter dahin und daher, so lange eine allgemeine Ermässigung der Tarife noch nicht möglich ist, eine weitere Einführung der Kilometerhefte ausserhalb Badens nur zu begrüssen.

Schlusswort der Schriftleitung.

Wir haben der vorstehenden eingehenden Schilderung des Wesens und der Vortheile der Kilometerhefteinrichtung zwar gern Raum gegeben, weil deren gründliche Kenntniss für alle Eisenbahnkreise zweifellos von Interesse ist. Die Begeisterung des Herrn Verfassers für diese Einrichtung freilich können wir wegen der Umständlichkeit des Verfahrens und der Nothwendigkeit der Vorausbezahlung einer grösseren Summe nicht theilen; deshalb wird eine allgemeine Personentarifreform in Deutschland schwerlich den Weg der Kilometerhefte wählen. Ferner vermögen wir auch der obigen allgemeinen Schlussfolgerung nicht ohne Einschränkung zuzustimmen, dass etwaige Mindereinnahmen deshalb nicht entscheidend seien, weil die Eisenbahnen nicht nur als Erwerbsquelle, sondern auch als Kulturwerk zu betrachten sind. So richtig dieser letztere Satz an sich ist, so nöthigt gerade die Eigenschaft der Eisenbahnen als Kulturwerk dazu, bei jeder Tarifmaassregel die Gesammtheit der dadurch herbeigeführten wirthschaftlichen Folgen sorgfältig zu erwägen. Mindereinnahmen können unter Umständen sehr wohl die Wirkung haben, auch das Kulturwerk der Eisenbahnen zu beeinträchtigen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **In den Bedingungen für die regelmässige Beförderung von Milch auf den preussischen Staatsbahnen** ist eine Aenderung vorgenommen, nach der die Eisenbahnverwaltung die Hinterlegung eines Generalpfandes für eine grössere Zahl von Stationen des Staatsbahnbereichs zulassen kann, das für alle von dem Stundungsnehmer auf den betreffenden Stationen zu entrichtenden Frachtbeträge haftet.

— **Fracht für landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe.** Die Handelskammer zu Dresden sprach sich der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" zufolge gegen die Versetzung der landwirthschaftlichen Maschinen aus Spezialtarif I nach Spezialtarif III aus, weil eine derartige Maassregel zu zahlreichen, dann unabweislichen Berufungen aus der gesammten Maschinenindustrie Anlass geben würde und deshalb grundsätzlich und besonders bei der jetzigen Lage der sächsischen Finanzen bedenklich sei. Auch die Handelskammer zu Hannover sprach sich am 12. September d. J. gegen jenen Antrag aus. Die Wirkung der bedeutenden Herabsetzung der Fracht würde nach ihrer Ansicht die sein, dass jeder Fabrikant zunächst sein eigenes Absatzgebiet erweitern könne, dafür aber auch das Eindringen fremden Wettbewerbes in sein bisheriges Gebiet fürchten müsse. Zudem würden die Frachtermässigungen in gleicher Weise den ausländischen Importören zu Gute kommen.

— **Betriebseröffnungen.** Die nachbezeichneten Eisenbahnstrecken sind in letzter Zeit bezw. werden demnächst dem öffentlichen Betriebe übergeben:

1. am 20. Oktober die 18,97 km lange, der württembergischen Eisenbahngesellschaft in Stuttgart gehörige 1 m-spurige Nebeneisenbahn Amstetten-Laichingen mit den Stationen Oppingen, Nellingen, Merklingen, Machtolsheim und Laichingen für den Gesammtverkehr. Die Nebenbahn schliesst in Amstetten, wo vorläufig noch alle Güter umgeladen werden müssen, an die württembergische Staatsbahnstrecke Stuttgart-Ulm an und bringt somit den bisher eisenbahnlosen Theil der Hochebene der rauhen Alb mit dem Bahnnetz Württembergs in Verbindung;
2. am 28 Oktober die 15,10 km lange Nebenbahnstrecke Simmern-Castellaun (Eisenbahndirektionsbezirk Mainz), Fortsetzung der im Betriebe befindlichen Nebenbahn Langenlonsheim-Simmern, mit den Verkehrstellen Cülz, Alterkülz und Castellaun für den Gesammtverkehr mit Ausschluss der Abfertigung von Privatdepeschen, Fahrzeugen und Sprengstoffen;
3. am 31. Oktober die 39,2 km lange, im Betriebe der Direktion der württembergischen Lokaleisenbahnen stehende schmalspurige Nebeneisenbahn Aalen-Neresheim-Ballmertshofen (Härtsfeldbahn) mit den in der Bekanntmachung S. 1333 d. Ztg. angegebenen, dem Gesammtverkehr dienenden Verkehrsstellen;
4. am 1. d. Mts. die vollspurige, in Lauterbach (Oberhessen) in die Strecke Fulda-Giessen einmündende 24,77 km lange Nebeneisenbahn Lauterbach (Oberhessen)-Grebenhain-Crainfeld (Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M.) mit den Stationen Lauterbach (Haltestelle), Blitzenrod, Frischborn, Eisenbach, Rixfeld, Herbstein, Ilbeshausen, Nösberts und Grebenhain-Crainfeld für den Gesammtverkehr;
5. am 7. d. Mts. die 22,3 km lange Theilstrecke Gronau-Bodenburg-Salzdetfurth (Eisenbahndirektionsbezirk Hannover) der vollspurigen Neubaulinie von Gandersheim über Bodenburg nach Elze und Grossdüngen mit den Stationen Almstedt-Segeste, Barfelde, Bodenburg, Eitzum, Hönze und Sibbesse für den Gesammtverkehr.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenbezirk.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis einschliesslich 22. Oktober d. J. in 6 Arbeitstagen 95 858 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 976 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 101 268 und auf den Arbeitstag 16 878 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. Oktober d. J. auf den Arbeitstag 902 und im ganzen 5 410 Doppelwagen oder 5,3 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Deutschlands Kleinbahnen im Jahre 1900.** Nach amtlichen Mittheilungen bestanden Ende 1900 in Deutschland im ganzen rund 3 000 km Strassenbahnen, von denen rund 2 000 km auf Preussen und rund 1 000 km auf die übrigen Bundesstaaten entfielen; unter diesen steht Sachsen mit 274 km bei weitem an erster Stelle, während Bayern erst mit 112 km folgt; für Elsass-Lothringen sind an wirklichen Strassenbahnen nur 74 km zu rechnen; der Staat Hamburg steht mit seinen 95 km unmittelbar hinter dem Königreich Bayern. Unter den preussischen Provinzen haben die Rheinlande mit 615 km das grösste Strassenbahnnetz, Brandenburg mit Berlin bringt es nur auf 434 km, die geringste Ausdehnung zeigen die Provinzen Posen und Pommern mit 21 und 31 km Strassenbahnen. Von den ermittelten 180 Bahnunternehmungen mit 2 921 km Länge haben 153 Verwaltungen über 2 727 km berichtet, davon liegen 109 Bahnen und 1 832 km in Preussen; die nicht in die Statistik aufgenommenen Linien machen daher der Länge nach nur 6,6 % in ganz Deutschland und 5,9 % in Preussen aus. Eigenthum und Betrieb der Strassenbahnen liegt meist in der Hand von Aktiengesellschaften, die selbständig für diesen Zweck gebildet worden sind und ihre Thätigkeit nicht über den lokalen Bereich des einzelnen Bahnnetzes hinaus erstrecken. Nur die Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft zu Berlin hat Linien von beträchtlicher Gesammtausdehnung an verschiedenen Orten in eigenem Betrieb, und zwar handelt es sich bei ihr um 185,94 km, die sich auf 11 Städte Norddeutschlands vertheilen und sich aus einzelnen Netzen von 1,52 bis 29,36 km Länge zusammensetzen. Die übrigen Betriebsgesellschaften haben es meist, ebenso wie die Fabrikunternehmungen, vorgezogen, für die von ihnen abhängigen Strassenbahnen formell selbständige Gesellschaften zu bilden und sich nur durch einen genügend grossen Aktienbesitz die Leitung der Geschäfte thatsächlich zu sichern; daher kommt es, dass in der hier besprochenen Statistik nur verhältnissmässig selten die grossen Elektrizitätsgesellschaften als Eigenthümer und Betriebsunternehmer von Strassenbahnen aufgeführt werden: die Aktiengesellschaft Siemens & Halske betreibt an vier Orten 86,92 km, wovon ihr 68,72 km auch gehören; die Elektrizitätswerke vorm. O. L. Kummer & Co. besitzen und betreiben an zwei Orten 28,72 km; die Union zu Berlin besitzt 7,13 km und betreibt an einem zweiten Orte weitere 19,88 km, im ganzen also 27,01 km; der Helios zu Köln besitzt und betreibt an vier Orten 22,86 km; die Kontinentale Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin an zwei Orten 21,71 km; die Elektrizitätsgesellschaft vorm. Schuckert & Co. an drei Orten 18,89 km; die Elektra zu Dresden, die Elektrizitätsgesellschaft vorm. W. Lahmeyer & Co., die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin und die Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen zu Nürnberg besitzen und betreiben an je zwei Orten 14,80, 13,26, 11,45 und 10,13 km; die Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft endlich, deren Thätigkeit vorwiegend dem Bau von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen gewidmet ist, hat nur eine Strassenbahn von 8,15 km Länge in Besitz und Betrieb. Zu erwähnen ist auch, dass die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft zu Darmstadt neben ihren Nebeneisenbahnen noch 73,91 km Strassenbahnen an drei Orten im Betrieb hat, davon gehören ihr indess nur 23,28 km zu alleinigem Eigenthum, während für die übrigen 54,63 km die Stadt Essen Theilhaberin ist. Das grösste Einzelunternehmen ist die Grosse Berliner Strassenbahngesellschaft, die 233 km unter eigenem Namen betreibt und ausserdem mit drei Gesellschaften von 75 km Länge durch Personalunion verbunden ist, im ganzen also 309 km thatsächlich leitet. Ihr folgen die Strassenbahngesellschaft Hannover mit 137 km und die Strassenbahngesellschaft Hamburg mit 124 km Ausdehnung. Die Einnahmen betrugen 111 762 226 ℳ. Auf den Güterverkehr entfallen nur 0,98 % der Gesammtbetriebseinnahme, und zwar 0,88 % bei den preussischen, 1,14 % bei den ausserpreussischen Strassenbahnen. Die kommunalen Zuschüsse verschwinden im ganzen gegenüber den sonstigen Einnahmen; sie betragen nur 5,4 % auf den preussischen, 7,6 % auf den ausserpreussischen und 6,2 % auf allen deutschen Strassenbahnen. Die Ausgaben erforderten 78 019 832 ℳ. Die Summe der Betriebsausgaben, die 78,2 % der gesammten Ausgaben darstellt, kann nicht in Beziehung zu der Summe der Betriebseinnahmen gebracht werden, da ein grosser Theil von Bahnen, im ganzen rund 200 km umfassend, zwar seine Einnahmen, nicht aber seine Ausgaben angegeben hat. Der Gesammtgewinn beziffert sich bei den Bahnen, die über ihre Ausgaben berichtet haben, auf 32 380 309 ℳ, und zwar entfallen davon 20 538 222 ℳ auf die preussischen und 11 842 087 ℳ auf die ausserpreussischen Strassenbahnen. Sieht man von Hannover ab, weil sich die Innenlinien der Strassenbahngesellschaft nicht von ihren weit ausgedehnten Ueberlandlinien statistisch loslösen lassen, so hat Dresden das dichteste Netz von Strassenbahnen, München dagegen das weitestmaschige. Dresden hat auch den stärksten Verkehr im Verhältniss zur Bevölkerung; doch ist zu bedenken, dass in Berlin die Stadtbahn, der Omnibusdienst und die Droschken dem Strassenbahnverkehr so starken Abbruch thun, wie nirgends sonst. Der auf den

einzelnen Fahrgast entfallende Fahrpreis bewegt sich, abgesehen von Hannover, überall dicht um den Betrag von 10 ₰ herum, nur zwischen 8,7 (Breslau) und 10,78 ₰ (Hamburg - Altona) schwankend. Mit Verlust haben 28 Unternehmungen gearbeitet. Den grössten Fehlbetrag (131 714 ℳ) weist die Aschersleben-Schneidlingen - Nienhagener Kleinbahn auf, dann folgt mit 122 479 ℳ die Lübben-Cottbuser Kreisbahn; an dritter Stelle in weitem Abstand stehen die Bromberger Kreisbahnen mit 53 625 ℳ, während im übrigen die Verluste sich zwischen 469 ℳ und 35 936 ℳ bewegen, im ganzen in 13 Fällen mehr als 10 000 ℳ betragend. Sachlich tritt uns in der Statistik der jüngste Zweig des deutschen Verkehrswesens mit grosser Leistungsfähigkeit entgegen; er hat sich bereits zu sehr beträchtlicher Ausdehnung entwickelt und nimmt in der Personen- und Güterbeförderung lokal begrenzter Kreise eine bedeutsame Stellung ein. Die bereits länger bestehenden und eingelebten Unternehmungen, die die Anfangsschwierigkeiten überwunden haben, scheinen auch finanziell im grossen und ganzen befriedigend gearbeitet zu haben, wenn auch auf dem Gebiete der Strassenbahnen mehr als auf dem der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen.

— **Braunschweigische Landeseisenbahn.** Die kürzlich abgehaltene Generalversammlung dieser Eisenbahngesellschaft beschloss die Erhöhung des Kapitals um 1 350 000 ℳ für den Bahnbau Braunschweig-Fallersleben. Die neuen Aktien übernehmen die Bankhäuser Erlanger, Sulzbach und die Berliner Handelsgesellschaft mit der Verpflichtung, sie den alten Aktionären zu 105½ im Verhältniss von 11 zu 4 anzubieten.

— **Handhabung des Verwaltungsdienstes bei den äusseren Dienststellen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Die Generaldirektion hat ihren Betriebsdirektionen und sämmtlichen Bahnstationen entsprechende Weisungen zugehen lassen, die im wesentlichen folgendes enthalten: Zur Erzielung einer geordneten Geschäftsführung erscheint es nothwendig, dass die bei den Stationen während der üblichen Bürostunden einlaufenden Dienstschreiben sofort geöffnet und, soweit sie dringlicher Natur sind, unverzüglich erledigt werden. Die Verpflichtung hierzu fällt im allgemeinen dem Vorstande zu. Da dieser jedoch in jenen Stationen, in denen er mit Nebenbeamten regelmässig im Dienste wechselt, vielfach während der Bürozeit vom Dienste befreit ist, so hat in solchen Fällen der Rangälteste der anwesenden Nebenbeamten den Vorstand auch hinsichtlich der Verwaltungsgeschäfte zu vertreten und demgemäss die dringlichen Erledigungen vorzunehmen; er ist jedoch gehalten, hierüber im Dienstübergabebuch Vormerkung zu machen und dem Vorstande bei seiner Dienstübernahme auch mündlich Meldung zu erstatten.

— **Die Frage einer Eisenbahngemeinschaft Württembergs mit Preussen** ist neuerdings in einer von der württembergischen Volkspartei einberufenen Stuttgarter Volksversammlung erörtert worden. Die Fragestellung in der Tagesordnung lautete: „Sollen die württembergischen Eisenbahnen preussisch werden?“ Erster Redner war ein Anhänger des Engel'schen „Zonentarifs“, Professor Böthlingk-Karlsruhe, dessen Rede von thatsächlichen Unrichtigkeiten und Entstellungen erfüllt war und dessen Stellungnahme von ihm selbst in den Worten zusammengefasst wurde: „Das ganze preussische System ist ein Festhalten an dem alten Postkutschentarif. . . . Wenn wir uns Preussen anschliessen, thun wir einen Schritt zurück; es ist eine Zwangsjacke, aus der wir nicht mehr herauskommen. Ueber eine schwere Krisis, wie wir sie jetzt haben, kann nur eine Tarifermässigung hinweghelfen.“ Der volksparteiliche Abgeordnete Haussmann knüpfte an die bekannten Beschlüsse des württembergischen Landtages an, wendete sich gegen die Beschlüsse des sogen. württembergischen Handelstages (vergl. Nr. 77 S. 1178 d. Ztg.), der vor den preussischen Bahnen einen förmlichen „Kotau“ mache, und führte dann etwa folgendes aus: „Unsere Bahnen leiden unter mancher Ungunst der natürlichen Verhältnisse, doch ist die maasslose Uebertreibung der Zustände der württembergischen Eisenbahnen durch den Handelstag aufs entschiedenste zurück zu weisen. Jeder württembergische Bauer hat mehr politischen Instinkt als der württembergische Handelstag. Wieder soll ein Stück unserer alten bewährten Selbständigkeit verloren gehen. Wir brauchen diese Selbständigkeit im Interesse der Erhaltung und Entwickelung unseres wirthschaftlichen und gewerblichen Lebens. Man will die preussische Gemeinschaft einführen, als ob wir nicht selbst imstande wären, unsere Bahnen auszugestalten. Warum sollen wir uns zur preussischen Eisenbahnprovinz machen lassen? Der grosse Zug des Verkehres erfordert dies nicht. Allerdings haben die drei süddeutschen Staaten sich gegenseitig am meisten geschadet. An dem Tage, da sich hier die Einsicht und das Solidaritätsgefühl durchringt, wird eine bessere Zeit anbrechen. Der Handelstag nennt unsere Eisenbahnen ein ‚fressendes Gut‘; sollen da wohl auch unsere Justizverwaltung und unsere Schulen preussisch werden, die dies in noch viel höherem Maasse sind? Die Eisenbahnhoheit ist eines der wichtigsten Attribute der Selbständigkeit. Mit ihr ginge auch die Kontrole durch unsere Abgeordnetenkammer verloren. Die Vortheile des gegenwärtigen Zustandes sind grösser als die Nachtheile. Und die Nachtheile sind so, dass sie leicht gehoben werden können. Wenn wir je Opfer bringen sollen, dann wollen wir sie dem Reich bringen und nicht einem einzelnen Staat.“ Ein anderer Redner, Storz-Heidenheim, sprach sich für eine Reichseisenbahngemeinschaft aus. Ein Mitglied des Verbandes reisender Kaufleute trat für den 2-Pfennigtarif der III. Klasse ein. Schliesslich kam folgender Antrag zur Abstimmung und Annahme: „Die Stuttgarter Volksversammlung vom 23. Oktober erklärt sich im Gegensatz zu dem Mehrheitsbeschluss des am 27. September abgehaltenen sogenannten württembergischen Handelstages mit aller Entschiedenheit gegen eine preussisch-württembergische Eisenbahngemeinschaft und für die Wahrung der Selbständigkeit Württembergs in seiner Eisenbahnverwaltung unter zeitgemässer Verbilligung des Eisenbahntarifes und Einführung aller sonst nöthigen Verbesserungen. Sie billigt die von der Landtagsmehrheit eingenommene Haltung und empfiehlt angesichts der systematischen Propaganda für die ‚Eingemeindung‘, durch welche nächst Hessen auch Württemberg zur preussischen Eisenbahnprovinz gemacht werden will, die Auffassung des Volkes zum Wort kommen zu lassen durch die Veranstaltung von Volksversammlungen und die Sammlung von Unterschriften in Stadt und Land.“

Der deutsch-national gesinnte „Schwäbische Merkur“ übt an den Reden Böthlingk's und Haussmann's eine scharfe Kritik, legt die oft von ihm entwickelten finanziellen Vortheile eines Anschlusses der württembergischen Bahnen an Preussen nochmals dar, entwickelt die Schwierigkeiten, die durch die geplanten grossen Eisenbahnaufwendungen Württembergs im Betrage von etwa 100 000 000 ℳ entstehen würden, und fährt dann fort:

„Der Abg. Haussmann meint allerdings, für die Selbstständigkeit der Bahnen sei kein Opfer zu gross, man müsse sich eben anderweitig sparsamer einrichten. Dieses Sparen hat man ja auch in unserer Kammer versucht; man hat manchmal Abstriche von 100 000 bis 200 000 ℳ gemacht, um dann wieder für irgend eine von einer Partei gewünschte Maassregel das doppelte zu opfern. Heute handelt es sich aber für 100 000 000 mindestens um 4 000 000 ℳ zu zahlender Zinsen. Mit Worten, mit Resolutionen, mit Schimpfen auf den Handelstag wird die Summe nicht geschafft! Noch weniger aber werden die Wunden geheilt, die das jetzige System dem Vaterland schlägt. Wir haben keine Vertretung unserer Bahnpolitik nach aussen; wir haben kein System im deutschen Bahnbau überhaupt; wir hemmen den Verkehr an den Grenzen und bekämpfen uns gegenseitig, und das zu einer Zeit, wo überall — selbst in der Schweiz — die Bahnen im Interesse des Staates konzentrirt und als Machtmittel auch dem Ausland gegenüber angesehen werden. Nach Konzentration strebt der Verkehr aller Länder, und obwohl ein Redner der Versammlung einen Artikel, der von diesem Zug der Zeit sprach, mit dem Witz, das sei der „D-Zug“, abthun wollte, wiederholen wir, dass das Heil für unsere Bahnen, für unsere Finanzen und für den Verkehr nur darin liegen kann, dass sie einem grösseren Gebiet einverleibt werden. Eine Agitation, die man gegen den Fortschritt einleiten will, muss früher oder später verhängnissvoll für ihre Urheber werden.“

— **Der Fahrplan für den Berlin-Neapel-Expresszug** ist nun den „Berl. N. Nachr.“ zufolge vollständig vereinbart. 18 Mal wird der Expresszug, der die Strecke Berlin-Neapel in 36½ Stunden durchfährt, in dieser Strecke anhalten. Die Anhaltestationen sind ausser Berlin und der Endstation: Leipzig, Reichenbach, Hof, Regensburg, München, Kufstein, Innsbruck, Brenner, Franzensfeste, Bozen, Trient, Ala, Verona, Modena, Bologna, Florenz, Chiusi und Rom. Die Strecke Neapel-Berlin wird in 36¾ Stunden durchfahren. München wird bei der Fahrt Berlin-Neapel um 7.58 Abends und bei der Fahrt Neapel-Berlin um 11 Uhr Vormittags erreicht. Zwischen Berlin und München verkehren die beiden Expresszüge täglich und zwar ab Berlin schon vom 16. Januar 1902 an, nach Berlin aber ab 18. Januar 1902. Zwischen München und Neapel verkehrt der Expresszug jeden Montag und Donnerstag, zwischen Neapel und München aber jeden Mittwoch und Sonnabend. Die Zollrevision findet im Zuge und zwar zwischen Kufstein und Innsbruck und Ala-Verona auf dem Hinwege bezw. zwischen Ala und Trient und Kufstein-München auf dem Rückwege statt. Reisende, die diese Expresszüge benutzen, haben eine Fahrkarte I. Klasse und einen etwa 30 prozentigen Zuschlag, letzterer zu Gunsten der Schlafwagengesellschaft, zu zahlen. Dafür kann ein Bett benutzt werden; ein Speisewagen befindet sich in jedem dieser Expresszüge, die in Deutschland und Italien am Tage, über den Brenner und durch Tirol leider meist bei Nacht fahren.

— **Personalnachrichten.** Bei der preussischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: der Regierungsrath Polomski, bisher in Essen a/Ruhr, als Mitglied an die Eisenbahndirektion

in Posen, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Weis, bisher in Bochum, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Köln, und der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Aderkast, bisher in Stargard i/Pom., als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Graudenz. — Der Eisenbahn Hauptkassenkassirer Rechnungsrath Schmidt in Königsberg i/Pr. ist zum Eisenbahn-Hauptkassenrendanten bei der Eisenbahndirektion daselbst ernannt.

Bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden ab 16. November d. J. zu Eisenbahnassessoren ernannt: die geprüften Rechtspraktikanten Dr. jur. Max Fischer bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Kempten, Anton Lohr bei jener in Bamberg, Dr. jur. Wilh. Romatzeck in Nürnberg, Otto Verstl in Regensburg, Anton Hertel in Augsburg und Hermann Zelt in München; ferner die geprüften Staatsbaupraktikanten Bernhard Wörner bei der Eisenbahnbetriebsdirektion München, Hermann Geul bei jener in Ingolstadt, Heinrich Hahn in Nürnberg und Karl Straub bei der Generaldirektion; endlich die geprüften maschinentechnischen Praktikanten Heinrich Uebelacker bei der Betriebswerkstätte Würzburg und August Fried bei der Eisenbahnbetriebsdirektion München.

Oesterreich-Ungarn.

— **Stand der Eisenbahnbauten.** Ende Juli d. J. standen 25,2 km Hauptbahnen und 497,3 km Lokal- (Klein-) Bahnen im Bau. Im Laufe des August sind durch den Baubeginn der Eisenbahn Lemberg-Sombor 76 km, ferner durch die Legung des zweiten Gleises in der Strecke Steindorf-Salzburg 26 km, durch die Legung des zweiten Gleises auf der Theilstrecke der Buschtêhrader Bahn 14,3 km, durch den Baubeginn der Lokalbahn Kuhnsdorf-Eisenkappel 17,6 km, durch den Baubeginn mehrerer Strecken der Wiener elektrischen Strassenbahnen 6 km sowie durch den Baubeginn einer Verbindungskurve der Staatseisenbahngesellschaft nächst Brünn 0,1 km, zusammen 116,4 km Hauptbahnen und 23,6 km Lokal- (Klein-) Bahnen zugewachsen. Dagegen sind durch die vollendete Legung des zweiten Gleises auf Theilstrecken der Südbahn 9,5 km, ferner 5,8 km durch Eröffnung der Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn, 47,7 km durch die Eröffnung von Theilstrecken der Lokalbahn Kolin-Cercan, 26,6 km durch die Vollendung der Lokalbahn Hinter-Treban-Lochowitz und 12,9 km durch die Eröffnung der Kleinbahnen Brüx-Oberleutersdorf-Johnsdorf, somit 9,5 km Hauptbahnen und 93 km Lokal- (Klein-) Bahnen abgefallen. Es verblieben somit Ende August 132,1 km Hauptbahnen und (unter Berücksichtigung einer Längenberichtigung) 428,9 km Lokal- (Klein-) Bahnen in Bauausführung.

— **Die Verkehrsentwickelung der Aussig-Teplitzer Bahn** ist im laufenden Jahre im Gegensatze zu jener der meisten anderen österreichischen Eisenbahnen eine anhaltend günstige. Die reinen Transporteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres beziffern sich mit 10 524 670 Kr., das ist um 1 653 660 Kr. höher als im Jahre 1900 und um 1 010 017 Kr. höher als im Jahre 1899. Dabei ist zu beachten, dass die Einnahmen für 1901 erst bis Ende Juni endgültig abgerechnet sind und aus den Abrechnungen für Juli bis September eine Mehreinnahme von rund 80 000 Kr. zu gewärtigen ist, so dass die Transporteinnahmen bis Ende September d J. mit rund 10 800 000 Kr. oder um 1 730 000 Kr. mehr als im Vorjahre nicht zu hoch beziffert erscheinen. Auch der Oktober dürfte eine Mehreinnahme ergeben. Die wesentliche Steigerung der Transporteinnahmen ist nicht allein auf die grösseren Frachtmengen des laufenden Jahres, sondern auch auf den Umstand zurückzuführen, dass im Vorjahre der Auslandsverkehr, welcher etwa 50 % des gesammten Kohlenverkehrs der Aussig-Teplitzer Bahn ausmacht, theils infolge des zweimonatlichen Kohlenarbeiterausstandes, theils durch den in der zweiten Jahreshälfte eingetretenen niedrigen Elbewasserstand einen Ausfall von rund 700 000 t erlitt, während besonders der Elbeverkehr sich in diesem Jahre wesentlich besser gestaltete. Aus dem Elbeverkehr ergab sich aber nicht nur an und für sich, sondern auch infolge der gemeinsam mit der Staatsbahn ab 1. Januar d. J. durchgeführten Tarifregelung ein höheres Erträgniss als in den Vorjahren. Der Einnahmensteigerung des laufenden Jahres stehen erhöhte Betriebsausgaben gegenüber, welche sich einerseits aus der gesteigerten Transportleistung, andererseits aus der auch bei der Aussig-Teplitzer Bahn immer fühlbarer werdenden Erhöhung der Löhne und der Personalbezüge und aus der durch die längeren Ruhezeiten bedingten Personalvermehrung ergeben. Diese Mehrausgaben dürften 200 000 Kr. betragen. Immerhin würde die Verkehrsentwickelung auf dem alten Netze für das Jahr 1901 ein namhaft höheres Reinerträgniss als im Vorjahre erhoffen lassen, wenn demselben nicht das Erforderniss der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg gegenüberstände, welches in diesem Jahre zum ersten Male die Betriebsrechnung belastet. Hierfür sind bekanntlich 42 000 000 ℳ 3,5 prozentiger Prioritäten begeben worden, welche ein Zinsenerforderniss von etwa 1 700 000 Kr. beanspruchen. Da die Verkehrsentwickelung auf der Lokalbahn nur langsam fortschreitet und ein nennenswerther Betriebsüberschuss im laufenden Jahre noch nicht zu gewärtigen ist, so wird das nöthige Zinsenerforderniss aus den Erträgnissen des alten Netzes zu decken sein. Allerdings steht den Aktionären ausser den genannten Mehreinnahmen noch ein Gewinnvortrag aus dem Jahre 1901 im Betrage von 1 130 825 Kr. zur Verfügung.

— **Die finanzielle Lage der Südbahn.** Der Präsident des Verwaltungsraths der Südbahn und der Generaldirektor derselben haben sich dieser Tage in Paris aufgehalten, um mit dem Pariser Komitee des Verwaltungsraths über die finanzielle Lage des Unternehmens einen Meinungsaustausch zu pflegen. Was die Frage der Prioritäten betrifft (vgl. Nr. 83 S. 1277 d. Ztg.), so wurde, wie verlautet, in Paris die Ansicht ausgesprochen, dass von der Einleitung von Schritten behufs Verlängerung der Tilgungsdauer der 3 prozentigen Prioritäten so lange abzusehen sei, als nicht die finanziellen Verhältnisse der Südbahn zu diesem Schritte drängen. Die Entscheidung in der Frage wegen Tilgung der Prioritäten soll erst getroffen werden, wenn die Betriebsergebnisse der ersten Monate des nächsten Jahres vorliegen und der Erfolg der Bemühungen wegen anderweitiger Erleichterung der Lasten vorliegen werde.

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen** betrugen im September d. J. im Personenverkehr 7 889 000 Kr. (8 141 400 Reisende), im Güterverkehr 14 361 700 Kr. (3 012 400 t), zusammen 22 250 700 Kr. Gegen den September 1900 ergibt sich für die gesammten Staatsbahnen im Personenverkehr eine Mindereinnahme von 421 555 Kr. (+ 755 644 Reisende), im Güterverkehr dagegen eine Mehreinnahme von 659 437 Kr. (+ 35 633 t). Die minder befriedigenden Ergebnisse des Personenverkehrs auf den westlichen Staatsbahnen sind fast ausschliesslich auf die ungünstigen Witterungsverhältnisse in der ersten Hälfte des Monats September zurückzuführen. Bei den Staatsbahnen in Galizien rühren die Mindereinnahmen aus dem Personenverkehr gegenüber dem Vorjahre daher, dass in letzterem Jahre die Septembereinnahmen infolge der vorjährigen Herbstmanöver besonders günstig waren. Der Güterverkehr bei den westlichen Staatsbahnen ergab eine Mehreinnahme bei einem Ausfalle in der beförderten Menge. Dies erklärt sich hauptsächlich durch den Umstand, dass im Vergleichsmonate des Vorjahres bedeutende Einnahmerückersätze geleistet wurden, wodurch der Einnahme aus dem Berichtsmonat eine verhältnissmässig niedere Vergleichsziffer gegenüber steht. Einzelne Direktionsbezirke haben grössere Einnahmeergebnisse aus der Mehrverfrachtung von Getreide, Mehl, Obst, Holz, Cement, dann von Sammelgütern zu verzeichnen, während der Kohlenverkehr im September d. J. noch immer einen bedeutenden Ausfall aufweist. Auf den Staatsbahnen in Galizien zeigt der Güterverkehr eine merkliche Zunahme, besonders bei den Artikeln Getreide, Bauholz, Nutzholz und Baumaterialien. Vom 1. Januar bis 30. September d. J. betragen die Einnahmen der Staatsbahnen (ohne die Wiener Stadtbahn) 173 570 301 (+ 1 917 099) Kr.

— **Staatsbahnbeamtentag.** Am 27. Oktober d. J. fand in Wien der vom österr. Eisenbahnbeamtenverein einberufene erste Staatsbahnbeamtentag statt, welcher von etwa 500 Beamten aus Wien und allen Theilen Oesterreichs besucht war. Auch Reichsrathsabgeordnete fast aller Parteien wohnten der Sitzung bei. Der Präsident des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins, J. Schlüsselberger, eröffnete den Tag mit einer kurzen Begrüssungsansprache, worin er seiner Befriedigung über die zahlreiche Theilnahme Ausdruck gab und die anwesenden Abgeordneten ersuchte, den berechtigten und begründeten Bestrebungen des Staatsbahnbeamtentages ihre Unterstützung zu leihen.

Zunächst wurde der Bericht über die Einbeziehung eines Gehaltsfünftels zur Pensionsbemessung für die Beamten der Staatsbahnen erstattet. Während der Dienstzeit sei für das Wohnungsbedürfniss durch das Wohnungsgeld vorgesorgt; im Ruhestande müsse der Beamte seine unentbehrliche Wohnung aus seinen auch im günstigsten Falle, der 35 jährigen Dienstzeit, um mehr als ein Viertel verkürzten Bezügen bestreiten. Diese beträchtliche Verminderung der Einnahmen treffe sehr hart und zwinge, entweder die bisherige Lebensführung aufzugeben oder mit dem letzten Reste der verbrauchten Kräfte neuerdings Gelderwerb zu suchen, um den Einnahmeausfall zu decken. Die Einbeziehung des Gehaltsfünftels mache eine Erhöhung der Pensionsfondsbeiträge von 3 auf $3^6/_{10}$ oder rund 4 % nöthig. Diese Mehrleistung würden die Beamten gern auf sich nehmen, mehr könnten sie keinesfalls leisten; auch sei das Pensionsinstitut keine Versicherungsanstalt, sondern eine Wohlfahrtseinrichtung.

Der Berichterstatter über die Beförderungsverhältnisse bei den österreichischen Staatsbahnen hob hervor, dass die Beamtenschaft dankbar die nach jahrelangem Drängen durchgeführte Regelung ihrer Bezüge anerkenne, wenn letztere auch in vieler Beziehung nicht befriedige. Redner schilderte an einzelnen Fällen die ungünstigen Begleiterscheinungen jener Gehaltsregelung und wies insbesondere auf die seither eingetretene, fast gänzliche Sperre der Gehaltsbeförderungen für die mittleren Beamten hin. Bei den Beförderungen im laufenden Jahre seien z. B. von 1865 Beamten der achten Dienstklasse (Gehalt 2800 Kr. bis 3200 Kr.) nur 61, darunter 37 Hochschüler, in die siebente Dienstklasse (Gehalt 3600 Kr. bis 4400 Kr.) befördert worden, so dass bei einem Stande von 1462 Nichthochschülern auf 61 derselben im Jahre eine Beförderung entfiel. Redner richtete deshalb an die anwesenden Reichsrathsabgeordneten die dringende Bitte, gelegentlich der bevorstehenden Budgetberathung beim Kapitel „Staatsbahnbetrieb“ die Post „Aufbesserung der Bezüge des Personals“ in der ausgiebigsten Weise zur Erhöhung zu beantragen.

Auf Antrag des Redners wurde folgender Beschluss einstimmig angenommen: „In Erwägung aller dargelegten Thatsachen erhebt die Versammlung nachstehende Forderungen: 1. Die Festsetzung der Anfangsgehälter mit 1600 Kr. für die Beamten ohne Hochschulbildung und von 2200 Kr. für jene mit Hochschulbildung. 2. Feststellung bestimmter Beförderungstermine in der Weise, dass dem Nichthochschüler — ohne Rücksicht auf den Posten, den er versieht — ermöglicht wird, bei zufriedenstellender Dienstleistung nach etwa 20 jähriger, unbedingt aber nach 25 jähriger Dienstleistung die siebente Dienstklasse, dem Hochschüler unter den gleichen Voraussetzungen die sechste Dienstklasse (Gehalt 4800 Kr. bis 5600 Kr.) zu erreichen. 3. Der Vorbehalt von Posten in höheren als der sechsten und siebenten Dienstklasse für Nichthochschüler der Fachabtheilungen der Staatsbahndirektionen für den Verkehrsdienst, den kommerziellen Dienst, den Einnahmekontrol- und Rechnungsdienst, dann beim Stationsdienste. 4. Die Einbeziehung eines Gehaltsfünftels in die Pensionsbemessung als Ersatz für das bei der Versetzung in den Ruhestand in Wegfall kommende Wohnungsgeld. — Die heutige Versammlung ertheilt daher dem österreichischen Eisenbahnbeamtenvereine, den sie als ihren berufenen Vertreter betrachtet, den Auftrag, diese Forderungen mit allem Nachdruck unter Anwendung aller gesetzlich zulässigen Mittel der ehesten Verwirklichung zuzuführen.

Die erschienenen Abgeordneten erklärten im eigenen Namen und im Namen ihrer Parteigenossen die Wünsche der Beamten für berechtigt und versprachen, für dieselben im Abgeordnetenhause einzutreten.

In seiner Schlussansprache dankte der Vorsitzende den Abgeordneten für ihr Erscheinen und gab der Erwartung Ausdruck, dass die Kundgebung der Beamtenschaft ihre Früchte tragen und ihre Wirkung nach oben nicht verfehlen werde.

— **Eine Abordnung der Staatsbahnbeamten beim Eisenbahnminister.** Eine Abordnung des Delegirtentages der österreichischen Staatsbahnbeamten wurde dieser Tage vom Eisenbahnminister empfangen und überreichte ihm die vom Präsidium des Delegirtentages verfasste Eingabe, in welcher die Wünsche und Anliegen der Staatsbahnbeamten in Bezug auf die soziale Hebung ihres Standes und die materielle Verbesserung ihrer Verhältnisse dargelegt sind. Der Sprecher der Abordnung begründete die einzelnen Wünsche in einem kurzen Vortrage und empfahl dieselben der wohlwollenden Berücksichtigung des Ministers. Der Eisenbahnminister, der die Abordnung in freundlichster Weise empfing, nahm die Eingabe mit dem Ausdrucke der Befriedigung entgegen, dass die Abgeordneten sich zunächst in dieser Angelegenheit vertrauensvoll an ihn, als ihren obersten Vorgesetzten, wenden, dessen vollstes Wohlwollen ihnen jederzeit gesichert sei. Ohne sich derzeit darüber äussern zu können, inwieweit es unter den bekanntlich recht ungünstigen finanziellen Verhältnissen des Staatsbahnbetriebes möglich sein werde, den geltend gemachten Anliegen zu entsprechen, sagte der Minister zu, dieselben einer eingehenden und sorgsamen Prüfung und Erwägung zu unterziehen.

— **Die österreichischen Lokomotivfabriken.** Die Schriftleitung der „Neuen freien Presse“ hat bei den österreichischen Lokomotivfabriken eine Anfrage zu dem Zwecke eingeleitet, um festzustellen, inwieweit diese Fabriken mit Arbeit versorgt seien. Aus den Antworten geht hervor, dass die Lokomotivfabriken (Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik, Floridsdorfer Lokomotivfabrik-Aktiengesellschaft, Maschinenfabrik der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, Erste böhmisch-mährische Maschinenfabrikgesellschaft und Kraus & Cie. in Linz) noch für etwa 6 Monate mit Arbeit versehen sind.

Es beschäftigen dermalen: die Floridsdorfer Fabrik 1300 Arbeiter, die Maschinenfabrik der Staatsbahngesellschaft 1300 Arbeiter, die Wiener-Neustädter Fabrik 1400 Arbeiter, die Kraus'sche Maschinenfabrik 400 bis 500 Arbeiter, die böhmisch-mährische Maschinenfabrik (nur beim Lokomotivbau) 800 Arbeiter. Insgesammt stellt sich daher der Arbeiterstand in diesem Jahre auf 5200. Im Jahre 1900 dürfte der Arbeiterstand bei allen Wiener Lokomotivfabriken etwas grösser gewesen sein, und zwar hauptsächlich wegen der seither abgewickelten ausländischen Bestellungen.

— **Sanoker Wagen- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft.** Mit Rücksicht auf die ungünstigen Betriebsverhältnisse der Ersten galizischen Wagen- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft in Sanok, vormals Kasimir Lipinski, haben die polnischen Abgeordneten bei der Regierung Schritte unternommen, damit die genannte Wagenfabrik bei der Beschaffung von neuen Wagen entsprechend berücksichtigt werde.

— **Schutzvorrichtungen an den Motorwagen der Strassenbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat bekanntlich im Laufe dieses Sommers einen Erlass an sämmtliche Strassenbahnen gerichtet, der diese zur unverweilten Erprobung der verschiedenen Schutzvorrichtungen aufforderte. Wie verlautet, sind bei den Strassenbahnen in Prag und Linz in Erfüllung dieses Auftrages bereits Versuche mit verbesserten Schutzvorrichtungen vorgenommen worden, und liegen auch schon die Berichte der beiden Unternehmungen vor. Die bei der Prager Strassenbahngesellschaft in Erprobung stehende Vorrichtung wurde vor kurzem von Vertretern des Eisenbahnministeriums und der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen untersucht, der Bericht soll nicht ungünstig lauten. Eine ähnliche Untersuchung soll auch bei der Linzer Strassenbahnunternehmung demnächst durchgeführt werden.

— **Zuständigkeit zur Behandlung der Uebertretungen.** Der ungarische Ministerrath fällte in einer seiner jüngsten Sitzungen die Entscheidung, dass das Strafverfahren wegen Aufspringens auf einen in der Fahrt befindlichen Eisenbahnzug nicht in den Wirkungskreis der Verwaltungsbehörden — wie dies bis jetzt irrthümlich angenommen wurde —, sondern erstinstanzlich in den Wirkungskreis der königlichen Bezirksgerichte gehöre.

Uebrige europäische Länder.

— **Internationale Schlafwagengesellschaft, Brüssel.** Es ist schon im vergangenen Sommer an der Hand der Verhandlungen in der belgischen Abgeordnetenkammer darauf hingewiesen worden, dass das Unternehmen in eine ungünstige Lage gerathen ist. Damals wurde verschiedentlich angefochten, dass der belgische Staat der Gesellschaft deren Luxuswagen für den innerbelgischen Verkehr abkaufte, und es wurden sehr pessimistische Stimmen über ihre Verlegenheiten laut. Jetzt soll eine „Sanirung“ vorgenommen werden, betreffs deren verschiedene Vorschläge sich in der Prüfung befinden. Grundsätzlich ist eine Verminderung des Aktienkapitals, wie die „Indépendance belge“ schreibt, schon beschlossen, die wahrscheinlich 20000000 Fr. nicht überschreiten würde. Das genannte Brüsseler Blatt sagt über das Unternehmen, das seinen Betrieb ja auch über Deutschland erstreckt, dessen Aktien und Obligationen aber vornehmlich in Belgien und Frankreich verbreitet sind, folgendes: „Die Schlafwagengesellschaft scheint in einer ziemlich gespannten Lage zu sein, was wir unsererseits tief bedauern, denn dieses Unternehmen war ganz zur Ehre des belgischen Unternehmungsgeistes. Das Aktienkapital beträgt 50000000 Fr. und die ausgegebenen Obligationen belaufen sich auf 39482000 Fr. Im Aktivum der letzten Bilanz finden sich Wagen für 53000000 Fr. aufgeführt, verschiedene Schuldner mit 16000000 Fr. und Aktienwerthe im Besitze der Gesellschaft mit 19000000 Fr. Die Schuldner der Gesellschaft sind die Gesellschaft der grossen Hotels, die General-Baugesellschaft, die Immobiliargesellschaft von Trocadero und Passy (Tochtergründungen der Schlafwagengesellschaft, welche wesentlich mit zur Verwickelung ihrer Aufgabe beigetragen haben). Es ist augenscheinlich, dass eine genaue Werthberechnung zur Stunde einen starken Minderertrag ergehen würde. Ebenso verhält es sich mit dem aus den Aktien dieser Tochtergesellschaften zusammengesetzten Besitz. Eine Liquidation würde unheilvoll sein, und der Geschäftsumfang der Schlafwagengesellschaft ist übrigens im stetigen Wachsen. Man sucht also einen Ausweg, um der Gesellschaft zu ermöglichen, sich von den theuer zu verzinsenden Schulden zu befreien und ihr genügend verfügbare Mittel zu verschaffen. Nach einer Meldung schlägt Herr Nagelmakers vor, das Aktienkapital um 37500000 Fr. zu verringern, was den Aktionären schwer annehmbar sein dürfte, da ihre Titel dann auf nur 125 Fr. gebracht würden. Andererseits verlautet, dass eine Finanzgruppe vorschlägt, das Aktienkapital auf 30000000 Fr. (also die Aktie auf 300 Fr.) herabzusetzen und

20 000 000 Fr. neue, theilweise bevorrechtete Werthe zu schaffen. Dieser Weg würde kaum 4 000 000 Fr. verfügbar lassen und noch der Gesellschaft eine starke Last aufladen.“ Die Aktien der Gesellschaft waren bis 220 gefallen und stiegen auf 240 auf die Gerüchte von dem finanziellen Wiederaufbau. Es ist wohl sicher zu hoffen, dass es gelingen wird, die Gesellschaft, welche sich um den internationalen Reiseverkehr hohe und dauernde Verdienste erworben hat, über ihre augenblicklichen Schwierigkeiten hinwegzuhelfen.

— **Pariser Stadtbahn.** Der Ausschuss der Pariser Stadtverwaltung für den „Metropolitain“, der aus 40 Mitgliedern unter dem Vorsitz des Herrn Sauton besteht, hat unter Führung des Oberleiters des Stadtbahnbaues, Herrn Bienvenue, die in der Ausführung befindlichen Strecken der zweiten Stadtbahnlinie, die über die äusseren Boulevards geht und 23 Stationen haben wird, besichtigt. Die Bauarbeiten sind in neun an sechs Unternehmer vergebene Loose getheilt. Auf allen Loosen wurden die Arbeiten vor 11 Monaten begonnen. Vom Boulevard Picpus bis zur rue de Meaux ist die Linie unterirdisch, am Boulevard la Villette tritt sie ins Freie und steigt auf einem Eisengerüst in mässiger Neigung über die Strassenoberfläche. Diese „Eisenbrücke“ geht bis zum Boulevard Barbès und überschreitet die Eisenbahnlinien der Nordbahn und der Ostbahn, wobei ein Bogen von 75 m Länge hergestellt wird. Die Verhältnisse, theils unterirdische, theils oberirdische Bahn mit Uebersteigung von Eisenbahnstrecken, sind also ganz ähnlich wie bei der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn. Herr Sauton erklärte bei der Besichtigung, Paris könne sehr zufrieden sein, dass es seine Stadtbahn nicht vor 10 Jahren gebaut habe, wie beabsichtigt gewesen sei. Jetzt könne man durch die seither erfolgten technischen usw. Fortschritte etwas viel Besseres herstellen. Immerhin hat die schon seit 20 Jahren dem Verkehr dienende Berliner Stadtbahn sehr gute Dienste geleistet, und Berlin kann sich gratuliren, dass es nicht wie Paris allzulange mit dem Bau der Stadtbahn gewartet hat. In Paris hat das Viertel von la Villette, wo die Bahn aus der Erde steigt, gegen die Errichtung der verkehrsstörenden Mauern, welche in einer Länge von 120 m eine Seite des Boulevards von der anderen trennen, mit Erfolg protestirt. Nun werden die Mauern beseitigt und durch einen durchlässigen Eisenbau ersetzt. Zwischen dem Boulevard Barbès und dem Platz Clichy wird die Linie wieder unterirdisch. Der Vorsitzende des städtischen Ausschusses beglückwünschte Herrn Bienvenue über den guten Fortschritt und Zustand der Bauten und ersuchte ihn, sehr darauf zu achten, dass die Linie bis zu der in Aussicht genommenen Frist (September nächsten Jahres) fertig wird.

— **Allgemeine Tarife für die schweizerischen Bundesbahnen.** Laut Beschluss des Verwaltungsraths sind, wie schon kurz gemeldet, der Berechnung der „Taxen“ die im Bundesgesetz, betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen, als Höchstsätze aufgeführten Einheitstaxen zu Grunde zu legen. Danach werden erhoben für den Personenverkehr einfache Fahrt I. Klasse 10,4 Cts., II. Klasse 7,3 Cts., III. Klasse 5,2 Cts.; Hin- und Rückfahrt I. Klasse 15,6 Cts., II. Klasse 10 Cts., III. Klasse 6,5 Cts. für das Kilometer, unter Aufrundung der sich hieraus ergebenden Preise auf die nächst höheren 5 bezw. 10 Cts. (5 Centimes = etwa 4 ₰); für Reisegepäck und Expressgut 5 Cts. für 100 kg und Kilometer; Mindestbetrag im inneren Verkehr 25 Cts., im direkten Verkehr 40 Cts. Für die Beförderung lebender Thiere werden die Einheitssätze erhoben, welche dem gegenwärtigen gemeinsamen schweizerischen Tarif vom 1. April 1900 zu Grunde liegen.

— **Der Wasserandrang auf der Südseite des Simplontunnels.** Wie die „Schweizer Bauzeitung“ erfährt, hat die zu Tage tretende Wassermenge in letzter Zeit eine weitere Steigerung erfahren, indem die Messungen des gesammten an der südlichen Tunnelmündung ausfliessenden Wassers, das sich am 7. Oktober auf 540 Sekundenliter belief, am 21. Oktober rund 680 Sekundenliter ergaben. Der Kanal im Stollen des Tunnels I genügt für diese Menge nicht und das Wasser läuft deshalb auch durch den Stollen II ab, was keine weiteren Unzukömmlichkeiten bietet. Nur an der Stelle, wo nahe an der Tunnelmündung der im Bogen geführte Stollen des Tunnels II den geradlinig ausmündenden Richtstollen des Tunnels I schneidet, hat das in diesen Richtstollen eintretende Wasser den Gleiseunterhalt daselbst etwas schwierig gestaltet. Diesem Uebelstand wird in den nächsten Tagen abgeholfen sein. Was das eindringende Wasser anbelangt, ist bis jetzt eine Abnahme des Druckes, unter dem es hervorquillt, nicht beobachtet worden, dagegen ist seine Temperatur, die ursprünglich 18—17° C. betrug, auf 16,5° C. gesunken.

Im Stollen II sind in den durch Handbohrung zuletzt durchfahrenen 10 m keine neuen Quellen mehr angeschlagen worden und die Arbeit vor Ort ist durch Abdämmung vor dem weiter rückwärts austretenden, bezw. dem aus dem Stollen I kommenden Wasser geschützt. Zu dem Zwecke, die Oeffnungen in dem wasserführenden Gebirge zu vermehren und zu erweitern dadurch den Druck des Wassers bei seinem Austritte zu vermindern und dasselbe von den Arbeitsstellen vor Ort möglichst abzuziehen, ist im Stollen I, 20 m rückwärts von der letzten Angriffstelle vor Ort, ein Aufbruch bewerkstelligt und von diesem aus mit dem Vortreiben eines Firststollens begonnen worden. Ferner wird unmittelbar hinter dieser Aufbruchstelle eifrig an der Herstellung eines Querstollens nach Stollen II gearbeitet.

Die Vollausbruch- sowie die Mauerungsarbeiten im Tunnel I haben durch den Zwischenfall keine Unterbrechung erlitten und schreiten rüstig vorwärts.

— **Kleinbahnwesen in Italien.** Die italienische Regierung ist durch ein Gesetz vom 9. Juli d. J. von der gesetzgebenden Gewalt zur Einführung des beschränkten Betriebes auf solchen Linien der drei grossen Eisenbahnnetze ermächtigt worden, deren mittlere kilometrische Jahreseinnahme 10 000 L. nicht übersteigt oder die elektrisch betrieben werden. Unter ähnlichen Verhältnissen kann die Regierung die Bestimmungen des Gesetzes auch auf Bahnen ausdehnen, welche von Privatgesellschaften betrieben werden. Die Bewilligung des beschränkten Betriebes ist mit Erleichterungen der Steuerpflicht verbunden. Dagegen haben die Eisenbahnen die Züge für den Personenverkehr zu vermehren und zum Theil sehr wesentliche Tarifermässigungen durchzuführen.

Wie die „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ jetzt berichtet, hat die Regierung, welche bis dahin derartige Betriebserleichterungen auf Grund eines königlichen Dekrets vom 22. März 1900 in wiederholten Fällen bewilligt hatte, in neuerer Zeit die Einführung eines beschränkten (ökonomischen) Betriebes für eine ganze Anzahl von Bahnstrecken, die bis dahin als Nebenbahnen betrieben wurden, bewilligt. Gleichzeitig wurden diese Bahnstrecken auf Verlangen der Regierung, weil sie nicht mehr in der Lage sein werden, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche aus dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr hervorgehen, in der Liste der dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen gestrichen.

Man ersieht hieraus, wie das von Preussen durch die Erlassung des Kleinbahngesetzes gegebene Beispiel seit Beginn des neuen Jahrhunderts auch jenseits der Alpen bereitwillige Nachahmung gefunden hat.

— **Elektrischer Betrieb der Strecke Lecco-Colico.** Die Einweihung des elektrischen Betriebes dieser italienischen Eisenbahnstrecke, die auf den 28. Oktober angesetzt war und zu der mehrere Minister ihr Erscheinen zugesagt hatten, auch bereits zahlreiche Einladungen ergangen waren, musste einem Telegramm der „B. B.-Ztg.“ zufolge auf unbestimmte Zeit vertagt werden, da die Proben in den letzten Tagen unbefriedigend verlaufen sind.

— **Die Einnahmen einiger russischer Eisenbahnen in den ersten vier Monaten d. J.** zeigen das folgende Ergebniss: Die Roheinnahme der Warschau-Wiener Bahn bezifferte sich nach dem „Warschawski Dnewnik“ im genannten Zeitraum auf 5 493 675 R.; im Vergleich zum Vorjahre hat sich die Einnahme um 3,1 % für eine Werst verringert. Die Einnahme der Weichselbahn belief sich auf 6 078 934 R.; Verringerung der Einnahme für eine Werst um 2,7 %. Die St. Petersburg-Warschauer Bahn vereinnahmte 6 500 640 R.; Zunahme der Einnahme für eine Werst 1,3 %. Die Roheinnahme der Lodzer Fabrikbahn betrug in den ersten 4 Monaten des laufenden Jahres 523 808 R.; im Vergleich zum vorigen Jahre hat sich die Einnahme für eine Werst der Bahn um 0,1 % verringert. Also überall ein, wenn auch nicht sehr bedeutender, Rückgang der Einnahmen.

Fremde Welttheile.

— **Bagdadbahn.** Durch den vor einigen Tagen erfolgten Tod des früheren Direktors der Deutschen Bank, Dr. Georg v. Siemens, hat die Bagdadbahn einen ihrer ersten Förderer verloren. Es sind dadurch aber die Verhandlungen zwischen dem türkischen Bautenministerium und der deutschen anatolischen Eisenbahngesellschaft nach einer der „Pol. Korresp.“ aus Konstantinopel zugehenden Meldung nur auf kurze Zeit unterbrochen. Die in einigen Konstantinopler Kreisen bestehende Ansicht, das Unternehmen könnte durch das erwähnte Ereigniss gefährdet oder doch sehr verzögert werden, ist jedoch selbstverständlich ganz unzutreffend. Die Ausführung des Bahnbaues ist ein Lieblingswunsch des Sultans, sie wird von der deutschen Regierung mit vollem Interesse verfolgt und ist gegenwärtig in einem Stadium, dass der Beginn desselben gesichert erscheint und durch diesen Todesfall höchstens einen

kleinen Aufschub erfahren dürfte. Dies wird auch durch eine Mittheilung der „Times“ aus Konstantinopel bestätigt, wonach neuerdings die Verhandlung über die Bagdadbahn dem Abschluss beträchtlich näher gerückt ist. Die deutschen Vorschläge erstrecken sich dieser Quelle zufolge auf folgende Punkte: 1. die Hauptlinie geht von Konia über Adana, Mossul, Bagdad nach Basra; 2. fünf Zweiglinien führen nach dem Golf von Iskenderun (Alexandrette), Aleppo, Urfa, Chanokin und Kasima mit einer Verlängerung nach Kuëit; 3. das Vorzugsrecht für weitere sieben Zweiglinien; 4. das Recht zur Einrichtung von Dampferlinien auf dem Euphrat, dem Tigris und dem Schatelarab, das Recht zum Hafenbau an Punkten, wo die Bahn die Küste berührt, zur Bearbeitung aller Bergwerke innerhalb eines Striches von 20 km Breite auf beiden Seiten der Strecke nebst vielen kleineren Vorrechten. Schliesslich werden 13 000 Fr. Bürgschaft für eine Betriebsreineinnahme auf das Kilometer nach Abzug von 4 560 Fr. Betriebskosten verlangt. Letzterer Punkt sei einstweilen der Hauptstein des Anstosses, hierin sei bisher noch kein Fortschritt zur Erledigung gemacht.

— **Vollendungstermin der sibirischen Bahn.** Wie man der „Pol. Korr.“ aus Petersburg berichtet, soll die Absicht bestehen, den Bau der sibirischen Bahn, deren Vollendung bis 1905 geplant war, mit Rücksicht auf die vorjährigen Ereignisse in China und die Besetzung der Mandschurei derart zu beschleunigen, dass das Werk im nächsten Jahre fertiggestellt werden würde. Diese Thatsache hätte nicht nur vom wirthschaftlichen und handelspolitischen, sondern auch vom politischen Gesichtspunkte eine ausserordentliche Tragweite. Wenn die transsibirische Bahn in nächster Zeit vollendet würde, könnte Russland eine grosse militärische Macht in Port Arthur mit Schnelligkeit vereinigen, so dass das Gleichgewicht zwischen den Streitkräften Russlands, Japans und Englands hergestellt und ein Krieg zwischen diesen drei Staaten im fernen Osten weit hinausgeschoben würde.

— **Betriebseröffnung der Eisenbahnstrecke Kiautschou-Kaumi.** Die Direktion der Schantung-Eisenbahngesellschaft stellt der „Deutschen Kolonialztg.“ aus einem bei ihr eingegangenen Berichte über die am 8. September d. J. vollzogene, bereits in Nr. 71 S. 1099 d. Ztg. gemeldete Betriebseröffnung ihrer Bahnstrecke bis Kaumi (100 km von Tsingtau, dem Ausgangspunkte der deutschen Eisenbahn in Schantung) die nachstehenden, für die Verhältnisse in Schantung charakteristischen Mittheilungen zur Verfügung:

„Zu der gestrigen Betriebseröffnung der Eisenbahnstrecke Kiautschou-Kaumi waren im Zuge bei der Abfahrt von Tsingtau etwa 50 deutsche und 50 chinesische Theilnehmer vorhanden, meistens Vertreter der deutschen und chinesischen Firmen und Offiziere des III. Seebataillons und der Marine. Der Zug erreichte fahrplanmässig Kiautschou, wo der Kreisvorsteher mit einer grossen Anzahl von Beamten und Notabeln in Amtstracht sich mit den Beamten der Bauabtheilung auf dem Bahnsteig eingefunden hatte. Der Bahnhof wie auch die folgenden Stationen bis Kaumi waren mit der deutschen und der gelben chinesischen Drachenflagge geschmückt, um, wie der Kreisvorsteher von Kaumi seinen Unterthanen erklärte, das Prinzip der Gemeinschaftlichkeit des deutsch-chinesischen Unternehmens zum Ausdruck zu bringen. Von Kiautschou fuhr ein Theil der chinesischen Beamten mit nach Kaumi. Auf der Haltestelle Tahang hatten die Bauern das Empfangsgebäude festlich geschmückt, und eine grosse Menge Volkes umstand die Bahnhofseinfriedigung. In Tselantschuang, wo das Empfangsgebäude ebenfalls schön dekorirt war, hatten sich Gemeindevorsteher und Dorfälteste mit einer grossen Volksmasse eingefunden und im Güterschuppen Erfrischungen nach chinesischer Art bereit gestellt. Die Dorfältesten machten die Fahrt nach Kaumi mit, wobei es indess einigen Zuredens bedurfte, da sie sichtliche Furchtsamkeit zeigten, den Zug zu besteigen.

In Yankotschuang, dem früher aufsässigsten aller Dörfer dieser Gegend, hatten die Bauern, als es sich um die Frage der Ausschmückung des Bahnhofes handelte, erklärt, „sie würden ihren Bahnhof selber ausschmücken“. Das Empfangsgebäude war mit Fahnen, Tannen und Laubwerk sehr reich verziert, und im Güterschuppen waren mehrere grosse Tafeln mit chinesischen Erfrischungen aufgestellt, über deren Ueberbleibsel man, als sich der Zug wieder in Bewegung gesetzt hatte, die Volksmenge jubelnd herfallen sehen konnte. Die Umgebung des Bahnhofs war vollgedrängt von Menschen, und bei der Abfahrt des Zuges liessen sich die Dorfältesten ebenfalls bewegen, das Wagniss des Mitfahrens zu unternehmen. Nur einer war nicht zu bewegen, mitzufahren, und flüchtete eilends in die Volksmenge.

An der vor kurzem erst fertiggestellten Kiauhobrücke hielt der Zug kurze Zeit. Die Brücke wurde besichtigt, und allgemein wurde der tüchtigen Bauausführung ungetheilter Beifall gezollt. Der Zug erreichte fahrplanmässig den Bahnhof Kaumi, wo der Kreisvorsteher von Kaumi und etwa 20 Beamte und Litteraten in voller Amtstracht erschienen waren, um ihre Glückwünsche darzubringen. Eine ungeheure Volksmenge umdrängte die Einfriedigungen des Bahnhofes. In dem Güterschuppen hatten wir dem Gastwirth „Zum geflügelten Rad“ aus Kaumi für den Eröffnungstag die Erlaubniss ertheilt, eine Restauration einzurichten, in der er trotz des nur einstündigen Aufenthaltes des Zuges einen lohnenden Absatz hatte. Der Kreisvorsteher überreichte uns zwei prachtvolle seidene Tablette; Guvernör Truppel sandte von Tsingtau ein Gückwunschtelegramm; ausserdem hatte er den Hauptmann v. Knobelsdorff entsandt, um uns zu gratuliren, da er selbst nicht mitkommen konnte. Die chinesischen Beamten und Litteraten äusserten ihre unverhohlene Freude über die Eröffnung des Eisenbahnbetriebes und versprachen sich die günstigsten Folgen davon für die ganze Gegend. Sie sagten, sie hätten sich das alles nicht so schön und harmlos gedacht, und die früher gehegten Bedenken seien nunmehr beim Volke geschwunden. Der Chyh-hsien, der als ein welterfahrener Mann gilt, meinte, auch in Deutschland habe die Eisenbahn im Anfange vielerlei Befürchtungen und Widerstände erregt; es sei bei seinen dummen Bauern daher nicht zu verwundern, dass ihnen das Einsehen erst jetzt käme.

Bei der Rückfahrt wurden die Dorfältesten wieder mit zurück nach ihren Dörfern genommen: als der Zug in der Station Yankotschuang wieder hielt und sie ausgestiegen waren und sich bedankten für die Mitfahrt, sagte einer der alten Männer: „Wer hätte sich das alles so gedacht, was hat es nun für einen Sinn, den Aufruhr gemacht zu haben.“ Ein anderer sagte in Versform: „Die kein Geld haben, haben den Aufruhr gemacht, und die Geld haben, müssen jetzt dafür bezahlen.“ (Mei yu chien ti jen tso luan, yu chien tih jen pei kuan.) Wir antworteten ihm: „Die Geld haben, sollen die ordnungsliebenden Leute sein, da sie Interesse am Bestehen der Ordnung haben. Hungriges Volk ist leicht zu Unruhen verführt und wir wissen, dass üble Einflüsse das Volk bethört haben. Von uns habt ihr bisher nur gutes erfahren, und wir sind überzeugt, dass wir jetzt künftig gut miteinander auskommen werden.“ Eifrig zustimmend nickend kehrten sie in ihr Dorf zurück.

Die Rückfahrt verlief beim herrlichsten Wetter zur allgemeinen Zufriedenheit aller Mitfahrenden und der Zug langte pünktlich in Tsingtau an.

Nach einem bei der Direktion der Schantung-Eisenbahngesellschaft am 28. Oktober eingetroffenen Telegramm aus Tsingtau ist auf der im Bau begriffenen Eisenbahn inzwischen bereits die Station Tschangling, 128 km von Tsingtau, durch Bauzüge erreicht worden.

— **Das neuere Newyork.** „Cassier's Magazine“ enthält aus der Feder von Herrn George B. Clark unter der Ueberschrift „The newer New York“ einen Aufsatz, der sich in erster Linie mit den neuen Verkehrsmitteln beschäftigt, die in Newyork in nächster Zukunft ihrer Vollendung entgegengehen und dazu bestimmt sind, dem immer mächtiger fluthenden Verkehrsstrom der Riesenstadt die nothwendige Sicherheit zu geben und ihm neue Wege zu öffnen. Vor allem zieht die neue Untergrundbahn (subway), deren Gesammtkosten sich auf 40 Millionen Dollar belaufen werden, die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich. Herr Clark spricht mit höchster Bewunderung von diesem Riesenwerk der Ingeniörkunst und meint, dass weder Babylon mit seinen wundervollen hängenden Gärten, noch Rhodus mit seinem riesenhaften Koloss, noch Rom mit all' seinen herrlichen Viadukten, Militärstrassen und Triumphbogen jemals für eine einzige Vervollkommnung der Stadt eine solche Summe Geldes ausgegeben hätten wie jetzt Newyork für seine neue Untergrundbahn. Zur Verbindung der Bahn mit Brooklyn soll unter dem East River ein Tunnel gegraben werden, der nach den Voranschlägen 8 Millionen Dollar kosten wird. Der Plan, unter dem Hudson einen Tunnel zur Verbindung des Manhattan Island mit dem jenseitigen Ufer hindurchzuführen, wird unserer Quelle nach auch binnen kurz oder lang seiner Verwirklichung entgegengehen, obwohl ein solches Riesenwerk 100 Millionen Dollar kosten würde. Augenblicklich bereitet die Long Island Railroad Company den Bau eines Tunnels unter dem East River vor, der ihren Endpunkt in Long Island City mit irgend einem Punkt auf Manhattan verbinden soll. Die Pennsylvania Railroad Company, welche die „Kontrole“ über die Long Island Railroad führt, plant gegenwärtig den Bau einer achtgleisigen Eisenbahnbrücke mit einer Spannweite von 3 000 Fuss über den Hudson zur Verbindung mit dem Tunnel zwischen Manhattan und Long Island, um dadurch ihre Linie sowohl nach Manhattan hineinzuführen, als auch um gute Verbindungen mit Boston und den östlichen Gegenden zu gewinnen. Die Kosten einer solchen Brücke würden sich auf mehr als 60 Millionen Dollar belaufen. Alle von der Stadt Newyork geplanten oder im Bau befindlichen Brücken zeigen, wie sehr die Stadt mit ihrer Selbstverbesserung beschäftigt ist. Die neue Hängebrücke über den East River mit ihren Stahlspannungen, die schon über den Fluss hinausragen, wird etwa 15 Millionen Dollar kosten und den ungeheuren Verkehrsstrom, welcher zu jeder Zeit zwischen Brooklyn und Manhattan fluthet, im Verein mit der alten Brücke bewältigen;

sie ist mit ihren Thürmen weithin sichtbar. Zwei Meilen stromaufwärts soll noch eine andere Brücke mit einem Kostenaufwand von mindestens 8 Millionen Dollar und ausser dieser eine dritte Brücke über den East River mit einem Kostenaufwand von 10 Millionen Dollar gebaut werden. Ausserdem plant die Long Island Railroad Company noch eine Brücke am Oberlauf des Stromes. Die Ueberbrückung des Hudson ist naturgemäss viel schwieriger; hier kämen zwei Brücken in Betracht, eine von der Pennsylvania Railroad Company geplante, die neben dem Eisenbahn- auch den Fussgängerverkehr bewältigen würde, und eine andere von der 59. Strasse nach Weehawken auf der Jerseyseite. Ausserdem ist die Untertunnelung der Narrowinseln zur Verbindung von Staten Island und Brooklyn geplant. Der Clark'sche Aufsatz beschäftigt sich des weiteren mit den sonstigen Vervollkommnungen der städtischen Einrichtungen Newyorks durch Werke der Ingeniörkunst. Der neue Wasserbehälter von Jerome-Park wird mit einem Kostenaufwand von 15 Millionen Dollar hergestellt, grosse Summen werden für Docks, neue Pieranlagen, ausserdem für die Anlage und Erhaltung von Parks, Fahrwegen usw. verausgabt. Im ganzen belaufen sich die Ausgaben der Stadt für die Verbesserung ihrer Anlagen auf etwa 100 Millionen Mark.

Allgemeines.

— Eisenbahnhumor. Dem Pariser „Temps“ entnehmen wir folgende, wie der französische Verfasser versichert, vollständig „authentische“, jedenfalls recht vergnügliche Eisenbahngeschichte. Herr Pierre Mille erzählt: Der Engländer oder der vernünftige Narr, oder auch von der Kunst im Eisenbahnreisen. Bisher verstand ich davon nichts. Ich kann also den von der Vorsehung geschickten Fremden, dessen Weg den meinen kreuzte, nicht genug segnen. Doch muss ich gestehen, schon vor dieser Begegnung schienen mir einige Thatsachen als durch die Erfahrungswissenschaft feststehend. Man kann sie in folgende Form fassen. Die Reisenden haben Abscheu vor dem Vollen. Die Eisenbahngesellschaften haben Abscheu vor dem Leeren. Die Reisenden erachten, dass es in einem Abtheil nur die vier, „Ecken“ benannten, Plätze gibt, und dass es unmöglich ist, eine Reise von mehr als zwei Stunden Dauer anders als in seiner ganzen Länge ausgestreckt zu machen. Aus reiner Grossmuth rücksichtlich des Staats, um nicht an dessen Zinsgarantie einen übermässigen Anspruch zu stellen, halten es die Eisenbahngesellschaften für unumgänglich, die Zahl der Wagen so einzuschränken, dass mindestens 9 Reisende in den Abtheilen I. Klasse, welche 8 Plätze haben, 12 in denen II. Klasse, die 10 Plätze haben, und 400 oder 500 in denen III. Klasse die — ich weiss nicht wie viel — Plätze haben, sein müssen. Die Lösung des „Konflikts“, welchen diese von Grund aus entgegengesetzten Ansprüche hervorrufen, nennt sich „das reservirte Abtheil“. Man darf ohne lange Erörterungen zugestehen, dass sie ganz hervorragend französisch ist, weil es im ganzen die durch Gunst gemässigte Tyrannei ist. Zudem, und das ist der Gipfel des Unglücks, haben die Eisenbahngesellschaften und ihre Kunden nicht dieselbe Art, diese Lösung aufzufassen. Die Kunden erwarten so ungefähr, dass ein reservirtes Abtheil für jeden Reisenden vorhanden sei. Die Gesellschaften gehen von dem durchaus entgegengesetzten Grundsatz aus: für sie handelt es sich darum, die anderen Reisenden zu Gunsten eines einzelnen eines Abtheils zu berauben und sie in die anderen schon vollen Wagen sowie in die Viehwagen zu vertheilen. Die Anstrengungen, die sie in diesem Sinne machen, erzielen gewöhnlich einen vollen Erfolg. Man wird hoffentlich diese Vorrede und diese Theorien höchst einleuchtend finden und dann um so leichter die praktische und soziale Tragweite des Schauspiels begreifen, dessen Zeuge und sogar Mitwirkender ich in Béziers war.

Es war nach der Aufführung des „Prometheus“. Ein ungeheurer Menschenstrom belagerte die Züge. Es waren da Leute, die nach Paris zurückkehren wollten, andere nach Spanien, andere nach der Schweiz usw. Eine lange Reihe von Wagen sollte eine Lokomotive bis Nimes ziehen. Das waren wohl meine Lokomotive und meine Wagen; aber es häuften sich so viel Leute mit so viel Geräusch an, dass ich unkluger Weise auf dem Bahnsteig eine Minute verzögerte. Neben mir befand sich ein Engländer mit Zubehör: seine Frau, zwei Kinder und Gepäck. Meine Herren, sagte uns ein Beamter, man hat den Zug verdoppelt. Gehen Sie auf Bahnsteig Nr. 3, dort finden Sie Platz. Wir hatten schon zu lange gewartet. Bei Bahnsteig Nr. 3 war wohl ein Zug, aber kein Platz mehr. Die Feiglinge, welche sich dort häuslich eingerichtet hatten, schickten uns mit Beleidigungen heim. Haben Sie schon einmal die Wildheit des glücklich untergekommenen Reisenden gesehen? Alle, die es noch nicht sind, werden seine persönlichen Feinde, und zwar Feinde am Boden, besiegte Feinde. Er weidet seine Blicke mit sichtbarer Wollust an ihrem Elend. Wir mussten also hoffnungslos nach Bahnsteig Nr. 1 zurückkehren. Dort waren wir natürlich Opfer derselben Verachtung, in welche sich Unruhe mischte, denn man beargwöhnte uns, einen Angriff mit bewaffneter Hand versuchen zu wollen. Plötzlich entdeckte der Engländer sein Transvaal: es war natürlich das „famose“ reservirte Abtheil, das unverschämt leere Abtheil, in welchem man sich so wohl befinden würde! Die herabgelassenen Fenster zeigten uns seine schönen Kissen, alle Einzelheiten seiner behaglichen Einrichtung.

Dieses Mal zögerte der Engländer nicht einen Augenblick. Er hob sich mit seinen beiden Ellbogen, machte einen prächtigen Hechtsprung durch die Fensteröffnung und hops! in einem Augenblick war er drinnen. Dann sagte er seiner Frau: Come on! Aber diese erachtete eine Kletterei, die unfehlbar einige Verwirrung für ihre Unterkleider mit sich gebracht hätte, wenig schicklich; sie antwortete also ihrem Gatten: Nein, nicht so. Der Gatte bemerkte auf englisch: Aber wenn ich das andere Mittel anwende, dann muss ich „jenen verdammten Radfahrer“ mit hereinlassen. Der „schmutzige Radfahrer“ war ich. Aber die Frauen haben im Herzen eine grosse Güte. Diese da betrachtete mich mit Nachsicht und sagte: „Es liegt nichts daran.“ Da sonach entschieden war, dass meine Gegenwart für nichts galt, zog der Engländer aus seiner Tasche einen glänzenden Gegenstand, streckte ihn mir hin und sagte: Mein Herr, wollen Sie gefälligst öffnen. Ich sah ihn mit ebenso erstaunten wie aufgerissenen Augen an. Das ist ein Schlüssel, Herr, sagte der Engländer; ein Schlüssel, der alle Thüren aller Eisenbahnwagen in Frankreich öffnet. Eilen Sie sich. Darauf that ich, wie er mir gesagt, und trat ein in dieses schmählich vergewaltigte Abtheil, hinter der britannischen Dame, den britannischen Kindern und all' den Koffern, Plaids und Decken dieses ruhmvoll erobernden Albions. Wir machten damit eine grosse Ausbreitung auf den Bänken. Es ist unnütz hinzuzufügen, dass die Kinder umsichtig als Schildwachen an den Fenstern ausgestellt waren. Es kam, was kommen musste. Der, dem das reservirte Abtheil wirklich zugedacht war, machte Halt vor dem, was sein unbestrittenes Eigenthum sein sollte. Ich nahm eine verbrecherisch-unschuldige Miene an, die mich sofort als schuldig hätte erkennen lassen. Der Engländer vertiefte sich in die Lektüre einer Zeitung. „Es ist nicht möglich, das ist nicht meines“, schien der betrogene Eigenthümer zu sagen. Er suchte den sous-chef des Bahnhofs auf und nach seinen Gesten machte er diesem die heftigsten Vorwürfe. Es war an den Gesten des sous-chefs ebenso sichtbar, dass diesem die Sache völlig unverständlich war. Dann kam er auf unser Abtheil zu und sagte dem Reisenden: Aber dieses da ist es! Ja, sagte der Reisende, aber warum ist jemand drinnen? Der sous-chef zuckte die Achseln, um zu zeigen, dass er nicht wüsste, weshalb jemand drinnen war. Dann fragte er uns mit misstrauischer Furchtsamkeit: Wie sind Sie da hinein gekommen? Dieser Herr da, antwortete der Engländer, indem er auf mich zeigte, hat uns die Thür geöffnet. Das ist doch stark, rief ich, Sie sind es, der . . . Ja, ich, fuhr der Engländer fort, habe ihm den Schlüssel zum Oeffnen gegeben. Das geht doch über das Bohnenlied, meinte der Beamte, wieso haben Sie einen Schlüssel, warum haben Sie einen Schlüssel? Den habe ich mir machen lassen, bemerkte kalt der Engländer, nach einem Modell, das ich mir von einem Ihrer Kollegen entliehen habe, und zwar um die verschlossenen Abtheile zu öffnen, da in Frankreich stets nur in diesen Platz ist. Deshalb. Und nachdenklich fügte er hinzu: Ich habe ihn auch machen lassen, um die offenen Abtheile zu schliessen, weil ich gern allein reise. Der sous-chef war nicht nur erzürnt, sondern wüthend (scandaliser). Ich werde Sie, schrie er, in Strafe nehmen. Geben Sie mir Ihren Namen an, geben Sie mir Ihren Schlüssel. Meinen Namen, sagte der Engländer, will ich Ihnen wohl verrathen, aber ich werde Ihnen meinen Schlüssel nicht geben. Der gehört mir, und sehen Sie sich ihn einmal an: er ist vernickelt! Der vernickelte Schlüssel gelangte mit Hartnäckigkeit und Treue in die Tasche zurück, aus der er einen Augenblick herausgekommen. Und man nahm uns in Strafe, was sehr traurig ist. Aber der sous-chef schloss daran launig: Und nun, wissen Sie, können Sie bleiben, wo Sie sind. Das war, sagte der Engländer, meine Absicht.

— Preisaufgaben des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin. Dieser Verein hat für die Lösung zum 1. August 1902 folgende beiden Preisaufgaben gestellt:

I. Für den Verschiebedienst sind unter Würdigung der bekannten Mittel zur Regelung der Geschwindigkeit ablaufender Wagen Vorschläge zur Verbesserung der Einrichtungen zu machen.

Hierbei kommen, ohne dass anderweitige Anordnungen ausgeschlossen sind, namentlich in Betracht: 1. Regelung der Ablaufhöhe durch einen verstellbaren Eselsrücken. 2. Herstellung einer Gleisbremse, die folgenden Bedingungen zu genügen hat

a) die Bremsvorrichtung muss sich der üblichen Anordnung und Bauart der Gleise anpassen; b) das Bremsen muss namentlich beim Beginn möglichst stossfrei erfolgen; c) die Bedienung der Bremse muss ohne Gefahr für die Mannschaft möglich sein; d) die Wirkung der Bremse muss sich derart regeln lassen, dass sie aufgehoben werden kann, sobald die Geschwindigkeit des gebremsten Wagens in der gewünschten Weise vermindert worden ist. Die Lösung ist durch Zeichnungen und eingehende Begründung darzulegen. Etwaige Patentrechte bleiben dem Verfasser gewahrt.

II. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen ist eine wissenschaftliche Darstellung der Grundzüge sowie der Vor- und Nachtheile für die Anordnung von Bahnen mit gemischtem Betrieb — Reibungsstrecken und Zahnstangenstrecken — gegenüber reinen Reibungsbahnen zu geben, wobei sowohl die Betriebsweise durch Dampf wie durch Elektrizität zu erörtern ist.

Es sind namentlich die Verhältnisse klar zu legen, unter denen die Anwendung des gemischten Betriebes mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der Bahn und auf die jährlichen Verkehrskosten zweckmässig oder doch angängig ist gegenüber der einfachen Reibungsbahn. Dabei sind die für die Linienführung grundlegenden Beziehungen zu entwickeln, in denen die maassgebenden Neigungen sowie die Krümmungen auf den Zahnstangen- und Reibungsstrecken zweckmässig zu einander zu halten sind. Bei dem Vergleich der Betriebskosten zwischen Bahnen mit gemischtem und solchen mit einfachem Reibungsbetriebe sind nicht nur die reinen Zugförderungskosten in Betracht zu ziehen, sondern auch die Kosten der Verzinsung des Anlagekapitals und der Unterhaltung und Erneuerung der Bahn und der Betriebsmittel zu berücksichtigen, wobei es namentlich auf die Benutzung der Betriebsergebnisse bestehender Bahnen ankommt.

Der Vereinsvorstand bemerkt hierzu u. a. noch folgendes: Die eingegangenen Arbeiten werden von einem vom Verein zu wählenden Ausschusse beurtheilt, der spätestens in der Vereinssitzung im Dezember 1902 über sie einen schriftlichen Bericht erstattet und beschliesst, ob und welchen der eingelieferten Arbeiten ein Preis zuzuerkennen ist.

Zur Ertheilung von Preisen sind ausgesetzt: für die erste Aufgabe 500 ℳ, für die zweite Aufgabe ein erster Preis von 1 500 ℳ, ein zweiter Preis von 500 ℳ. Der Verein behält sich jedoch vor, die Preise auch in anderer Weise zu theilen. Die preisgekrönten Arbeiten werden Eigenthum des Vereins. Sofern jedoch der Verein von einer Veröffentlichung auf seine Kosten innerhalb sechs Monaten nach der Preisertheilung Abstand nimmt, steht diese dem Verfasser frei.

Rechtsprechung.

— **Die Ueberfüllung eines Eisenbahnabtheils auf der Berliner Stadtbahn** hat, wie wir in Nr. 80 S. 1232 d. Ztg. mittheilten, einem Reisenden Veranlassung gegeben, die Eisenbahndirektion Berlin auf theilweise Erstattung des Fahrgeldes wegen ungenügender Vertragserfüllung zu verklagen. Wie jetzt die „Voss. Ztg." meldet, ist dem Kläger, Justizrath W. zu Berlin, vom Amtsgericht I daselbst ein Fahrgeldantheil von 60 ₰ zugesprochen und die Eisenbahndirektion zur Zahlung dieses Betrages verurtheilt worden, weil der dem Kläger bahnseitig geleistete Transport von Berlin-Friedrichstrasse nach Wannsee durchaus minderwerthig gewesen sei. § 14 der Verkehrsordnung solle keine Anwendung finden, weil sie nur Rechten und Pflichten bei A n t r i t t der Reise regele, hier aber eine erst während der Dauer der Reise eingetretene Ueberfüllung in Frage stehe. Wir haben bereits in unserem obenbezeichneten Berichte ausgesprochen, dass wir angesichts der klaren Bestimmung des § 14 der Verkehrsordnung den klägerischen Anspruch nicht für begründet halten, doch haben wir nicht unterlassen wollen, unsere Leser über den Verlauf der Sache in Kenntniss zu erhalten, da sie in der Presse vor ihrer endgültigen Erledigung jedenfalls noch viel Staub aufwirbeln wird.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 8,86 km lange Strecke M o o s a c h - M ü n c h e n - S c h w a b i n g der königlich bayerischen Staatsbahnen, ferner die 15,10 km lange Strecke S i m m e r n - C a s t e l l a u n der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz sowie die 24,77 km lange Strecke L a u t e r b a c h (O b e r h e s s e n) - G r e v e n h a i n - C r a i n f e l d der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., von denen erstere am 1. Oktober für den Güterverkehr, die beiden anderen am 28. Oktober bezw. am 1. November d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden sind, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

E i s e n b a h n d i r e k t i o n s b e z i r k H a n n o v e r. Am 1. November d. J. ist der 2,3 km von Gr.-Düngen und 3,1 km von Salzdetfurth neu hergestellte Personenhaltepunkt W e s s e l n eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 84 d. Ztg., Inseraten-Nr. 2778.)

S t a r g a r d - C ü s t r i n e r E i s e n b a h n. Am 1. November d. J. ist der an der Nebenbahnstrecke Glasow-Arnswalde zwischen den Stationen Glasow und Adamsdorf neu eingerichtete Haltepunkt E r n e s t i n e n h o f für Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen bis Glasow 2,5 km und bis Adamsdorf 1,6 km. (Vergl. auch Bekanntmachung in Nr. 84 d. Ztg., Inseraten-Nr. 2777.)

E i s e n b a h n d i r e k t i o n s b e z i r k M a g d e b u r g. Am 15. November d. J. wird der an der Bahnstrecke Blumenberg-Eilsleben zwischen den Stationen Klein-Wanzleben (2,35 km) und Seehausen b. Wzl. (4,96 km) neu errichtete Haltepunkt R e m k e r s l e b e n für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

K. k. p r i v. S ü d b a h n g e s e l l s c h a f t. Am 1. Dezember d. J. wird die an der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Mixnitz und Frohnleiten gelegene Ladestelle P e u g e n für beschränkten Güterverkehr eröffnet. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 85 d. Ztg., Inseraten-Nr. 2823.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K ö n i g l i c h u n g a r i s c h e S t a a t s b a h n e n. Die auf der Lokalbahn Szigetvár-Kaposvár zwischen den Stationen Szigetvár und Mozsgó-Szulimán gelegene Halte- und Verladestelle C s e r t ö, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, ist am 1. Oktober d. J. auch für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden.

E i s e n b a h n d i r e k t i o n s b e z i r k B r e s l a u. Vom 1. November d. J. ab findet auf der Haltestelle S t e i n d o r f auch Gepäckabfertigung statt. Fahrzeug- und Leichenabfertigung ist ausgeschlossen.

E i s e n b a h n d i r e k t i o n s b e z i r k B e r l i n. Am 15. November d. J. wird der zwischen den Stationen Kaulsdorf und Hoppegarten an der Bahnstrecke Lichtenberg-Friedrichsfelde-Cüstrin gelegene Haltepunkt M a h l s d o r f, der bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Eilstückgutverkehr eröffnet. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 84 d. Ztg., Inseraten-Nr. 2779.)

E i s e n b a h n d i r e k t i o n s b e z i r k A l t o n a. Der zwischen den Stationen Schwarzenbek und Büchen an der Strecke Hamburg - Berlin belegene Haltepunkt für Personenverkehr M ü s s e n wird am 10. Dezember d. J. auch als Haltestelle für den Güter- und Thierverkehr eröffnet. Sprengstoffe und solche Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, bleiben von der Abfertigung von und nach Müssen ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

K ö n i g l i c h u n g a r i s c h e S t a a t s b a h n e n. Der Name der an der Strecke Budapest - Marchegg zwischen den Stationen Cseklész und Szöllös gelegenen Haltestelle Iványi ist seit 1. Oktober d. J. auf I v á n k a abgeändert worden.

E i s e n b a h n d i r e k t i o n s b e z i r k B r o m b e r g. Die an der Bahnstrecke Gnesen - Elsenau liegende Haltestelle Hohenau i. P. erhält vom 1. Dezember d. J. ab die Bezeichnung **O s c h n a u**.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen:

Nr. I/286 vom 21. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen des Vereins (abgesandt am 24. Oktober d. J.).

Nr. I/306 vom 22. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Theilnahme am Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 22. Oktober d. J.).

Nr. II/246 vom 21. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Aussetzung von Preisen für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen (abgesandt am 24. Oktober d. J.).

Nr. II/262 vom 16. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 24. Oktober d. J.).

Nr. II/272 vom 19. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Vorbereitung der Maassnahmen, betreffend die Umgestaltung des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens usw." in ein selbständiges Fachblatt, Begleitschreiben zum Protokoll der Sitzung auf dem Semmering am 4. Oktober 1901 (abgesandt am 24. Oktober d. J.).

Nr. III/387 vom 17. Oktober d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend den Antrag der Brölthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft auf Theilnahme an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 28. Oktober d. J.).

Nr. VI/42 vom 17. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Juli/September d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 25. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr.
Theil II, Heft 1.
(Druckfehlerberichtigungen.)

In dem mit Gültigkeit vom 1. November 1901 zur Einführung gelangenden Tariftheil II, Heft 1 für den obenbezeichneten Verkehr sind nachstehende Berichtigungen durchzuführen:

Auf Seite 42 beträgt der Frachtsatz des Spezialtarifes II im Verkehre mit Schweidnitz Niederstadt nicht „72", sondern „77" ₰.

Auf Seite 88 ist im Ausn.-Tarif 7 B, Kolonne III b der Frachtsatz der Station Geisweid von „269" auf „**260**" ₰ abzuändern.

Auf Seite 89 ist im Ausn.-Tarif 7 B, Kolonne I und II b der Frachtsatz der Station Malapane von „65" auf „**25**" ₰ zu berichtigen.

Auf Seite 94 sind im Ausn.-Tarif 8 A, Kolonne III a, die Frachtsätze im Verkehre mit Leipzig (alle Bahnhöfe) von „180" auf „**188**" ₰ abzuändern.

Ferner ist in derselben Kolonne der Frachtsatz der Station Mülheim-Eppinghofen von „378" auf „**338**" ₰ zu berichtigen.

Auf Seite 102 ist in der Schnitttafel I b, Kolonne III a das Wörtchen „von" zu streichen und dafür „unter" einzusetzen.

Wien, am 26. Oktober 1901. (2864)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Druckfehlerberichtigung.

Auf Seite 121 des Tarifes, Theil II für den obenbezeichneten Eisenbahnverband ist der Frachtsatz der Klasse I, Nixdorf (B. N. B.)-Bozen-Gries auf 934 h richtigzustellen und in der Fussnote auf Seite 251 der Stationsname Zirl nachzutragen.

Wien, am 28. Oktober 1901. (2865)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der betheiligten
Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 31. Oktober d. J. wird die 39,2 km lange schmalspurige Nebenbahn Aalen-Neresheim - Ballmertshofen (Härtsfeldbahn) für den gesammten Verkehr eröffnet.

An der Linie liegen folgende Stationen, Haltestellen und Haltepunkte:

1. Aalen, Personenhaltestelle,
2. Station Aalen, Güterbahnhof,
3. Unterkochen, Haltestelle,
4. Waldhausen, Holzverladestelle und Personenhaltepunkt,
5. Höllhau, Holzverladestelle,
6. Ebnat, Haltestelle,
7. Brennstholz, Holzverladestelle,
8. Elchingen, Haltestelle,
9. Bärenloh, Holzverladestelle,
10. Dossingen, Haltepunkt,
11. Neresheim, Haltestelle,
12. Sägmühle, Holzverladestelle,
13. Iggenhausen, Haltepunkt,
14. Katzenstein, Haltepunkt,
15. Dischingen, Haltestelle,
16. Endstation Ballmertshofen.

Ausgeschlossen von der Beförderung sind Sprengstoffe und schwere Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist.

Sämmtliche Haltestellen sind für die Annahme und Auslieferung von Gütern sowie für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und lebenden Thieren ½ Stunde vor und ½ Stunde nach Eintreffen jedes fahrplanmässigen Zuges geöffnet.

Mit dem Tage der Eröffnung tritt der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Binnenverkehr der Härtsfeldbahn sowie der Fahrplan in Kraft.

Tarife und Fahrpläne sind bei der Bahnverwaltung der Härtsfeldbahn käuflich zu haben, Bestellungen werden auf den Stationen entgegengenommen und unentgeltlich vermittelt.

Stuttgart, den 28. Oktober 1901. (2866)
Die Direktion
der württembergischen Lokaleisenbahnen.

Am 14. November d. J. wird von der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Berent-Carthaus die Reststrecke Gollubien-Carthaus mit den Stationen Gr.-Kresin, Thurmberg und Semlin dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Diese Stationen dienen mit Ausnahme von Thurmberg, welche nur für den Personen- und Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet ist, dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut-, sowie dem Wagenladungs- und Viehverkehr. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage werden die bereits dem Wagenladungs-Güterverkehr dienenden Stationen

Gr.-Neudorf, Sykorschin und Gollubien für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut-, sowie für den Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist gleichfalls ausgeschlossen. In Thurmberg ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, schwerwiegenden Gegenständen etc., zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ebenfalls ausgeschlossen. Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen in den Gruppentarif I — Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg —, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, sowie den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif und den Staatsbahnthiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau.

Danzig, den 28. Oktober 1901. (2867)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

3. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Personenhaltepunktes Remkersleben für den Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. November d. J. wird der an der Bahnstrecke Blumenberg-Eilsleben zwischen den Stationen Klein-Wanzleben und Seehausen b/Wzl. neuerrichtete Haltepunkt Remkersleben für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Privatdepeschenverkehr findet nicht statt. (2868)

Magdeburg, den 26. Oktober 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Ostrowitt-Bergheim für den Viehverkehr.

Die Haltestelle Ostrowitt-Bergheim ist am 14. Oktober d. J. für den Viehverkehr

eröffnet worden. Die Ver- und Entladung von Vieh ist von der jedesmal vorher einzuholenden Genehmigung des zuständigen Landraths abhängig.

Bromberg, den 27. Oktober 1901. (2869)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. November 1901 treten für bearbeitete Saum- und Bordsteine zur Befestigung von Wegen und Plätzen durch Aufnahme dieser Frachtgegenstände in den Ausnahmetarif 5 b der Tarife für den inneren badischen Verkehr und für den Verkehr badische Staatsbahnen - badische Nebenbahnen in Privatbetrieb ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 26. Okt. 1901. (2870)
Gr. Generaldirektion.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.
Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1895.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1901 kommt für die Beförderung von Thon, rohem, wenn unverpackt, bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zwischen den Stationen Eger und Furth i/W. ein Kartirungssatz von 44 Hellern für 100 kg zur Einführung.

München, den 30. Oktober 1901. (2871)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. November d. J. der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend Frachtsätze der Tarifabtheilung A für Eisenerz usw. von Stationen der sächsischen Staatsbahnen nach Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg sowie nach Peine und Georgsmarienhütte, von Stationen der Direktionsbezirke Halle und Magdeburg nach Stationen der sächsischen Staatsbahnen, von Stationen der bayerischen Staatsbahnen nach Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, von Hammerau und Wasseralfingen nach Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg, von Sigmaringendorf und Wasseralfingen nach Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, ferner Frachtsätze der Tarifabtheilungen A und C für den Eisenerz- usw. Versand der Station Annen Nord und Berichtigung des Haupttarifs. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 26. Oktober 1901. (2872)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1901 ist zum Tarifheft 8 (Verkehr Baden-Pfalz) der Nachtrag XIII ausgegeben worden.

Derselbe enthält neue ermässigte Entfernungen für die Stationen Babstadt, Eppingen, Grombach, Hoffenheim, Rappenau, Rappenau-Saline, Sinsheim a. d. Elsenz, Steinsfurth, Sulzfeld, Wimpfen, Zaisenhausen und Zuzenhausen sowie um 1 bis 2 km erhöhte Entfernungen für Station Basel (bad. B.).

Ausserdem sind in dem Nachtrag sämmtliche Ausnahmetarife neu zusammengestellt worden.

Karlsruhe, den 26. Oktober 1901. (2873)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch - mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden die Stationen Geismar und Küllstedt der königlichen Eisenbahndirektion Cassel in den vorbezeichneten Tarif einbezogen.

Kattowitz, den 26. Oktober 1901. (2874)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab wird die Station Nürnberg-Schweinau in den Ausnahmetarif für Ausfuhrgüter, Abtheilung für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren (Seite 178 ff. des Tarifs) aufgenommen.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterdienststellen.

München, den 29. Oktober 1901. (2875)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Heft Nr. 6 vom 1. Januar 1899.

Ab 15. November l. J. wird die Station Arad der k. ungarischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 33 für Thon einbezogen.

Der Frachtsatz von Heddenleidelheim nach Arad beträgt 2,825 ℳ für 100 kg.

München, den 25. Oktober 1901. (2876)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898, Theil III, Heft 2 vom 1. August 1899 und Theil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896.

Mit Wirksamkeit vom 15. November 1901 werden in die obenbezeichneten Tarife Getreidefrachtsätze für die bayerischen Stationen Kaltenberg, Milbertshofen, München-Schwabing und Ottobeuren aufgenommen und einige Aenderungen an bestehenden Frachtsätzen durchgeführt.

München, den 26. Oktober 1901. (2877)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Zum deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarif kommt an Stelle des Hefts 17 vom 1. August 1896 mit Nachträgen am 1. Dezember d. J. ein neues Heft 17 zur Einführung (Verkaufspreis 30 ₰). In dasselbe sind weitere Stationen des Direktionsbezirks Halle aufgenommen. Soweit das Heft neben theilweisen Frachtermässigungen auch geringe Frachterhöhungen enthält, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis einschliesslich den 15. Dezember 1901 in Gültigkeit.

Strassburg, den 26. Oktober 1901. (2878)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

An Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien tritt mit Gültigkeit vom 16. November d. J. der nachstehende Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif 5
für
Wegebaustoffe.

1. Für Wegebaustoffe, wie beispielsweise
   Grand[1]), Kies[1]), Sand[1]);
   rohe Steine (Bruchsteine, Feldsteine, Findlinge);
   Pflastersteine, wenn zur Herstellung von Reihenpflaster[2]) nicht verwendbar;
   Steinschrotten, einschliesslich des Steingrobschlags in unregelmässigen Stücken zur Herstellung/Unterhaltung von sogenanntem Kleinpflaster auf Chausseen;
   Schlacken[1]) und Ziegelbrocken

   wird die Fracht nach den im Kilometerzeiger (E) angegebenen Entfernungen zu den nachstehend aufgeführten Frachtsätzen berechnet, wenn diese Stoffe nachweislich zur Herstellung/Unterhaltung der dem öffentlichen Verkehr innerhalb des Deutschen Reiches dienenden befestigten, nicht asphaltirten und nicht mit Reihenpflaster[2]) versehenen Wege- oder Chausseeflächen bestimmt oder verwendet sind. Bürgersteige sind im Sinne des Tarifs zu den Wege- oder Chausseeflächen nicht zu rechnen.
2. Asphalt, Cement, Eisen und Holz (für Eisen- oder Holzpflaster), Klinker, die zur Herstellung von Reihenpflaster[2]) verwendbaren Pflastersteine, ferner Trass- und Ziegelsteine sind von diesem Ausnahmetarif ausgeschlossen.
3. Der Frachtberechnung wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hier bei jedoch für Wagen mit anderem Ladegewicht als 10, 12,5 und 15 t

   a) das Ladegewicht von mehr als 10, aber weniger als 12,5 t nur für 10 t,

   b) das Ladegewicht von mehr als 12,5, aber weniger als 15 t nur für 12,5 t gerechnet.

   Stellt sich indess das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifs für das letztere berechnet.

   Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.
4. Die Gewährung der Ausnahmefrachtsätze erfolgt:

---

[1]) Sendungen von Grand, Kies, Sand und Schlacken werden auf Entfernungen bis 65 km zu den gleich niedrigen Frachtsätzen des Rohstofftarifs (ohne Verwendungsnachweis) abgefertigt.

[2]) Als Reihenpflaster gilt ein Pflaster, das in gleichlaufenden Reihen, auch von verschiedener Breite, aus Steinen gesetzt ist, die für die einzelne Reihe eine gleichförmige Kopffläche haben.

a) sogleich bei der Beförderung, wenn bei der Aufgabe oder Abnahme der Sendungen durch eine den Güterabfertigungsstellen zu übergebende Bescheinigung des zuständigen öffentlichen Beamten (Landrath, Kreisbaumeister usw.) nach dem unter 6 vorgeschriebenen Muster nachgewiesen wird, dass die Wegebaustoffe zu dem unter 1 genannten, im Frachtbriefe anzugebenden Zwecke Verwendung finden werden. Hierbei bleibt vorbehalten, im einzelnen Falle den Nachweis der thatsächlich erfolgten Verwendung zu fordern;

b) nachträglich, wenn durch die Bescheinigung des zuständigen öffentlichen Beamten (Landrath, Kreisbaumeister usw.) nach dem unter 6 vorgeschriebenen Muster die Verwendung zu dem unter 1 genannten, im Frachtbriefe anzugebenden Zwecke später in der zu 5 bezeichneten Frist nachgewiesen wird.

5. Anträge auf nachträgliche Berechnung des Ausnahmetarifs müssen sämmtliche Sendungen mindestens je eines vollen Kalendermonats umfassen und sind längstens binnen 3 Monaten nach stattgehabter Versendung bei der, der Empfangsstation vorgesetzten Eisenbahndirektion anzubringen. Den Anträgen sind die Originalfrachtbriefe und die Bescheinigung des öffentlichen Beamten beizufügen.

6. Bescheinigung.

D . . . unterzeichnete . . . . . . bescheinigt hierdurch amtlich, dass die von d . . . . zu . . . . . . in der Zeit vom . . . . . . bis . . . . von Station . . . . . nach Station . . . . . zu versendenden/versandten[1]) Ladungen . . . . zur Herstellung/Unterhaltung[1]) des öffentlichen Weges (Chausseefläche[1]) von . . . . nach . . . . . verwendet werden sollen/worden sind.[1])

Der bezeichnete Weg ist weder asphaltirt oder mit Reihenpflaster[2]) versehen, noch zur Asphaltirung oder Reihenpflasterung[2]) bestimmt

. . . . . . , den . . . . . . 19 . . .

Die Anmerkungen 1 und 2 auf Seite 296 des Verbandstarifs sowie die Kilometertariftabelle ebendaselbst bleiben auch ferner in Kraft.

Altona, den 29. Oktober 1901. (2879)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

[1]) Das nicht Passende ist durchzustreichen.

[2]) Als Reihenpflaster gilt ein Pflaster, das in gleichlaufenden Reihen, auch von verschiedener Breite, aus Steinen gesetzt ist, die für die einzelne Reihe eine gleichförmige Kopffläche haben.

Im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verbande erhält der Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. die Ueberschrift: „Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen von den an die hierunter genannten Versandstationen angeschlossenen Hochofenwerken.“ Ferner beträgt vom 1. November d. J. an die Entfernung für Gössnitz - Grevenbrück 450 km, Gössnitz - Leimstruth 385 km, Leipzig I (bayer. Bf.)-Listernohl 467 km, Siegmar-Cöln-Ehrenfeld 573 km, Zeitz s. Stb.-Reden (Grube) 547 km und vom 15. Dezember d. J. an die Entfernung für Weida s. Stb.-Zewen 574 km.

Dresden, am 30. Oktober 1901. (2880)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 1. November 1901 wird zum Tarifheft 2 für den rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Güterverkehr der Nachtrag I ausgegeben, der im wesentlichen 1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Blitzenrod, Frischborn, Grebenhain-Crainfeld, Herbstein, Ilbeshausen, Lauterbach (Oberhessen) neu, Nösberts und Rixfeld; 2. anderweite, ermässigte Entfernungen für die Station Herborn; 3. erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für Bockenheim, Frankfurt a/M. Hauptbhf., Hanau Nord und Hanau West enthält. Die Entfernungen zu 1 gelten vom 1. November 1901, die zu 2 vom Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Herborn-Hartenrod, die zu 3 vom 1. Januar 1902 an. Abzüge des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, am 30. Oktober 1901. (2881)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Tarif, Theil II, Heft 2.

Die am rechten Donauufer gelegene Budapester Station Buda-császárfürdö-kitérö wird am 1. November mit den für Budapest allgemein gültigen Frachtsätzen in die Ausnahmetarife a, b, c, d, e einbezogen. Soweit Buda-császárfürdö-kitérö in den Ausnahmetarif c (Kleie) schon aufgenommen ist, werden mit dem bezeichneten Tage die niedrigeren Sätze der Station Budapest auf diese Station übertragen.

Breslau, den 24. Oktober 1901. (2882)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr (Gruppen V/VIII).

Die durch die Tarifhefte 1 und 4 für den rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verkehr am 1. Oktober d. J. für die Stationen Grosszschocher, Kamenz i/Sachsen, Plagwitz-Lindenau, Röderau und Weida der sächsischen Staatsbahnen eingeführten Entfernungen und Frachtsätze finden mit sofortiger Gültigkeit auch Anwendung im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der preussischen Staatsbahnen, im Verkehr mit der Station Röderau jedoch nur insoweit, als bisher im mitteldeutsch-linksrheinischen Tarif bereits Entfernungen vorgesehen waren.

Cöln, den 27. Oktober 1901. (2883)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Januar 1902 gelangen zwei neue Obstausnahmetarife zur Einführung, u. zw. Theil VI, Heft Nr. 1 für den Verkehr mit Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol), sowie der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien),

ferner Theil VI, Heft Nr. 2 für den Verkehr mit Ungarn.

Die beiden Tarife bringen zumeist Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen aber auch Frachterhöhungen mit sich.

Der Preis des Heftes Nr. 1 beträgt 0,90 ℳ = 1,10 Kr., jener des Heftes Nr. 2 1,20 ℳ = 1,40 Kr.

Die seitherigen Tarife, Theil VI, Heft Nr. 1 und 2 vom 1. Dezember 1896 treten am 1. Januar 1902 ausser Kraft.

München, den 25. Oktober 1901. (2884)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Saarkohlenverkehr nach Oesterreich.

Für die Beförderung von Gaskohlen ab den unten genannten Saargrubenstationen nach Bozen-Gries, Innsbruck, Ischl, Linz, Salzburg, Steyr und Wels werden ab 1. Januar 1902 bis Ende 1902 besondere Frachtermässigungen zugestanden, wenn die Sendungen in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen aufgegeben werden, an Gasfabriken adressirt sind und im Laufe des genannten Jahres eine Gesammtmenge von mindestens 400 Wagenladungen durch einen Versender verfrachtet wird.

Die ermässigten Frachtsätze, von welchen jene für Simbach trst. für den Verkehr mit Ischl, Linz, Steyr und Wels gelten, betragen:

Von	nach			
	Bozen-Gries	Innsbruck	Salzburg	Simbach trst.
	Mark für 100 kg			
Altenwald	1,76	1,38	1,22	1,10
Camphausen	1,77	1,39	1,22	1,10
Dechen	1,75	1,42	1,20	1,08
Dudweiler Grube . .	1,77	1,38	1,22	1,10
Heinitz	1,75	1,42	1,20	1,08
Kreuzgraben	1,77	1,39	1,22	1,10
Maybach	1,77	1,40	1,22	1,10
Sulzbach Grube . .	1,76	1,39	1,21	1,10

Die Abfertigung der Sendungen nach Bozen-Gries, Innsbruck und Salzburg erfolgt direkt zu den Frachtsätzen der bestehenden Saarkohlen-Ausnahmetarife, der Sendungen nach Ischl, Linz, Steyr und Wels durch Kartirung auf Simbach zu den hierfür bestehenden direkten Frachtsätzen; die hiernach gegenüber obigen ermässigten Sätzen gezahlte Mehrfracht wird gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe durch die unterfertigte Verwaltung zurückgezahlt.

München, den 25. Okt. 1901. (2885)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil III, Heft 4 vom 1. April 1901 (Getreideverkehr Galizien-Bayern).

Mit Wirksamkeit vom 15. November 1901 ermässigen sich die Frachtsätze für die Station Spalt um 6 ₰ für 100 kg.

München, den 26. Oktober 1901. (2886)
Generaldirektion
der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. November 1900.

Mit Wirksamkeit vom 16. November 1901 wird die Station Puchheim in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

München, den 26. Oktober 1901. (2887)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

An Stelle des obenbezeichneten Gütertarifs wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 ein neuer Gütertarif in Kraft

treten. Derselbe wird u. a. insbesondere für den Verkehr mit den Bahnhöfen zu Frankfurt a/M. und mit Mannheim Neckarvorstadt anderweitige Tarifentfernungen und Frachtsätze enthalten, und es werden hierdurch in verschiedenen Verkehrsbeziehungen Frachterhöhungen eintreten.

Der Zeitpunkt, von dem ab der neue Tarif käuflich bezogen werden kann, wird später bekannt gegeben werden.

München, den 24. Oktober 1901. (2888)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif VI und Gruppenwechseltarif mit Gruppe VI, Oldenburg-hessischer Güterverkehr und Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Eröffnung der Nebenbahnstrecke Simmern-Castellaun für den Güterverkehr.

Am 28. Oktober d. J. werden die an der Neubaustrecke Simmern-Castellaun liegenden Stationen Cülz, Alterkülz, Castellaun eröffnet und gleichzeitig in den Gruppentarif VI, die Gruppenwechseltarife mit Gruppe VI, den oldenburg-hessischen Güterverkehr und den Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verband aufgenommen.

Die Stationen sind eingerichtet für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern sowie Wagenladungen; ausgeschlossen sind Fahrzeuge und Sprengstoffe.

Bis zur Herausgabe von Nachträgen sind der Frachtberechnung zu Grunde zu legen die Entfernungen von Simmern zuzüglich 6 km für Cülz, 10 km für Alterkülz und 16 km für Castellaun.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Mainz, den 26. Oktober 1901. (2889)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. November d. J. wird ein Nachtrag III zu dem Personen- und Gepäcktarife der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Theil II, vom 1. Januar 1900, enthaltend Besondere Bestimmungen, eingeführt. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben zum Preise von 5 ₰ für das Stück bezogen werden. Die bis zum 31. Oktober d. J. gelösten Fahrscheinbücher bleiben nach den bei ihrer Ausgabe in Kraft stehenden Bestimmungen gültig, demnach längstens bis Ende des Jahres 1902.

Dresden, am 29. Oktober 1901. (2890)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnpersonenverkehr.

Vom 1. November 1901 ab wird auf der Haltestelle Steinsdorf auch Gepäckabfertigung stattfinden. Fahrzeug- und Leichenabfertigung ist ausgeschlossen.

Breslau, den 23. Oktober 1901. (2891)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 15. November cr. ab erhalten die gewöhnlichen Rückfahrkarten im Binnenverkehr eine verlängerte Gültigkeitsdauer von 45 Tagen. Die Reise kann an einem beliebigen Tage innerhalb der Gültigkeitsdauer angetreten werden.

Berlin, im Oktober 1901. (2892)
Die Direktion der Reinickendorf-Liebenwalde-Gr.-Schönebecker Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

---

7. Verdingungen.

Verdingung der Neubauten von Empfangsgebäuden auf den Bahnhöfen Hetzerath und Uerzig.

Unter Zugrundelegung der bei Staatsbauten gültigen „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" und der „allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten" sollen die Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmer-, Schmiede-, Dachdecker- und Klempnerarbeiten sowie die theilweisen Lieferungen zum Neubau von 2 Empfangsgebäuden auf den Bahnhöfen Hetzerath und Uerzig in 2 Loosen öffentlich verdungen werden.

Das Empfangsgebäude zu Hetzerath erhält eine bebaute Grundfläche von 253 qm, dasjenige zu Uerzig von 228 qm.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude zur Einsichtnahme aus.

Verdingungshefte werden von hier gegen kostenfreie Einsendung von je 2 ℳ ohne Zeichnungen und von 4 ℳ (in baar) mit Zeichnungen für jedes Gebäude abgegeben.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung: „Empfangsgebäude zu Hetzerath" bezw. „Uerzig" bis zum 16. November d. J., Vormittags 12 Uhr an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 26. Oktober 1901. (2893)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 3.

Lieferung von Holzkohlen, Torfmull und Gewerbesalz.

Die Lieferung der für das Etatsjahr 1902 erforderlichen 160 000 kg Holzkohlen, 40 000 kg Torfmull und 20 000 kg Gewerbesalz (gem. Viehsalz) soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

26. November d. J., Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 17. Dezember 1901.

Magdeburg, den 30. Okt. 1901. (2894)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 4 418 800 kg Stabeisen in 25 Loosen, 91 200 kg Bandeisen in 3 Loosen, 186 500 kg Kesselblechen in 6 Loosen, 1 386 100 kg Eisenblechen in 18 Loosen, 78 900 kg Sprengringeisen in 3 Loosen, 347 400 kg Winkeleisen in 10 Loosen, 217 500 kg verschiedenem Formeisen in 6 Loosen und 22 400 kg Lokomotiv-Rauchkammer-Rohrwänden in 3 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 21. November 1901, Vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 24. Dezember 1901.

Berlin, den 1. November 1901. (2895)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Bettungskies und Steinschlag.

Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1902 für den Direktionsbezirk Magdeburg und für den Bezirk der Betriebsinspektion 1 in Stendal (Direkt. Hannover) erforderlichen

a) 95 000 cbm Bettungskies und
b) 60 000 „ Steinschlag

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von je 50 ₰ für Kies oder Steinschlag bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

zu a) 21. November 1901, Vormittags 9 Uhr,
zu b) 21. November 1901, Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 21. Dezember 1901.

Magdeburg, den 29. Oktober 1901. (2896)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Lokomotiven.

Die in den Hauptwerkstätten Breslau 3 und Lauban stehenden ausgemusterten 5 Stück Lokomotiven sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden.

Der Bietungstermin findet am 7. November d. J., Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofes, hier, statt. Verkaufsbedingungen, Angebotsbogen und ein Verzeichniss der zum Verkauf ausgeschiedenen Lokomotiven nebst Gewichtsangaben können gegen porto- und bestellgeldfreie Zusendung von 80 ₰ von unserem Centralbüreau (Zimmer 41) während der Dienststunden von 8—3 Uhr bezogen werden. Die Angebote sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven" versehen an uns einzusenden.

Breslau, im Oktober 1901. (2897)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 87. 6. November 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 31 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Neuere französische Urtheile über die deutsche Verkehrspolitik.

Emmanuel Fochier. Licencié-ès-Lettres et Docteur en droit. L'éxploitation des chemins de fer par l'Etat en Allemagne. Paris 1901.

Albert Aftalion. Chargé de cours d'économie politique à l'Université de Lille. Le développement des principaux ports maritimes de l'Allemagne. Sonderabdruck aus der „Revue d'économie politique". Paris 1901.

Franz Hamon. Sous-chef de bureau au ministère des finances. L'avenir de la politique française en matière de chemins de fer. Complément à l'ouvrage de M. R. de Kaufmann. Paris 1900.

Es ist eine besonders erfreuliche Erscheinung der jüngsten Vergangenheit, dass sich französische Gelehrte mit dem eingehenden Studium der deutschen Wirthschaftspolitik, vor allem der Verkehrspolitik beschäftigen. Wir dürfen dies mit umso grösserer Anerkennung begrüssen, wenn bei solchen Studien nicht allein die französische, sondern auch die deutsche Fachlitteratur in umfassender Weise berücksichtigt wird, ja wenn die Gelehrten die Mühe und die Unbequemlichkeiten eines längeren Aufenthalts in Deutschland nicht scheuen, um sich thunlichst eingehend auch an Ort und Stelle über unsere Verhältnisse zu unterrichten. Die beiden ersten der oben genannten Werke, mit denen ich die Leser der Vereinszeitung bekannt machen möchte, sind das Ergebniss derartiger gründlicher Untersuchungen. Der Verfasser des zuletzt verzeichneten Buches beschäftigt sich im Anschluss an das bekannte, von ihm ins Französische übersetzte Werk des Berliner Privatdozenten, Geheimen Regierungsrath Professor Dr. Ritter v. Kaufmann-Asser über die Eisenbahnpolitik Frankreichs in erster Linie mit den französischen Eisenbahnen. Er lässt es dabei aber nicht fehlen an mancherlei Seitenhieben gegen die deutsche Eisenbahnpolitik, über die sich durch Quellenstudium zu unterrichten er nicht für nöthig gehalten hat. Er schwört lediglich in verba magistri und hat ausser dessen Werk nur noch vereinzelte Bemerkungen der Tagespresse benutzt, die seine Auffassungen bestätigen sollen. Der Hauptzweck seines Buches ist, die Franzosen vor den in der französischen Abgeordnetenkammer vor etwa zwei Jahren eingebrachten Anträgen eines Uebergangs zum Staatsbahnsystem in Frankreich zu warnen. Die beiden erstgenannten französischen Gelehrten machen ihren Landsleuten ihre Darstellung gleichfalls durch Hinweis auf die Verhältnisse ihres eigenen und anderer Länder verständlicher, und auch für deutsche Leser gewinnen ihre Bücher hierdurch Werth und innere Bedeutung.

I.

Die Verkehrsverhältnisse, die Verkehrsanstalten, die wirthschaftliche Entwickelung Frankreichs und des Deutschen Reiches sind in sehr vielen wesentlichen Punkten ausserordentlich verschieden. In Frankreich ein dichter, aber ein nur langsam fortschreitender Verkehr, im Deutschen Reich in dem letzten Menschenalter eine gewaltige Hebung der Industrie, des Handels, die, nach der Ansicht grosser Bevölkerungsklassen, auf den allmählichen Uebergang vom Agrar- zum Industriestaat hindeutet. In Deutschland Staatsbahnen, starkes Eingreifen der Regierung beim Bau und Betrieb der Eisenbahnen, beim Ausbau des Wasserstrassennetzes, ja in die ganze wirthschaftliche Bewegung, in Frankreich die Wasserstrassen zwar meist in den Händen des Staats, die überwiegende Mehrzahl der Eisenbahnen vorerst noch auf zwei Menschenalter hinaus im Besitz und dem Betriebe mächtiger Privatunternehmer, mitten zwischen ihnen eingekeilt ein verhältnissmässig kleines Staatsbahnnetz, das schon vermöge seiner Lage und seines Umfangs ausser Stande ist,

in der Verkehrspolitik eine ausschlaggebende Rolle zu spielen. Dabei bei der grossen Mehrzahl der Bevölkerung vorläufig noch entschiedene Abneigung gegen das, was wir eine sozialpolitische Thätigkeit der Regierung zu bezeichnen pflegen. In Frankreich eine wohlhabende, sesshafte Bevölkerung, deren Zahl seit vielen Jahren sich kaum verändert hat, in Deutschland ein Anwachsen der Einwohner um jährlich 800 000, eine starke Wanderung innerhalb des Reiches, eine lebhafte Auswanderung in die Fremde.

Derartige Verschiedenheiten muss man sich vor Augen halten, wenn man Vergleiche zwischen den beiden Ländern zieht, oder gar, wenn man eine Nutzanwendung von dem einen Staat für den anderen machen will. Selbst begeisterte deutsche Bewunderer der französischen Eisenbahnpolitik werden kaum so weit gehen, den Verkauf der deutschen Staatsbahnen an eine Anzahl grosser Unternehmer und ihre Verwaltung nach dem Muster der französischen Privatbahnen zu empfehlen, und wer so etwas vorschlagen sollte, der weiss ganz genau, dass derartige Rathschläge nicht die geringste Aussicht hätten, befolgt zu werden. Ebensowenig besteht in Frankreich zur Zeit die Neigung zum Uebergang zum Staatsbahnsystem, wenngleich sich dort einzelne Stimmen für eine solche Maassregel immer wieder finden und selbst im Parlament Gehör zu schaffen wissen. Ungeachtet dieser Verschiedenheit der wirthschaftlichen Zustände beider Länder, die, auch soweit sie durch Menschensatzungen beeinflusst werden können, in absehbarer Zeit wohl so bleiben werden wie sie sind, erscheint es besonders anziehend, sich Rechenschaft darüber zu geben, wie sich diese Verhältnisse auf so verschieden gestaltetem Boden entwickelt haben, und den Ursachen dieser Erscheinungen nachzuforschen. Nach dieser Richtung hin gewähren die beiden Bücher von Aftalion und Fochier reiche Ausbeute.

II.

Zuvor jedoch einige Worte über das Buch des Herrn Hamon. Beinahe die Hälfte besteht aus Anlagen, theils statistischen Zusammenstellungen, theils Abdrücken parlamentarischer Berichte und Verhandlungen u. dergl. Der erste darstellende Theil knüpft an die Schlussfolgerungen des Herrn v. Kaufmann, „eines Schriftstellers voll von Sympathien für Frankreich“ (S. 2), an. Mit peinlicher Sorgfalt werden die Kritiken über dessen Werk — natürlich nur die günstigen — zusammengestellt. Sodann schildert der Verfasser die seit Herausgabe jenes Werkes vorgefallenen Ereignisse, den gegenwärtigen Zustand der französischen Bahnen, die vor einigen Jahren gemachten Verstaatlichungsvorschläge, und stellt Betrachtungen an über die gegen diese sprechenden Bedenken. Die von seinem Gewährsmann gegen die preussisch-deutsche Eisenbahnpolitik gerichteten Angriffe werden dabei — damit sie der Leser ja nicht übersieht, in fetter Schrift — gewissenhaft wiederholt und mit Genugthuung, ja man möchte sagen Schadenfreude, als unwiderleglich und durchweg zutreffend behandelt.

Neue Verträge sind in den letzten Jahren abgeschlossen mit der Mittelmeerbahn, der Südbahn, der Westbahn, der Gesellschaft der Departementsbahnen (meist Nebenbahnen). Die Sache liegt jetzt in Frankreich so, dass (S. 45) „fast alle Linien von allgemeiner Bedeutung den Netzen der sieben grossen Bahnen eingefügt sind. Sechs reiche und mächtige Gesellschaften besitzen mehr als $^3/_4$ der Eisenbahnen und dabei die ertrags- und verkehrsreichsten Linien. Der Staat betreibt das siebente Netz, in dem sich keine einzige Strecke mit grossem Verkehr befindet, und das, erdrückt durch die Maschen der West- und Orleansbahnnetze, lediglich infolge dieser Thatsache, einer Verderben bringenden Konkurrenz unterliegt.“ Ist es, möchte ich doch bescheiden fragen, da zu verwundern, wenn die Staatsbahnen in Frankreich eine geringere kilometrische Einnahme und einen ungünstigeren Betriebskoeffizienten aufweisen, als die grossen Gesellschaften? (S. 98 ff.) Herr Hamon verkennt gleichwohl nicht, dass die Verwaltung der Staatsbahnen Fortschritte gemacht und dem Lande Dienste geleistet hat; dass auch gewisse Aenderungen der gegenwärtigen Verhältnisse, natürlich unter voller Aufrechterhaltung des bestehenden Systems, erforderlich sind. Welche Aenderungen ausführbar und nöthig sind, darüber spricht er sich mit grosser Zaghaftigkeit aus. Er scheint die Möglichkeit der Abtretung oder den Mitbetrieb einiger Strecken der Orleans- und der Westbahn im Sinne zu haben (S. 191 - 199).

In der Beurtheilung der französischen Eisenbahnpolitik steht Hamon ganz auf demselben Boden wie der deutsche Schriftsteller, voll von Sympathien für Frankreich, dessen Werk er übersetzt und damit den Franzosen leichter zugänglich gemacht hat. Nur an einem Beispiel möchte ich zeigen, in welcher Weise er sein Urtheil begründet.

Wenn auch Frankreich in der Entwickelung seiner Verkehrsmittel in den letzten 30 Jahren erhebliche Fortschritte gemacht hat, so muss Hamon doch auch zugeben, dass es heute noch nicht seinen Nachbarländern, vor allem Deutschland und England, ebenbürtig ist. Um aber die Fortschritte Frankreichs zu beweisen, wird eine Tabelle eines Herrn Théry abgedruckt (S. 111 und 112), in der die Jahre 1868 und 1898 gegenübergestellt und die wirthschaftlichen, vor allem die Verkehrsverhältnisse beider Jahre sowohl in absoluten Zahlen als auch im Verhältniss zur Einwohnerzahl verglichen werden. Nun hatte Frankreich 1868 (mit Elsass-Lothringen) 38 450, im Jahre 1898 (ohne Elsass-Lothringen) 38 660 Einwohner; d. h. die Zahl der Einwohner ist dieselbe geblieben. Dass die in demselben Zeitraume erfolgte Vermehrung des Verkehrs und der Verkehrsmittel, zurückgeführt auf die Einwohner, in einem Lande mit gleichbleibender Bevölkerung unendlich grösser sein muss, als in einem Lande, dessen Bevölkerungszahl mit der Vermehrung der Verkehrsmittel gleichzeitig gewaltig fortschreitet, liegt doch wohl für jeden denkenden Menschen auf der Hand. Wir haben hier einen neuen handgreiflichen Beweis dafür, wie unrichtig es ist, die Eisenbahnausstattungsziffer lediglich nach dem Verhältniss der Eisenbahnlänge zu der Bevölkerung zu beurtheilen. Da unser Verfasser um jeden Preis die scheinbare Ueberlegenheit der französischen Privatbahnpolitik über die Staatsbahnpolitik anderer Länder nachweisen will, so unterlässt er wohlweislich, seine Leser auf diese Bedenken aufmerksam zu machen.

Mit seiner Bekämpfung der verschiedenen Pläne französischer Politiker, zum Staatsbahnsystem in Frankreich überzugehen, und insbesondere des Antrages des Abgeordneten Bourret brauchen wir uns nicht zu beschäftigen. Die Zeiten sind jetzt ganz andere, als in den Jahren 1877 bis 1882, in denen der Uebergang zur Staatsbahnpolitik in Frankreich in der That ernstlich in Frage stand und meiner Ueberzeugung nach lediglich infolge des frühzeitigen Todes von Gambetta vereitelt wurde. Heute beschäftigen, wie bereits bemerkt, die Bevölkerung andere Dinge, das Interesse an der Eisenbahnpolitik ist zurückgetreten. Die Leser dieser Zeitung aber würden sich mit Recht beklagen, wenn ich sie aus Anlass dieses Buches mit den alten, abgestandenen, durch die Wissenschaft und die Erfahrung längst widerlegten Gründen gegen das Staatsbahnsystem behelligen wollte. Diese Fragen sind bei uns nicht mehr streitig, Herrn Hamon gelingt es nicht, auch nur einen einzigen neuen Gesichtspunkt aufzufinden, und dass man in Frankreich mit Erfolg beginnt, sich von den Vorurtheilen gegen das Staatsbahnsystem loszumachen, davon geben die beiden anderen Schriften, mit denen wir uns in folgendem beschäftigen wollen, ein lehrreiches Zeugniss.

In einem Schlusskapitel spricht Herr Hamon seine volle Zufriedenheit mit der Lage der französischen Eisenbahnen aus. Tarifreformen wären ja sehr schön, aber sie kosten Geld und zwar nicht allein den Gesellschaften, sondern auch dem Staat. Eine Verschärfung der Aufsicht, wie sie jetzt so gern verlangt wird, ist zwar kaum nöthig und kostet auch Geld, aber warum nicht den Reformpredigern dieses Zugeständniss machen? Schaden würde es jedenfalls nicht viel. Also gilt es, weiter fortzuschreiten auf den Bahnen der bewährten Eisenbahnpolitik in der Erwartung, dass nach einem halben Jahrhundert der französische Staat der freie Eigenthümer eines ertragreichen

Eisenbahnnetzes sein würde, „eine Politik, die im hohen Grade den wirthschaftlichen Interessen entspricht und in Frankreich in jedem Falle der deutschen Verwaltung vorzuziehen ist". „Mag man auch Herrn v. Kaufmann vorwerfen, dass er einen etwas dithyrambischen Ton angeschlagen hat bei seinem Loblied auf das französische System, so kann man doch die für unser Nationalgefühl so tröstlichen Schlussfolgerungen des deutschen Schriftstellers ohne allen Vorbehalt als zutreffend annehmen, soweit sie sich auf die vermuthlichen finanziellen Vortheile beziehen, die dem Staat um die Mitte unseres Jahrhunderts aus Eisenbahnen zufliessen werden." (S. 207.) Und deswegen erscheint es Herrn Hamon als Werk eines guten Franzosen, durch Veröffentlichung dieser Eisenbahnpolitik Frankreichs zu zeigen, dass „der Fremdling uns lehrt, eine Sache zu schätzen, die so viele unserer mangelhaft unterrichteten Landsleute zu zerstören bemüht sind". (S. 205)

Mit dieser Selbstgenügsamkeit schliesst der Uebersetzer des Herrn v. Kaufmann. Es würde sich kaum verlohnt haben, die Leser dieser Zeitung mit ihm bekannt zu machen, wenn ich nicht nun auch zeigen könnte, dass solche Bücher doch auch in Frankreich keine allgemeine Zustimmung finden, dass französische Gelehrte ihre Schwächen und zahlreichen Unrichtigkeiten erkannt haben und ihre Landsleute vor den falschen Schlüssen, die man daraus ziehen könnte, offen und entschieden verwarnen.

III.

Die Abhandlung von Aftalion hat zum Mittelpunkt ihrer Betrachtungen die deutschen Seehäfen gemacht und zwar die Nordseehäfen H a m b u r g und B r e m e n, die Ostseehäfen L ü b e c k, K i e l, D a n z i g und K ö n i g s b e r g. Er gibt eine eingehende Darstellung der Hafenanlagen selbst, würdigt insbesondere die Vorzüge der Freihafenstellung. Er berichtet, was für den Ausbau der Häfen, für die Verbesserung der Schifffahrt auf den in die Häfen mündenden Flüssen geschehen ist, wie sich infolge dessen die Handelsflotte vermehrt, und wie diese Erweiterung beigetragen hat zu neuer grossartiger Entwickelung des Schiffsbaus. Dann schildert Aftalion den Verkehr, der sich in den Häfen entwickelt hat, den Schiffsverkehr sowohl als den grossen, immer steigenden Ein- und Ausfuhrhandel, der gerade mit den Seehäfen zusammenhängt.

In einer Einleitung setzt der Verfasser auseinander, dass diese Erscheinungen auf drei Ursachen beruhen: einmal dem allgemeinen A u f s c h w u n g des wirthschaftlichen Lebens in Deutschland, sodann der mit grosser Sachkunde ausgeführten Verbesserung und stetigen Erweiterung des W a s s e r s t r a s s e n n e t z e s und zum dritten der T a r i f p o l i t i k d e r S t a a t s b a h n e n.

Die thatsächlichen Unterlagen seiner Darstellung sind zwar in Deutschland besser bekannt als in Frankreich, wie sie auch durchweg deutschen Quellen entnommen sind. Immerhin aber wird auch der deutsche Leser mit einem gewissen Gefühl von Genugthuung Kenntniss davon nehmen, mit welcher Gründlichkeit sich dieser gelehrte Franzose in unsere Verhältnisse eingelebt, mit welcher Geschicklichkeit und Sachkunde er die wichtigeren Zahlen zusammengestellt hat.

So seine Erörterungen über die Bedeutung der Freihafenstellung für die deutschen Seeplätze. Hamburg ist der einzige Platz, der noch einen wirklichen Freihafen hat. Bremen hat nur seinen Zollausschluss, seinen Freibezirk behalten, und ähnliche Freibezirke wie in Bremen sind neuerdings für Stettin und Danzig geschaffen. Von dieser Einrichtung haben vor allem Handel und Schifffahrt grosse Vortheile. Die in den Freihafen eingeführten Güter können dort auf Lager genommen, ausgesucht, verarbeitet, mit anderen Gütern vermischt und für die Wiederausfuhr oder für die Einfuhr in das Zollgebiet zubereitet werden. Die Schiffe können sich in dem Freigebiet unbehindert durch die Steuerbeamten bewegen, nach Bedarf und Bequemlichkeit in kürzester Frist löschen und laden, was besonders für die Dampfer von grösstem Werth ist. Der Kaufmann kann aber auch die vielleicht im Ausland besonders vortheilhaft eingekauften Güter im Freihafen beliebig lagern lassen und mit dem Weiterverkauf warten, bis sich, sei es im Auslande, sei es im Zollinlande, die Preise so gestaltet haben, dass der Verkauf gewinnbringend ist. Auf die Entwickelung der Industrie in dem Hamburger Freihafen wird weniger Werth gelegt.

Mögen diese Vortheile immerhin bedeutend sein, so dürfen sie doch nicht überschätzt werden. So ist die Menge der aus dem Freihafen wieder ausgeführten Güter eine im Verhältniss zu dem Gesammtverkehr nicht sehr erhebliche. Durch die Statistik lässt sie sich allerdings ziffermässig nicht genau feststellen, sie bildet indessen sicher nur einen nicht grossen Bruchtheil des Gesammtverkehres von 3 500 Millionen Mark, Ein- und Ausfuhr zusammen gerechnet, den Hamburg im Jahre 1899 aufwies.

Die Franzosen empfinden es besonders schmerzlich, dass die Häfen ihres Vaterlandes im Gegensatz zu den deutschen in ihrer Entwickelung einen Stillstand, ja zum Theil sogar einen Rückgang aufweisen. Darüber bringt Aftalion folgende Uebersichten.

Es betrug die Anzahl der Registertonnen der angekommenen Schiffe in:

	1880	1890	1899
Marseille	3 523 149	4 785 277	6 262 113
Havre	2 267 483	2 877 453	2 917 606
Hamburg	2 766 806	5 202 825	7 765 950
Bremen	1 169 466	1 723 809	2 406 748

Der Werth des Generalhandels betrug in Millionen Franken in:

	1880	1890	1899
Marseille	1 966	1 844	2 253
Havre	1 911	1 924	1 905
Hamburg	2 125	3 296	4 488
Bremen	713	1 022	1 305

In Marseille war 1880 der Schiffsverkehr lebhafter als in Hamburg, der Schiffsverkehr in Havre war dem von Hamburg ungefähr gleich. 20 Jahre später hat Hamburgs Schiffsverkehr den von Marseille erheblich überflügelt, er ist beinahe drei Mal so lebhaft geworden, als der von Havre. Der Handel beider französischer Häfen weist nahezu einen Stillstand auf, während der von Hamburg und Bremen sich fast verdoppelt hat.

Diese Umstände sind den Franzosen nicht entgangen. Man hat den Grund dafür vielfach in dem Mangel von Freibezirken in den französischen Häfen gefunden. Unser Verfasser ist anderer Meinung. Er glaubt nicht, dass sich in den französischen Häfen in ähnlicher Weise wie in den deutschen Freibezirke würden schaffen lassen, und dass eine solche Einrichtung dort von erheblichem Nutzen wäre.

Zunächst ist der französische Zolltarif nicht so einfach wie der deutsche. Man hat dort Höchst- und Mindestzölle, besondere Tarife für die Schweiz, einen Tarif für die Einfuhr aus den Kolonien, für die Güter aus Algier, die Waaren aus Tunis, man hat Zollzuschläge für die nicht unmittelbar aus den Ursprungsländern, sondern aus nichtfranzösischen Niederlagen eingeführten Waaren, und Zollzuschläge für gewisse Ursprungsländer (Surtaxe d'entrepôt und Surtaxe d'origine). Alle diese Verschiedenheiten kennt der einfache und klare deutsche Zolltarif nicht. Die Vielgestaltigkeit der Zollsätze steht aber einem freien Verkehr, einer Vermischung und Verarbeitung der mit den verschiedensten Zollsätzen belasteten Waaren hindernd entgegen. Wollte man in Frankreich für jedes Gut den ihm ursprünglich anhaftenden Zoll behalten, so würde das ganz unvermeidliche Zollhinterziehungen zur Folge haben. Wie liesse sich feststellen, ob die im Freibezirk befindlichen Güter aus Algier oder Tunis, aus einem Lande des Höchst- oder des Mindesttarifes entstammen, ob sie unmittelbar aus dem Ursprungslande kommen oder vor der Einfuhr an einem fremden Ort auf Lager gewesen sind? Zur Beseitigung solcher Schwierigkeiten hat man den Vorschlag gemacht, von allen von den Freihäfen in das Zollinland eingeführten Gütern die höchsten Zölle und die Lagerzuschläge zu erheben. Dann hätte der Freihafen nur für die Wiederausfuhr Werth und damit wären die meisten seiner Vortheile, die Erleichterung des Handels mit dem Zollinlande, verschwunden. Die für das Zoll-

inland bestimmten Güter müssten sofort verzollt und über die Grenze geschafft werden. Ein Aufenthalt der Schiffe im Freibezirk würde einem Verzicht des Gutes auf den nationalen Markt gleich sein.

Wie sich schon in Hamburg gezeigt hat, dass der Freihafen nur in beschränktem Umfange der Entwickelung gewisser Industrien förderlich ist, so würde in Frankreich noch viel weniger Raum zur Entfaltung der Industrie in einem Freihafen vorhanden sein. Den Erzeugnissen dieser Industrie wäre der inländische Markt verschlossen, weil sie durchweg mit den Höchstzöllen belastet wären. Die Industrie könnte also nur für die Ausfuhr arbeiten, d. h. für einen unsicheren, fortwährenden Schwankungen ausgesetzten Markt. Unter solchen Umständen ist wenig Aussicht, dass sich in einem französischen Freihafen industrielle Unternehmer niederlassen werden. Solange die gegenwärtigen Zollverhältnisse bestehen, kann nur dringend davor gewarnt werden, die grossen Summen zu verschleudern, die zur Anlage von Freibezirken in den französischen Häfen erforderlich wären.

IV.

Die gedrängte, aber erschöpfende Darstellung der Entstehung, der baulichen Entwickelung und des Verkehres der deutschen Häfen werden den französischen Lesern eine erwünschte Aufklärung darüber geben, welche Mittel in Deutschland aufgewendet werden konnten, um den Handel und Verkehr seiner Seestädte zu fördern, und was mit diesen Mitteln geleistet worden ist. Bei uns sind diese Thatsachen bekannt.

Den Bericht hierüber begleitet Aftalion mit folgenden Bemerkungen: „Hamburg ist heute der erste Hafen des Festlandes, der zweite in Europa nach London. Dieser Hafen allein bewältigt einen Verkehr, der beinahe so gross ist, wie der aller übrigen deutschen Häfen zusammengenommen. Er hat an sich gezogen einen Verkehr von 3 500 Millionen Mark, d. h. ungefähr die Hälfte des deutschen Seeverkehres. Der Raumgehalt der Schiffe, die in seinen Gewässern sich aufhalten, überschreitet 15 000 000 bis 16 000 000 t, das sind mehr als $^2/_5$ des Schiffsverkehres in den deutschen Häfen. Der Seeverkehr von Hamburg hat sich seit 1871 mehr als vervierfacht, sein Handel seit 1880 mehr als verdoppelt. Diese Erfolge verdankt allerdings Hamburg wesentlich seiner vor allen anderen Häfen bevorzugten Lage. Hamburg hat den Vortheil eines geradezu unvergleichlichen Hinterlandes, das durchzogen ist von einem Netz von Eisenbahnen, die in fünf grossen Bahnhöfen auslaufen, vor allem aber von dem grossen Elbstrom, der noch verlängert und erweitert ist durch zahlreiche Kanäle. Hamburg ist auf diese Weise die natürliche Mündung dieser gewaltigen deutschen Ausfuhrstrassen, die sich fortwährend noch ausdehnen und die nach dem Ausland von hier aus geleitet werden. Ausserdem ist der Hafen Hamburgs der Ausgangspunkt für die stets wachsende Einfuhr überseeischer Erzeugnisse, die von da aus nach allen Gegenden Europas vertheilt werden.“

„Von Melnik in Böhmen bei ihrem Zusammenfluss mit der Moldau bis zu ihrer Mündung in Cuxhaven bildet die Elbe eine Wasserstrasse von 833 km. Sie durchströmt grosse Theile von Deutschland, berührt Dresden und Magdeburg und führt Hamburg die Erzeugnisse der reichen Gebiete zu, die sie bewässert, die industriellen Erzeugnisse des Königreichs Sachsen, den Zucker der Provinz Sachsen und von Magdeburg.“ Das Gebiet der Elbe wird nach Böhmen hin erweitert durch die Moldau, nach Thüringen und Halle durch die Saale und Unstrut. Dazu kommen die Havel und die Spree mit 480 km Wasserstrassen, die Berlin mit Hamburg verbinden. Das Wasserstrassennetz, das in Hamburg ausmündet, hat eine Ausdehnung von insgesammt 3 043 km schiffbarer Ströme, die die reichsten und dichtest bevölkerten Gebiete Deutschlands durchziehen. Durch den Finowkanal und den Oder-Spreekanal ist die Elbe noch mit der Oder und ihrem Gebiet von 2 189 km schiffbarer Wasserstrassen, d. h. auch mit Breslau und Oberschlesien verbunden, die für Hamburg ebensowohl wie für Stettin das Hinterland bilden. Wie die Elbe mit Recht als die Ader gilt, die Hamburg seine Hauptnahrung zuführt, so ist Hamburg die Stadt, von der ganz Deutschland seine Nahrung bezieht. Und diese Wasserstrassen sind und werden andauernd verbessert und ausgebaut, so dass immer grössere Schiffe auf ihnen verkehren können.

V.

Bremen hat einen so mächtigen Aufschwung wie seine hanseatische Mitbewerberin nicht aufzuweisen. Wenn man aber die von Natur ungünstige Lage dieser Stadt berücksichtigt, so muss man staunen über die Energie, mit der Bremen die seiner Entwickelung entgegenstehenden Hindernisse beseitigt hat, um zu der immer noch sehr beneidenswerthen Stellung zu gelangen, die es unter den deutschen, ja den europäischen Häfen einnimmt.

Bremen fehlt vor allem ein Wasserstrassennetz, das sein Hinterland durchzieht. Die 366 km der Oberweser von Bremen bis Münden sind nur für Schiffe mit einem Tiefgang von 1 m zu befahren. Das Gewicht der zu Wasser ankommenden und abgehenden Güter erreicht noch nicht den 10. Theil, ihr Werth noch nicht den 20. Theil der auf dem Wasserwege von und nach Hamburg beförderten Waaren. Der Hauptvortheil Bremens bleibt seine Lage nahe bei der Nordsee, und es hat sich neben dem mächtigen Hamburg mit Erfolg eine selbständige Stelle im überseeischen Verkehr zu schaffen und zu erhalten verstanden. Es ist ihm dies gelungen dank der Verbesserung seines Hafens, der Korrektion der Unterweser, dank vor allem der unermüdlichen Geschicklichkeit seiner Kaufleute und seiner Rheder. Die grossen Schifffahrtsgesellschaften, der Norddeutsche Lloyd und die Hansa, führen Bremen beträchtliche Frachten zu. Die Bremischen Kaufleute haben aus ihrer schönen Stadt einen Handelsplatz ersten Ranges für bestimmte Waaren, für Tabak, Reis und Baumwolle geschaffen. Die Freihafenstellung hat dazu beigetragen, dass der Tabak und Reis ihre überlieferte Bedeutung beibehalten konnten. Die Ausnahmetarife der preussischen Staatsbahnen ersetzen zum Theil wenigstens die billigen Wasserfrachten, die Bremen fehlen. Eine lange Reihe künstlicher Anstrengungen, nicht aber natürliche Ursachen haben Bremen gestattet, der zweite Hafen von Deutschland zu bleiben. So sind denn auch Handel und Schifffahrt Bremens stetig gewachsen. Der Handel hatte 1899, Ein- und Ausfuhr zusammengerechnet, einen Werth von 1 044 Millionen Mark. In Frankreich weisen nur die Häfen von Marseille und Havre höhere Ziffern auf. Seit 30 Jahren hat sich das Gewicht der in Bremen ein- und ausgeführten Güter verfünffacht, ihr Werth beinahe verdreifacht. Gegenstand der Einfuhr bilden zum bei weitem grössten Theil Nahrungsmittel und Rohstoffe, und die meisten dieser Güter werden nach dem Zollinland weiter befördert; die Menge der in das Ausland weiter ausgeführten Waaren ist eine verhältnissmässig geringe.

Bremen leidet vor allem an dem Fehlen einer leistungsfähigen Wasserstrassenverbindung mit seinem Hinterlande. Es erwartet daher mit Sehnsucht die Annahme der Vorlage über den Mittellandkanal, mit dem es sich durch Kanalisation und Vertiefung der Weser eine Verbindung herstellen will.

In ähnlicher Weise wird die Bedeutung der Ostseehäfen, die Entwickelung der beiden grossen deutschen Schifffahrtsgesellschaften, des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikalinie, sodann der deutschen Schiffbaugesellschaften, des Vulkan, der Weser, der Werften von Blohm & Voss usw. geschildert. Ueberall zeigt Aftalion eine tüchtige Sachkenntniss, eine vollständige Beherrschung des fleissig zusammengetragenen Stoffes, ein gesundes, unbefangenes Urtheil.

VI.

Von den drei Ursachen dieses fortschreitenden Anwachsens der deutschen Seehäfen und ihres Verkehrs ist die hauptsächlichste der ganze, gewaltige wirthschaftliche Aufschwung des Deutschen Reichs in dem letzten halben Jahrhundert, hauptsächlich in den vergangenen drei Jahrzehnten. Die grosse Vermehrung der Bevölkerung (von 40 000 000 im Jahre 1870 auf 56 000 000 im Jahre 1900) hat ein gewaltiges Anwachsen von

Industrie und Handel herbeigeführt, das wiederum durch eine geschickte Zoll- und Handelspolitik, hauptsächlich durch die berühmten Handelsverträge der 90er Jahre gefördert ist. Als zweite Ursache tritt hinzu die Verbesserung der Wasserstrassen. Die grösseren Flüsse sind korrigirt und vertieft, so die Elbe mit den Nebenflüssen der Saale, Havel und Spree, die Oder, die Weichsel, der Oder-Spreekanal ist wesentlich erweitert und verbessert, der Elbe-Travekanal, der Kaiser-Wilhelmkanal sind neu gebaut. Vor 20 Jahren hatten die schiffbaren Ströme eine Länge von 12 441 km, im Jahre 1899 eine solche von 14 168 km. Vor 20 Jahren hatten $^2/_5$ der Wasserstrassen eine Tiefe von unter 1 m, nur $^1/_6$ eine Tiefe von über 1,50 m. Heute ist das Verhältniss so, dass fast $^2/_5$ der Wasserstrassen von Schiffen mit mehr als 1,50 m Tauchtiefe befahren werden können, während nur noch $^1/_7$ der Wasserstrassen so flach sind, dass nur Schiffe von geringerer Tiefe als 1 m darauf verkehren können. Der Tonnengehalt der Flussschiffe hat sich von 1 377 222 t im Jahre 1877 auf 3 370 447 t im Jahre 1897 vermehrt, die Zahl der Schiffe mit einem Tonnengehalt von mehr als 300 t ist in demselben Zeitraum von 411 auf 2 519 gestiegen. Wie sich diese Vermehrung und Verbesserung der schiffbaren Wasserstrassen für die Ausbreitung des Verkehrs von Hamburg geltend gemacht hat, haben wir oben gesehen.

Zum dritten ist es die Eisenbahntarifpolitik, die den Verkehr der Seehäfen fördernd beeinflusst hat, und zwar kommen hier die Ausnahmetarife der deutschen Eisenbahnen, in erster Linie der preussischen Staatsbahnen, in Betracht. Es besteht eine gewaltige grundsätzliche Verschiedenheit in der Politik der Ausnahmetarife bei Privatbahnen und Staatsbahnen. Die Privatbahnen führen Ausnahmetarife da ein, wo sie sich von ihnen eine Vermehrung ihrer Roh- und Reineinnahmen versprechen, mit anderen Worten, lediglich aus finanziellen Gründen. „In Preussen aber hat sich der Staat, als Eigenthümer und Beherrscher der Eisenbahnen, von anderen Gesichtspunkten leiten lassen. Gewiss beschäftigt sich auch die preussische Staatseisenbahnverwaltung mit der finanziellen Wirkung einer Tarifherabsetzung. Man hat ihr selbst in Deutschland vorwerfen können, dass sie sich zuviel damit beschäftige. (Der Verfasser beruft sich hier ‚beispielsweise' auf den Privatdozenten Dr. Ritter v. Kaufmann-Asser.) Aber gleichzeitig lässt sie sich von anderen Beweggründen mehr allgemeiner Art leiten. Sie bemüht sich durch ihre Tarife die heimische Industrie und Landwirthschaft gegen den fremden Wettbewerb auf dem deutschen und dem ausländischen Markt zu schützen. Jedenfalls kommt es in Preussen nicht vor, dass aus lediglich privatwirthschaftlicher Erwägung ermässigte Einfuhrtarife erstellt werden, die den Grundsätzen der allgemeinen Wirthschafts- und Zollpolitik entgegenstehen würden."

Die Ausnahmetarife, die Aftalion hiernach seinen Lesern vorführt, theilt er in zwei Klassen, die überseeischen Ausfuhrtarife und die Einfuhr- und Durchfuhrtarife, die hauptsächlich eine Begünstigung der deutschen gegenüber den ausserdeutschen Häfen bezwecken. Die ersteren kommen den deutschen Häfen nur mittelbar zu Gute, sie wollen hauptsächlich die deutsche Industrie und die deutsche Landwirthschaft in ihrem Kampfe gegen den Wettbewerb des Auslandes unterstützen. Unter diesen werden erwähnt: der allgemeine Stückgutausfuhrtarif, die Ausfuhrtarife für die Eisen- und Stahlindustrie, die Getreideausfuhrtarife. Sehr eingehend werden der deutsche Levantetarif und der deutsche Ostafrikatarif gewürdigt, deren Bedeutung besonders hoch geschätzt werden muss.

Die Ausnahmetarife, deren Aufgabe es ist, die Beförderung der seewärts eingeführten Güter über die deutschen Häfen zu lenken, sind meist nur für solche Güter bestimmt, die in der Regel in Deutschland nicht hergestellt werden, z. B. für Baumwolle, Petroleum, Reis, Kolonialwaaren. Die Erfolge dieser Tarife werden zum Theil beeinträchtigt durch den Wettbewerb der deutschen Flussschifffahrt, wie z. B. trotz der bedeutenden Herabsetzung der Fracht für Petroleum vom Bremen nach Westfalen, dem Rhein und Süddeutschland Mannheim seine beherrschende Stellung auf dem Petroleummarkt sich erhalten hat, weil sich die Tarife von den belgischen und den niederländischen Häfen über den Rhein immer noch billiger gestalten. Von besonderer Wichtigkeit sind für Bremen die billigen Tarife für Baumwolle gewesen, die diesen Hafen in den Stand gesetzt haben, seine Stellung als erster festländischer Baumwollmarkt zu behaupten. — Viele Einfuhrtarife sind für die deutschen Bahnen nur Durchfuhrtarife, sie gelten für den Verkehr der Seehäfen nach der Schweiz, Oesterreich, Russland, Polen, Galizien usw.

Für die Entwickelung der Ostseehäfen Danzig und Königsberg mit ihrem sehr beschränkten deutschen Hinterland sind die hauptsächlich der Durchfuhr dienenden, gegen den Wettbewerb der russischen Häfen gerichteten ermässigten Tarife für Getreide, Zucker und Holz von besonderer Wichtigkeit.

Diese Mittheilungen aus dem Inhalt der Abhandlung werden genügen, das oben ausgesprochene Urtheil zu begründen. Wie die Landsleute des Verfassers sicher sein dürfen, dass Aftalion ein richtiges Bild von unseren deutschen Verhältnissen zeichnet und seine Beurtheilung der deutschen Verkehrspolitik eine durchweg zutreffende ist, so können auch wir Deutsche aus den ungemein anziehend geschriebenen Aufsätzen unsere Kenntnisse und Anschauungen vielfach bereichern.

(Schluss folgt.)

Der Güterversand von der sibirischen Bahn im Jahre 1900.

Vereinzelte und gelegentlich ohne einen inneren Zusammenhang veröffentlichte Angaben über die Versandmengen von der grossen sibirischen Bahn sind wiederholt bekannt geworden. Aber bisher ist eine zusammenfassende Uebersicht über diese Güterbewegung nicht mitgetheilt worden. Es kann daher nur begrüsst werden, wenn nunmehr amtlich in der „Handels- und Industrie-Zeitung" die betreffenden Zahlen bekannt gegeben werden. Wir entnehmen dieser Veröffentlichung, dass die Menge der von der sibirischen Bahn im Jahre 1900 beförderten Güter trotz der kriegerischen Ereignisse im fernen Osten und der schlechten Ernte in Sibirien im Vergleich zum Jahre 1899 bedeutend grösser ist; im Jahre 1900 sind 42 800 000 Pud (1 Pud = 16,38 kg), im Jahre 1899 nur $39^2/_3$ Millionen Pud befördert worden. Die erste Stelle nehmen die Getreidefrachten ein; es sind im Jahre 1900 an Getreide aller Art 17 575 000 Pud befördert, von denen 2 123 190 Pud für die baltischen Häfen, 1 430 660 Pud für Archangel, 3 244 742 Pud für das europäische Russland, 3 588 100 Pud für den Ural, 6 805 166 Pud für das Verbrauchsgebiet an der Strecke der sibirischen Bahn und 383 165 Pud für die Stationen der Transbaikalbahn bestimmt waren. Der Versand der Getreidefrachten erfolgte vorzugsweise von den Stationen der Strecke Tscheljäbinsk-Petropawlowsk. Dieses Produktionsgebiet lieferte fast die gesammte Weizenmenge (9 000 000 Pud). Die Transporte der einzelnen Kornarten erreichten: Weizen 9 932 340 Pud, Roggen 485 957 Pud, Hafer 2 385 289 Pud, Mehl 3 972 503 Pud, Oelsaaten 584 483 Pud; im Jahre 1899 wurden dagegen befördert: 7 570 892 Pud Weizen, 2 510 000 Pud Roggen, 3 241 000 Pud Hafer, 799 000 Pud Mehl, 397 000 Pud Oelsaaten. Ferner sind im Jahre 1900 befördert worden: 5 647 Pferde, 9 705 Stück Hornvieh, 585 000 Pud Fett, 322 000 Pud Häute und Leder, 665 000 Pud Butter (es wird dies vermuthlich geschmolzene Butter sein), 1 086 000 Pud Schmandbutter, 2 492 000 Pud Fleisch, 230 000 Pud Wolle. Die Schmandbutter war fast ausschliesslich für die Häfen des baltischen und schwarzen Meeres bestimmt. Von den übrigen Frachten verdienen erwähnt zu werden: Thee 1 594 000 Pud, Geflügel 92 000 Pud, Nüsse 67 000 Pud, Steinkohle 1 239 000 Pud.

Man sieht aus diesen Zahlen ja allerdings, dass eine Zu-

nahme der bewegten Gütermengen, soweit sie aus dem Gebiete der sibirischen Bahn kommen, stattgefunden hat. Aber wo ist die befürchtete Ueberschwemmung des europäischen Russlands, ja sogar der gesammten Märkte Europas mit Gütern und namentlich mit Getreide? Von alledem ist nichts eingetreten, vielmehr geht die Entwickelung naturgemäss langsam vor sich, denn es müsste nicht nur die Eisenbahn gebaut, sondern auch das Land kultivirt werden, bevor geerntet werden könnte, und das braucht selbstverständlich Zeit. Mit der Zeit wird ja aber wohl eine Entwickelung vor sich gehen, die grösseren Verhältnissen, zu denen gewiss die Vorbedingungen durch die reiche Natur des Landes gegeben sind, die Wege bahnen wird.

Wie sehr diese Auffassung der Verhältnisse, die wir stets vertreten haben, auch allmählich in der Residenzpresse zum Durchbruch kommt und Anerkennung findet, entnehmen wir unter anderem einer Ausführung der deutschen „St. Petersburger Zeitung“, in der auseinander gesetzt wird, dass im engsten Zusammenhange mit der Kolonisation des Landes der Körnerbau und mit diesem wiederum die Getreideausfuhr steht, auf die man dereinst grosse Hoffnungen setzte, die aber, wie es sich bereits erwiesen hat, sehr trügerisch gewesen sind. Wir entsinnen uns, schreibt die genannte Zeitung, noch der Hochfluth von Zeitungsartikeln, die vor der sibirischen Gefahr warnten und ganz Russland aufregten. Diese Sturmwarnungen haben aber nur bewiesen, dass man noch vor wenigen Jahren die wirthschaftlichen Verhältnisse Sibiriens so schlecht kannte, dass man das sibirische Getreide, das auf den Weltmarkt zu gelangen suchte, durch Tarifmaassregeln nach Archangel ablenkte, um die Produktion des europäischen Russland vor einem Wettbewerber zu schützen, den man sehr stark überschätzt hat.

Die wenigen Millionen Pud sibirischen Getreides, die nach Archangel gelangen, würden die Produktion des europäischen Russland in keiner Weise beeinflussen, wohl aber könnte dieses wohlfeile Getreide mit Nutzen den sogenannten Nothstandsgebieten zugeführt werden, die, wie die Erfahrung vieler Jahre lehrt, in bestimmten, kurzen Zwischenräumen von Missernten betroffen werden. Thatsächlich wird auch schon sibirisches Getreide zu diesem Zweck verwendet, wenn sich in Westsibirien Ueberschüsse ergeben. Seit einer Reihe von Jahren sind aber diese Ueberschüsse sehr klein gewesen, denn das fruchtbare Gebiet ist wiederholt gleichfalls von Misswachs heimgesucht worden.

Ueberdies ist zu berücksichtigen, dass das Getreide Westsibiriens entsprechender verwendet wird, wenn es nach Ostsibirien gelangt, das sich selbst zu ernähren nicht imstande ist und bisher in grossen Mengen amerikanisches Getreide beziehen muss. Thatsächlich fliesst das westsibirische Getreide in grösseren Mengen in den Osten ab, als nach Archangel, um von dort auf den Weltmarkt zu gelangen. Dass der Abfluss nach dem Osten ein immer stärkerer werden wird, unterliegt schon deshalb keinem Zweifel, da die Bevölkerungsdichtigkeit Ostsibiriens ständig zunimmt und die dort ganz ausserordentlich hohen Getreidepreise bei weitem verlockender sind als die Ausfuhrpreise in Archangel. Das genannte Residenzblatt kommt dann zu dem Schlusse, dass die Länge der Strecken, die die sibirische Eisenbahn an den Weltmarkt anschliessen sollen, den zwingenden Einfluss ausüben und schon gegenwärtig mit Deutlichkeit darauf hinweisen, dass der Weltmarkt für sibirische Stapelwaaren durch diese Verhältnisse so gut wie verschlossen ist, wenn der Zugang nicht auf künstliche Weise, d. h. durch Herabsetzung der Eisenbahntarife, ermöglicht werden soll. Das ist annähernd das Gegentheil von dem, was bisher als Wahrheit galt. Gleichzeitig ist das aber in seiner Allgemeinheit auch wiederum nicht richtig, denn Sibirien liefert eine ganze Anzahl von Ausfuhrartikeln, die bei ihrem hohen Werthe sehr wohl den weiten Transport und die hohen Transportkosten zu tragen vermögen. Wir erinnern nur an die kostbaren Rauchwaaren, Wild, Vieh, Butter usw.

Dass das Getreide nicht auf den europäischen Markt in grossen Mengen gelangen kann, ist aber für die Sibirier durchaus kein Fehler, denn es kann mit mehr Nutzen im eigenen Lande abgesetzt werden, und zwar lässt es sich überhaupt nicht absehen, wann hierin eine Aenderung eintreten wird, denn die Abzweigung der sibirischen Bahn zur chinesischen Grenze eröffnet dem westsibirischen Getreide ein Absatzgebiet von beinahe unbeschränkter Aufnahmefähigkeit.

Wir führten vorstehend auch Butter an, als eine von jenen Waaren, die sehr wohl an den europäischen Markt gebracht werden können. Gerade Butter hat in kurzer Zeit eine ganz ausserordentliche Bedeutung für die sibirische Viehzucht erlangt. Der Bau der sibirischen Eisenbahn übte auf die Butterproduktion geradezu eine Wunderwirkung aus. In wenigen Jahren bedeckten sich die Guvernements Tobolsk und Tomsk sowie die Gebiete Ssemipalatinsk und Akmolinsk mit einem dichten Netz von Meiereien; allein im Guvernement Tomsk bestehen gegenwärtig über 700 Meiereien.

Mit beinahe fieberhafter Eile wurden immer mehr neue Meiereien angelegt, oft in der ursprünglichsten Weise. Bald liessen sich in den Hauptpunkten ausländische Ausfuhrhändler nieder, die die Ausfuhr in die Wege leiteten.

Der überaus schnelle Entwickelungsgang der sibirischen Buttererzeugung spiegelt sich in der Beschaffenheit der Butter wieder, die oft verräth, dass sie in ursprünglichster Weise hergestellt worden ist. Erst in der jüngsten Zeit hat die Butterproduktion ruhigere Bahnen eingeschlagen. Die Meiereien rüsten sich mit besseren Geräthen aus, sie stellten tüchtige Fachleute an und thun sich zu Genossenschaften zusammen. Die Folgen sind denn auch nicht ausgeblieben. Die Beschaffenheit der sibirischen Butter ist eine bessere geworden, und schon hat sie sich auf den ausländischen Märkten eine feste Stelle errungen.

Da die sibirischen Meiereien vorzugsweise für die Ausfuhr arbeiten, so ist es verständlich, dass die Mängel in der Beförderung einen hemmenden Einfluss auf die Entwickelung der Butterproduktion haben müssen.

Die nächste Aufgabe der sibirischen Eisenbahn wird nun wohl darin bestehen, dass sie den Ansprüchen der Buttererzeugung nachkommt, um ihr die schon erworbenen Absatzgebiete zu sichern. Dazu wird aber vor allen Dingen eine beschleunigte Beförderung in geeigneten Eisenbahnwagen gehören. Im Laufe dieses Jahres ist denn auch schon, wie wir bereits früher mitgetheilt haben, ein sehr grosser Schritt vorwärts geschehen, indem eigens für die Butterbeförderung erbaute Wagen in ganzen Zügen dem Hafen von Riga zugeführt werden, von wo die Butter direkt in grossen Dampfern, die wiederum mit Kühlräumen ausgestattet sind, weiter nach Dänemark und England geschafft wird. Allerdings lässt die Schnelligkeit des Verkehrs noch mancherlei Wünsche offen, die aber wohl auch mit der Zeit in dieser oder jener Form erfüllt werden dürften.

Jedenfalls ist aber die Butter mit Rücksicht auf die grossen dort vorhandenen Viehheerden einer von jenen Handelsartikeln, die mit gutem Gewinn für die Landwirthschaft abgesetzt werden können, und daher wäre es im Interesse der Entwickelung des Ackerbaues und der Viehzucht sehr zu wünschen, dass die Butter in stets gleichbleibender Güte hergestellt werde, damit sie sich auf den europäischen Märkten zu guten Preisen erhalten kann. Damit würde auch Europa den ersten wirklichen Nutzen von der grossen sibirischen Bahn ziehen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die III. Klasse in den deutschen Schnellzügen.** Der bekannte „Zonentarif“-Verfechter Dr. Ed. Engel hatte in der „Täglichen Rundschau“ dieser Tage unter der Aufschrift „Blitzzüge III. Klasse“ einen Aufsatz veröffentlicht, der geeignet war, die, wie jeder Kenner unserer Fahrpläne weiss, völlig irrige Vorstellung zu erwecken, als ob in Preussen und Deutschland die III. Klasse von den schnellsten Zügen so gut wie ausgeschlossen sei. Die „Nordd. Allg. Ztg.“ lässt dem Verfasser nun folgende Abfertigung zu Theil werden: „In einem hiesigen Blatt ist vor einigen Tagen unter der Ueberschrift: ‚Blitzzüge III. Klasse‘ ein Artikel mit zahlreichen ungenauen und unrichtigen Angaben über die Ausstattung unserer Schnellzüge mit der III. Klasse erschienen. Wir bemerken zunächst, dass auf den preussischen Staatsbahnen im Winter 1900/1901 täglich 80 331 Schnellzugkm gefahren sind. Von den Schnellzügen, die Wagen I.—III. Klasse führten, sind dabei 64 856 km täglich zurückgelegt, das sind beinahe 81 % (genau 80,8 %) aller Schnellzugkilometer. Von den D-Zügen allein führen etwa 50 nur I. und II. Klasse und 22 auch die III. Klasse. Von den ersteren werden etwa 57,7 %, von den letzteren 42.3 % aller Zugkilometer gefahren. Hierbei sind selbstverständlich die von der internationalen Schlafwagengesellschaft gefahrenen, nur die I. Klasse führenden L-Züge nicht mitgezählt. Dass gewöhnliche Schnellzüge I. bis III. Klasse in D-Züge mit I. und II. Klasse umgewandelt seien, ist nicht zutreffend. Dem Verfasser schwebt hier möglicherweise ein s. Zt. in der Presse viel erörterter Fall aus dem Jahre 1899 vor, in dem auf der Strecke Berlin-Köln-Hannover anstatt eines Tagesschnellzuges I. bis III. Klasse ein Nachtschnellzug I. bis III. Klasse gefahren und gleichzeitig ein neuer D-Zug I. und II. Klasse eingelegt wurde. Ebenso un-

richtig ist es, dass in den letzten Jahren die Einführung neuer Schnellzüge I. bis III. Klasse nicht mehr stattgefunden habe. An neuen Schnellzügen I. bis III. Klasse sind eingelegt: im Jahre 1897: 8, 1898: 8, 1899: 13, 1900: 9, 1901 sogar 31, ausserdem ist in letzter Zeit die III Klasse den D-Zügen 31/32 Köln-Hildesheim-Berlin und den Schnellzügen 9/10 Köln-Hannover-Braunschweig-Berlin beigestellt. Schon aus diesen Angaben ergibt sich, dass in Preussen auch für eine schnelle und bequeme Fahrt der Reisenden in III. Klasse doch erheblich besser gesorgt ist, als man es nach jenem Artikel annehmen muss, und dass in den letzten Jahren diese Fürsorge durchaus nicht nachgelassen hat.

In dem Artikel wird ferner behauptet, das Verlangen einer schnellen Beförderung auch der weniger reichen Klassen ‚sei in einigen der Haupteisenbahnländer' seit einem Menschenalter verwirklicht. Das einzige dieser ‚Haupteisenbahnländer', das genannt wird, ist England. Es ist ja richtig, dass dort ein Unterschied zwischen Schnellzug- und Personenzugpreisen nicht besteht, und dass einige der schnellsten Züge blos Wagen I. und III. Klasse führen. Der Verfasser aber vergisst, die Preise der III. Klasse in England zu nennen, die sich bekanntlich auf 1 Penny für die englische Meile, d. h. rund 5 ₰ für das Kilometer belaufen. Dabei gibt es in England Rückfahrkarten nur in geringem Umfang und mit ganz unbedeutenden Ermässigungen. Bei uns sind die Preise für einfache Fahrt in III. Klasse in Personenzügen 4 ₰, in Schnellzügen 4,67 ₰, die Preise für Hin- und Rückfahrt in Personen- und Schnellzügen 3 ₰ für das Kilometer, d. h. durchweg bedeutend billiger als in England, und wir möchten glauben, dass mit diesen Preisen für die ‚schnellere Beförderung der weniger reichen Klassen' bei uns doch besser gesorgt ist, als in England. Wenn der Verfasser jenes Artikels sich aber einmal über die Fahrten III. Klasse in Frankreich, Italien, Oesterreich, Russland und vielen anderen unserer Nachbarländer umsehen wollte, so würde er sich überzeugen, dass die bei uns herrschenden Zustände den Vergleich mit diesen noch viel besser aushalten."

— **Beförderung von Zug- und Zuchtvieh auf den preussischen Staatsbahnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat neuerdings unter Bezugnahme auf einen früheren Erlass die königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, alsbald anzuzeigen, zu welchem Ergebnisse die Verhandlungen mit den landwirthschaftlichen Vertretungen wegen Ausdehnung der direkten Thiertarife und Zusammenstellung zweckmässiger Zugverbindungen für Zug- und Zuchtvieh geführt haben, welche Maassnahmen daraufhin getroffen worden sind und wie sich dieselben bewährt haben.

— **Angebliche Lohnkürzungen bei den preussischen Staatsbahnen.** Zu einem in der „Voss. Ztg." erschienenen Artikel über Lohnkürzungen durch einzelne Eisenbahnverwaltungen schreibt die königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg: Es ist nicht richtig, dass die Löhne der in den Werkstätten des Direktionsbezirks Bromberg beschäftigten Arbeiter und Handwerker sehr empfindlich, etwa 20 %, herabgesetzt und Entlassungen in Aussicht gestellt sind. Nach den letzten Lohnerhöhungen im vorigen Jahre hat eine Herabsetzung der Tagelohnsätze nicht stattgefunden, auch hat sich der durchschnittliche Verdienst für einen Arbeiter und zehn Stunden Arbeitszeit bisher nicht vermindert. Nur für den Nachmittag des Geburtstages des Kaisers ist von der Verwaltung die Schliessung der Werkstätten angeordnet, wobei der volle Lohn an sämmtliche Arbeiter gewährt wird. Weitere Feierschichten werden, obwohl nicht im Interesse der Verwaltung liegend, an einzelnen Tagen des Jahres auf Antrag des Arbeiterausschusses oder in solchen Fällen eingelegt, in denen mit Rücksicht auf den Umfang der Urlaubsanträge die Einstellung des Betriebes erforderlich wird.

— **Kommunalbesteuerung der preussischen Staatsbahnen.** Nach einer Bekanntmachung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist das für die Kommunalbesteuerung im Steuerjahre 1901 in Betracht kommende Reineinkommen der gesammten preussischen Staats- und für Rechnung des Staats verwalteten Eisenbahnen auf den Betrag von 263 083 354 ℳ festgestellt worden. Von diesem Gesammtreineinkommen unterliegen nach dem Verhältniss der erwachsenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen der Besteuerung durch die betheiligten preussischen Gemeinden 232 969 368 ℳ, durch die betheiligten preussischen Kreise 239 679 755 ℳ.

— **Bezirkseisenbahnrath für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.** Die Tagesordnung für die am 26. d. Mts. in Königsberg i/Pr. abzuhaltende 15. ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnraths umfasst ausser geschäftlichen Mittheilungen folgende Berathungsgegenstände: Anderweite Zusammensetzung des ständigen Ausschusses für den Bezirkseisenbahnrath; Frachtberechnung für Vieh nach dem geforderten bezw ausgenutzten Flächenraum des Wagens; Herabsetzung der Tarife für Torf; Ermässigung der Frachtsätze für Steine; Einlegung eines gemischten Zugpaares auf der Strecke Tilsit-Insterburg an Stelle zweier Güterzüge; Früherlegung des D-Zuges 15 von Breslau über Posen-Bromberg-Dirschau nach Danzig bezw. Königsberg i/Pr. um etwa 5 Stunden; Früherlegung des Zuges 452 von Bromberg bezw. Thorn nach Posen um etwa 50 Minuten; Herstellung eines Anschlusses des Zuges 623 Osterode-Hohenstein Ostpr. an den D-Zug 56 aus Insterburg; Früherlegung des Zuges 4101 auf der Strecke Stolp-Danzig sowie Besprechung über den bestehenden Fahrplan der genannten Direktionsbezirke, wobei den Mitgliedern des Bezirkseisenbahnraths Gelegenheit geboten werden soll, etwaige Wünsche bezüglich des Fahrplans zum Ausdruck zu bringen Am Tage vorher wird bereits eine Vorbesprechung der Vertreter der betheiligten Eisenbahndirektionen in Königsberg stattfinden.

— **Die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen** hat die Versuchsfahrten auf der Militärbahn bisher ohne Unterbrechung fortgesetzt, indem abwechselnd mit je einem der beiden Wagen, von Siemens & Halske und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, gefahren wurde. Die Versuche sind jetzt auf die ganze mit der elektrischen Ausrüstung versehenen Strecke der Militärbahn, von Marienfelde bis Zossen, ausgedehnt worden. Man ist dem Ziele schon erheblich näher gekommen. Die Schnelligkeit ist allmählich weiter gesteigert worden. Man ist nach Ausweis der Selbstregistrirapparate bereits zu einer Geschwindigkeit von 130—140 km in der Stunde gelangt. Man würde mit dieser Geschwindigkeit von Berlin nach Hamburg schon in zwei Stunden gelangen. Die Wagen behalten trotz dieser bisher kaum erreichten Schnelligkeit einen überraschend ruhigen Gang. Der Oberbau wird fortgesetzt einer eingehenden Prüfung durch die sachkundigen Mitglieder der Studiengesellschaft unterzogen. Er hat bisher durchaus seinen guten Zustand behalten und zeigt keinerlei Veränderungen. Die Geschwindigkeit soll in der vorsichtigen Weise wie bisher allmählich gesteigert werden.

— **Umbau des Lübecker Bahnhofes.** In der am 28. Oktober d. J. zu Lübeck abgehaltenen Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft ist, wie unseren Lesern bereits durch den Schluss des Leitaufsatzes in Nr. 85 d. Ztg. mitgetheilt ist, die Vorlage der Direktion mit einer Mehrheit von $^9/_{10}$ der Stimmen — es bedurfte nur einer Dreiviertelmehrheit — zum Beschlusse erhoben worden und somit der so nothwendige Bahnhofsumbau gesichert. Ueber den Gang der betreffenden Verhandlungen theilen wir auf Grund der „Voss. Ztg." nachträglich noch folgendes mit: Der Vorsitzende erklärte, dass nach Wunsch in der letzten Zeit jede mögliche Auskunft über die Einzelheiten der Anträge seitens der Direktion gegeben worden sei. Herr Ernst Solmitz-Hamburg bemerkte, dass der heutige Zeitpunkt nach den vielen Schicksalsschlägen, welche die Geschäftswelt getroffen hätten, nicht geeignet sei, grössere Kapitalien herzugeben. Die Gegenpartei habe sich die grösste Mühe gegeben, eine Einigung herbeizuführen, ohne auch nur die geringste Zusage erreicht zu haben. Herr Emil Magnus-Hamburg war ebenfalls der Ansicht, dass der Lübecker Staat ein recht günstiges Geschäft auch dann noch machen würde, wenn von ihm noch ein Theil der den Aktionären zugewiesenen Lasten übernommen würde. Ein Kampf der Gesellschaft mit dem Lübecker Staat würde aber zu keinem guten Ende führen. Der geschäftliche Niedergang habe etwas nachgelassen und das Unternehmen habe sich in letzter Zeit recht gut entwickelt. Wenn man heute die Anträge genehmige, könnten grosse Ersparnisse bei den Vertragsabschlüssen für die Neubauten erzielt werden, da die Materialpreise einen solchen Tiefstand erreicht hätten, wie er bisher kaum zu verzeichnen gewesen wäre. Es dürfte deswegen wohl im Interesse der Aktionäre liegen, heute die Vorlagen zu genehmigen. Nachdem sodann der Vertreter der Lübecker Regierung, Senator Dr. Klug, die Erklärung abgegeben hatte, dass der Senat den als angeblich halbamtlich verbreiteten Auslassungen über in Aussicht genommene Zwangsmaassregeln völlig fern stehe und sie durchaus missbillige, führte dann der Direktor der Gesellschaft, Geheimerath Brecht, noch folgendes aus: Ueber die Schätzungen des Werthes der Grundstücke lasse sich in einer öffentlichen Versammlung nichts mittheilen. Der Abschluss der Anleihe, welchen man bisher nur mit 4 % Verzinsung hätte machen können, sei heute möglicherweise mit 3,5 % zu erreichen; auch die Baukosten würden sich erheblich günstiger stellen. Der Lübecker Staat thue, was er könne. Erwähnen wolle er auch, dass nach den durchaus sachgemäss vorgenommenen Buchungen stille Reserven in Höhe von etwa 1 500 000 ℳ vorhanden seien. Herr Siegmund Hinrichsen-Hamburg empfahl nochmals die Genehmigung der Anträge, da bei einer Ablehnung niemand die Verantwortung für die dann entstehenden Verhältnisse übernehmen könne.

— **Eisenbahnprojekt Rendsburg-Husum.** Die Handelskammer zu Kiel hat sich — wie der „Voss. Ztg." mitgetheilt wird — den von der Flensburger Handelskammer angeregten Bestrebungen für den staatlichen Ausbau der Linie Rendsburg-Husum angeschlossen. In einer Eingabe an den Minister der öffentlichen Arbeiten hat sie ausgeführt, dass die in der Provinz bestehenden beiden Längenbahnen, die durch wenige Querlinien verbunden werden, dem wirthschaftlichen Bedürfnisse nicht mehr genügen. Namentlich sei dies aber im mittleren Schleswig-Holstein zwischen Kiel und Husum der Fall. Die durch Gesetz gesicherte Herstellung der Bahnlinie Kiel-Rendsburg mache die Weiterführung bis Husum zu einer Nothwendigkeit. Wenn die Linie Rendsburg-Husum ausgebaut wird, so werde die Verbindung nach dem inneren Deutschland für ganz Nordfriedland erheblich verkürzt werden. Kiel hat mit seinen Vororten bereits eine Bevölkerung von 140 000 Seelen, und bei der schnellen Entwickelung seiner Schiffbauindustrie und dem raschen Anwachsen der deutschen Marine werden immer grössere Massen von Lebensmitteln für Kiel erforderlich, wofür der Husumer Markt und die landwirthschaftlichen Gebiete, welche die Bahn durchschneiden würde, sehr gute Lieferanten werden können.

— **Sylter Südbahn.** Ueber den Verkehr auf dieser interessanten, Hörnum mit Westerland verbindenden Kleinbahn, über deren Betriebseröffnung wir in Nr. 52 S. 827 ausführlich berichtet haben, theilt uns die Eigenthümerin, die Dampfschiffgesellschaft Nordseelinie in Hamburg, u. a folgendes mit: Vom 1. Juli bis 30. September sind auf der Bahn 19 400 Personen befördert worden. Der Eilfrachtverkehr war im Zusammenhang mit den Dampfschiffen sehr lebhaft, deren Frachtgütermenge hat sich gegen das Vorjahr um 100 % vermehrt. Man erwartet im nächsten Jahre eine sehr erhebliche Steigerung namentlich des Binnenverkehrs der Bahn, da die Bahnhofswirthschaft in Hörnum in diesem Jahre erst Ende August eröffnet werden konnte und erst seitdem ein Besuch des Hörnum genannten Südendes der Insel ein selbständiges, beliebtes Ausflugsziel der Sylter Badegäste wurde. Den grössten Vortheil von der Bahn hat das Seebad Westerland davongetragen, denn die Kurliste dieses Jahres weist gegen das Vorjahr eine Zunahme der Frequenz des Bades um 2 600 Personen nach; damit ist Westerland mit einem Schlage annähernd auf dieselbe Besuchszahl gekommen wie Borkum.

Was die Betriebsverhältnisse der Bahn anbelangt, so haben die Ende August stattgehabten Stürme wie auch die Herbststürme nennenswerthe Sandverwehungen nicht herbeigeführt; nur an zwei oder drei Stellen sind ganz geringe Sandanhäufungen an den Düneneinschnitten zu beseitigen gewesen, während niemals ein Gleis freigeweht ist. Die Dünenanpflanzungen sowohl wie auch die Rasenabdeckungen sind besser angewachsen, wie man erwartet hatte. Trotz dieser verhältnissmässig günstigen Umstände erfordert die Unterhaltung noch ziemliche Ausgaben, da die schnelle Fertigstellung der Bahn allerlei Nacharbeiten bedingte. Es wird deshalb in diesem Jahre auf einen erheblichen Ueberschuss aus dem Bahnbereich nicht zu rechnen sein.

Der Verkehr auf der Dampfschifflinie Helgoland-Sylt hat sich infolge der Bahneröffnung gegen das Vorjahr um 70 % gesteigert.

— **Schaffung vermehrter Arbeitsgelegenheit im Bereiche der bayerischen Verkehrsverwaltung.** Das zuständige Staatsministerium hat sich mit Bezugnahme auf die von verschiedenen Abgeordneten in den letzten Landtagsverhandlungen zur Sprache gebrachten Maassnahmen behufs Milderung der drohenden Arbeitslosigkeit veranlasst gesehen, entsprechende Anordnungen an die Generaldirektion der Staatseisenbahnen ergehen zu lassen, die im wesentlichsten folgendes enthalten: „Zu gedachtem Zwecke sind die im Bereiche der Staatsbahnverwaltung nach Maassgabe der verfügbaren Etats- und Kreditmittel auszuführenden Bauarbeiten (Lokalbahnbauten, Weg-Unter- und -Ueberführungen, Hochbauten usw.), soweit die Ausführung bereits eingeleitet ist, in jeder Weise zu beschleunigen, bei noch in Bearbeitung stehenden Bauprojekten dagegen auf thunlichste Förderung der technischen Arbeiten und baldigste Bauinangriffnahme Bedacht zu nehmen. Dabei wird zur Erwägung empfohlen, ob nicht vorübergehend verfügbare technische Kräfte der Privatbauthätigkeit zur weiteren Beschleunigung der betr. Arbeiten in Verwendung genommen werden könnten. Da die Arbeitslosigkeit erfahrungsgemäss zuerst in den grösseren Städten aufzutreten pflegt, so ist vor allem Sorge zu tragen, dass die in München und Nürnberg auszuführenden Bahnbauten, behufs Schaffung möglichst ausgiebiger Arbeitsgelegenheit in jeder Weise gefördert werden; was insbesondere die im Stadtbezirk München nach Maassgabe des zwischen dem Stadtmagistrate und der Staatsbahnverwaltung bestehenden sogenannten Generalabkommens vorzunehmenden Bauten betrifft, sollte sich eine rasche Verständigung mit ersterem dahin erzielen lassen, dass die Unterführung der Forstenriederstrasse sowie der Hasen- und Heustrasse unter dem Bahnkörper alsbald in Angriff genommen werden kann. Aber nicht bloss auf Beschleunigung, sondern auch auf angemessene Vertheilung der Bauarbeiten sei Rücksicht zu nehmen, so dass es ermöglicht wird, einer möglichst grossen Zahl von Arbeitern, namentlich während der Dauer des Winters und bis zum Eintritte günstigerer Verhältnisse in den privaten Betrieben, lohnende Beschäftigung zu bieten. Ausländische Arbeiter sind nur ausnahmsweise zu verwenden und von den inländischen Arbeitern in erster Linie Verheirathete zu berücksichtigen. Bei den in Akkord vergebenen Bauarbeiten ist die genaue Beachtung der Bestimmung, nach welcher die Unternehmer verpflichtet sind, in erster Reihe die arbeitsuchende einheimische Bevölkerung zu berücksichtigen, sorgfältigst zu überwachen."

— **Kohlenbezug der Bediensteten der bayerischen Staatsbahnen für den Hausbedarf.** Nach einem Erlasse der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen vom 31. Oktober d. J. an deren gesammtes Personal hat das zuständige Staatsministerium genehmigt, dass versuchsweise die Beschaffung genannten Brennmaterials für den Hausbedarf der Angehörigen der Eisenbahn, der Bodensee-Dampfschifffahrt, der Kettenschleppschifffahrt auf dem Main und des Kanalamtes durch Vermittelung der Generaldirektion erfolgen dürfe. Demgemäss wurden von der Generaldirektion mit fünf Lieferanten Abkommen dahin getroffen, dass sie gewisse Sorten von Kohlen zu festgesetzten Preisen liefern, wobei nachstehende Bestimmungen zu beachten sind: a) die Kohlenabgabe erstreckt sich auf das gesammte Personal, einschliesslich der Arbeiter, unter Beschränkung auf den eigenen Hausbedarf, und dürfen daher diese Brennmaterialien an andere Personen nicht abgelassen werden; b) der Bezug der einzelnen Kohlensorten kann nur in ganzen Wagenladungen erfolgen; c) Bestellung und Bezahlung der Kohlen hat durch die Abnehmer direkt an die Lieferanten zu erfolgen, und ist der Kostenbetrag gleichzeitig mit der Bestellung an den Lieferanten einzusenden, während die Frachtkosten ab Werk vom Empfänger bei Einlösung der Frachtkarte zu entrichten sind; d) da an einer Wagenladung in der Regel mehrere Bezugsberechtigte betheiligt sein werden, so haben diese aus ihrem Kreise einen Vertrauensmann aufzustellen, der die Einzelbestellungen entgegennimmt, das Geld hierfür einzieht und an die Lieferanten abliefert, ferner für pünktliche Entladung der Wagen und sofortige Bezahlung der Frachtkosten sowie für die Vertheilung der Kohlen an die Besteller sorgt; gleichzeitig ist dieser auch dafür verantwortlich, dass keine missbräuchlichen Bestellungen gemacht werden; e) bei der Austheilung der Kohlen an die einzelnen Empfänger dürfen die Waagen der Bahnverwaltung unentgeltlich benutzt werden; f) insoweit benachbarte Stationen behufs Erreichung einer vollen Wagenladung Kohlen sich vereinigen, hat der Versand auch zwischen diesen Stationen unter normaler Frachtberechnung zu erfolgen; g) ist bei einer Bestellung Personal von zwei oder mehreren Dienststellen betheiligt, so hat sich dasselbe gegenseitig zu verständigen; h) über die bestellten Kohlenmengen und die an diesen betheiligten Personen haben die Dienststellen Aufschreibungen zu führen.

Ausser diesen Bestimmungen ordnet der Erlass der Generaldirektion zum Schlusse noch an, dass die Eisenbahnbetriebsdirektionen sowie die übrigen ihr unmittelbar unterstellten äusseren Behörden bis 1. Februar 1902 eine Zusammenstellung über alle bis dahin bezogenen Mengen an Kohlen, ausgeschieden nach Lieferanten und Sorten, an die Generaldirektion vorzulegen haben, wobei sich zur Sache gutachtlich zu äussern und soweit möglich anzugeben ist, welcher voraussichtliche Bedarf — in welchen Sorten und von welchen Lieferanten — für die Heizperiode 1902/03 besteht.

Des weiteren besagt der Erlass, dass die voraufgeführte Einrichtung zunächst als ein Versuch für die laufende Heizperiode aufzufassen sei und dass von den Erfahrungen, die dabei gemacht werden, es abhängen werde, ob die Einrichtung auch in künftigen Jahren getroffen bezw. beibehalten werden könne.

— **Unfall auf der elektrischen Bahn Elberfeld-Remscheid.** Am 2. d. Mts. ist bei Gerstau, in der Nähe von Remscheid, ein vollbesetzter Motorwagen der von Elberfeld kommenden Strassenbahn auf der Chaussee einen hohen Abhang herabgefahren und in den Bach gestürzt. Die Wirkung des Unglücksfalles war entsetzlich, der Motorwagen wurde zertrümmert, während das Personal sowie sechs Insassen lebensgefährlich verletzt wurden. Nach einer weiteren Mittheilung sollen zwei von den Verunglückten ihren Verletzungen bereits erlegen sein, der Wagenführer aber beide Beine gebrochen haben. Die Ursache des Unfalls scheint darin zu liegen, dass die Schienen durch den Nebel und das gefallene Laub feucht und schlüpfrig waren.

— **Breslauer Eisenbahnverein.** Wie früher, werden auch in diesem Winter für die Mitglieder des Breslauer Eisenbahn-

vereins drei Herrenabende abgehalten, da bei der grossen Zahl von Vereinsangehörigen die Beschaffung geeigneter Räume für die Gesammtheit der Theilnehmer unmöglich ist. Der erste dieser drei Herrenabende hat bereits am 19. Oktober im Schiesswerder stattgefunden. Es nahmen etwa 1 200 Mitglieder theil. Eisenbahndirektionspräsident Hermann, fast alle Mitglieder der Direktion und die meisten Vorstände der Breslauer Inspektionen waren erschienen. Nach einigen Konzertstücken eröffnete Stationsgehilfe Bleil gegen 9 Uhr das Fest Als erstes „Allgemeines" wurde ein vom Eisenbahndirektor Wagner verfasstes Kaiserlied gesungen. Vor der letzten Strophe nahm der Dichter des Liedes das Wort zur Festrede, in welcher er ausführte, wie bei der gegenwärtig leider zutage tretenden Zeit des Niederganges im Verkehr das Zusammenhalten der im Verkehrsdienste Angestellten doppelt nothwendig sei, um die schwierigen Verhältnisse, unter welchen wirthschaftlich auch sie zu leiden hätten, starken Muthes und in der Hoffnung auf einen bald eintretenden Aufschwung leichter überwinden zu können. Der den Schluss der Rede bildende letzte Vers des Liedes, dessen Inhalt in dem Gelöbniss besteht, zu allen Zeiten — schlechten wie guten — treu zu Vaterland und Herrscherhaus zu halten, wurde stehend gesungen und klang aus in ein brausendes Hurrah auf Germania und den Kaiser. Unter der Kaiserbüste erschienen hierauf zwei Matrosen, welche in einem vorzüglich vorgetragenen Duett der Weltmachtstellung und dem Friedenswerke Deutschlands huldigten. Es folgten Männerchöre des Gesangvereins „Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn". Auf dem Podium erschien nunmehr als Vertreter des himmlischen Reiches ein Boxer und trug ein chinesisches Kriegspotpourri vor, womit er stürmische Heiterkeit erzielte. Den Schluss bildete die vom Bürodiätar Ludwikowsky vorgenommene Weihe der neuen, für die Leitung der Festlichkeit eigens beschafften Glocke. Das Thema der Taufrede: „vivos voco, mortuos plango, fulgura frango" wurde im Sinne der idealen Bestrebungen des Vereins behandelt. Das Orchester unterstützte die Wirkung der Rede durch Vorführung eines wie aus weiter Ferne tönenden Glockengeläutes. Konzertstücke, allgemeine Lieder und humoristische Vorträge wechselten ferner in bunter Reihe. Erst gegen $1\frac{1}{2}$ Uhr Nachts beschloss eine allgemeine Bierpolonaise den bestens gelungenen Herrenabend.

— **Personalnachrichten.** Am 28. Oktober feierte der vortragende Rath im sächsischen Finanzministerium, Geheimrath Köpcke zu Dresden, in voller körperlicher und geistiger Frische seinen 70 jährigen Geburtstag. Dem Aufsatze, mit dem die „Deutsche Bauzeitung" die Verdienste des Jubilars um das deutsche Eisenbahnwesen und den Brückenbau insbesondere feiert, entnehmen wir folgende Stelle: „Köpcke ist einer der wenigen, noch thätigen Ingeniöre, welche die Entwickelung des Eisenbahnbaues und die damit in untrennbarem Zusammenhange stehende Entwickelung des Brückenbaues fast von Anfang an mit erlebt und in hervorragender Weise mit gefördert haben. Auf dem ersteren Gebiete hat er in leitender Stellung in seiner zweiten Heimath Sachsen einen bedeutenden Einfluss ausgeübt und sich damit hohe Verdienste um das Eisenbahnwesen dieses Landes erworben. Was aber seinen Namen als Ingeniör in weitesten Kreisen bekannt gemacht hat, sind seine Arbeiten auf dem Gebiete des Brückenbaues, der ihm sowohl in theoretischer Beziehung wie im Hinblick auf die Konstruktionsdurchbildung manche werthvolle Anregung und Neuerung verdankt." Das bekannteste Bauwerk Köpcke's ist die Hängebrücke über die Elbe bei Loschwitz oberhalb Dresdens, bei der das System der versteiften Hängebrücke mit drei Gelenken in einem hervorragenden Beispiel durchgeführt ist. Auch der Neubau der Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Riesa und die neue Elb-Eisenbahnbrücke bei Dresden sind sein Werk.

Oesterreich-Ungarn.

— **Staatliche Bestellungen.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Oktober d. J. wurde an den Ministerpräsidenten die Anfrage gerichtet, welche Vorkehrungen bereits getroffen seien oder in der nächsten Zeit getroffen werden sollen, um dem heimischen Gewerbefleisse durch Zuwendung von staatlichen Aufträgen und durch Vornahme von Bestellungen sowie Ausführung von Bauten, insbesondere im Rahmen des Investitionskredits und der sonstigen bewilligten Kredite, ehestens Beschäftigung zu geben und einem durch Vermehrung der Arbeitslosigkeit drohenden Nothstande vorzubeugen. Der Ministerpräsident, welcher noch in derselben Sitzung eine allgemeine Antwort auf vorstehende Anfrage gegeben hatte, kam in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. Oktober nochmals auf die Frage zurück und gab den Erfolg der Gesammtaktion aller Ministerien zur Hebung der gesunkenen Arbeitsgelegenheit im einzelnen bekannt. Was die einschlägigen Maassnahmen des Eisenbahnministeriums betrifft, so ist das letztere insbesondere für die arbeitsbedürftigen eisenverarbeitenden Industrien ein wichtiger Abnehmer. Ihm stehen, wie der Ministerpräsident mittheilt, für maschinelle Werkstätteneinrichtungen, Vermehrung des Fahrparks und Ersatz für ausser Verkehr gesetzte Fahrbetriebsmittel, ferner für Brücken und Hochbauten auf Grund des Investitionsgesetzes, einschliesslich der noch rückständigen Kredite, zusammen 30 500 000 Kr. zur Verfügung. Hiervon waren bis Mitte Oktober Bestellungen im Betrage von 28 600 000 Kr. bewirkt, wovon 730 000 Kr. auf Werkstätteneinrichtung, 7 730 000 Kr. auf Vermehrung des Lokomotiv- und 13 200 000 Kr. auf jene des Wagenparks, 3 200 000 Kr. auf Ergänzung der Fahrparkeinrichtung und Ersatz ausgeschiedener Fahrbetriebsmittel und 3 700 000 Kr. auf Brücken- und sonstiges Eisenmaterial entfallen. Weitere Bestellungen an Werkzeugmaschinen und Eisenkonstruktionen können aus den diesjährigen Krediten noch erfolgen, und werden in allernächster Zeit auch die erforderlichen Eisenbestandtheile für den Bau der grossen Bahnhofshallen in Prag und Lemberg sowie mehrere Brücken zur Ausschreibung gelangen.

Von den für das Jahr 1902 vorgesehenen Anschaffungen dürften aus den Investitions- und Budgetkrediten für den Staatseisenbahnbetrieb, welche zusammen 21 900 000 Kr. ausmachen, und wovon Neuanschaffungen für den Fahrpark im Betrage von 7 700 000 Kr. schon in Bestellung gegeben sind, bis zu diesem Jahresschlusse die maschinellen Einrichtungen, Lokomotiv- und Wagenanschaffungen grösstentheils noch bestellt werden können.

Was die Lokomotiv- und Wagenanschaffungen betrifft, so ist — so weit die Bedürfnisse des Betriebsnetzes in Betracht kommen — die Möglichkeit gegeben, schon jetzt auch die für diese Zwecke im Investitionsprogramm für das Jahr 1903 vorgesehenen Kredite zum überwiegenden Theile heranzuziehen, wobei aber die Ablieferung dieser Fahrbetriebsmittel sich bis in das Jahr 1903 erstrecken wird. Hiernach stehen im ablaufenden Jahre zuzüglich des Bedarfes für Lokalbahnen noch folgende Bestellungen in Aussicht: maschinelle Einrichtungen 1 200 000 Kronen, 116 Lokomotiven mit Tendern 9 100 000 Kr., 80 Personen- und 1 300 Güterwagen 7 100 000 Kr., Eisenkonstruktionen 2 000 000 Kr., zusammen 19 400 000 Kr.

Die rechtzeitige Bewilligung des Budgets für das Jahr 1902 würde es überdies der Staatseisenbahnverwaltung ermöglichen, noch im ablaufenden Jahre für Betriebszwecke der Staatsbahnen mit Bestellungen an eisernem Oberbaumaterial im Betrage von 5 600 000 Kr. vorzugehen, so dass also der Gesammtwerth der in den letzten Monaten dieses Jahres zu bewirkenden Bestellungen sich auf 25 000 000 Kr. belaufen würde.

Weitere namhafte Bestellungen sind den in Rede stehenden Industriezweigen auch für das Jahr 1902 gesichert, wobei indess ebenso wie bei den vorerwähnten Fahrparkanschaffungen die Ablieferungen und Zahlungen bis in das Jahr 1903 reichen werden. Die Werthbeträge dieser Bestellungen dürften sich beziffern bei den maschinellen Einrichtungen auf 4 000 000 Kr., welche zu gleichen Theilen auf das Betriebsnetz und auf Neubaulinien entfallen, beim Fahrpark auf 11 300 000 Kr., wovon 4 400 000 Kr. für Lokomotiven und 6 900 000 Kr. für Wagen zu verwenden sein werden. An Eisenbestandtheilen für Brücken und Hochbau könnten im ganzen 6 500 000 Kr., und zwar 3 200 000 Kr. für das Betriebsnetz und 3 400 000 Kr. für den Neubau, aufgewendet werden. Rechnet man hierzu noch den Bedarf an eisernem Oberbaumaterial für Zwecke des Staatsbahnbetriebes mit 5 500 000 Kr. und für Zwecke des Neubaues von 5 200 000 Kr., ferner den Bedarf an Ersatzbestandtheilen für Fahrbetriebsmittel (Achsen, Radreifen, Kesselbleche usw.) im Betrage von 5 000 000 Kr., so ergibt sich für die im Jahre 1902 zu bewirkenden und überwiegend im Jahre 1903 auszuführenden Bestellungen ein Gesammtbetrag von 37 500 000 Kr.

Der Gesammtwerth der bei den betheiligten Industriezweigen in den restlichen Monaten des ablaufenden Jahres sowie im Jahre 1902 zu bewirkenden Bestellungen des Eisenbahnministeriums beläuft sich nach dem Gesagten auf 62 500 000 Kr.

— **Die Verbesserung der Lage der Südbahnbediensteten.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. Oktober wurde an den Eisenbahnminister eine Anfrage in Angelegenheit der Verbesserung der Bezüge der Südbahnbeamten gestellt. In dieser Anfrage wird darauf hingewiesen, dass bereits in der Sitzung vom 29. Mai d. J. die Dringlichkeit einer Gehaltsaufbesserung der Beamten der Südbahngesellschaft in einer Anfrage an den Eisenbahnminister in ausführlicher Weise erörtert und begründet worden sei. Inzwischen sei aus dem Kreise der Betheiligten neuerlich eine Reihe von Kundgebungen erfolgt, in denen die Unzulänglichkeit der jetzigen Bezüge und die Nothwendigkeit einer baldigen Verbesserung der traurigen Lage des grössten Theiles der Südbahnbeamten sehr kräftig betont wurde. Der Verwaltungsrath und die Generaldirektion hätten sich aber noch immer nicht dazu entschliessen können, das

Nothwendige zu veranlassen. Es werde immer auf den schlechten Geschäftsgang und die schlechte Finanzlage der Südbahn verwiesen; doch erscheine dieser Hinweis unstichhaltig, da die Einnahmen der Südbahn im Jahre 1898 um 2 800 000 Kr. mehr als 1897, im Jahre 1899 um 4 600 000 Kr. mehr als 1898 und im Jahre 1900 um 4 300 000 Kr mehr als 1899 betragen haben. In der Verwaltungsrathssitzung vom 30. April d. J. sei beschlossen worden, eine Dividende von 3 Fr. statt der bisherigen von 2 Fr. auszubezahlen; aber an die schon oft versprochene und längst als nothwendig anerkannte Gehaltsaufbesserung der schlecht bezahlten Beamten sei wieder nicht gedacht worden. Es seien ferner durch die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes aus Anlass eines Steuerprozesses im Juli d. J. die Kote- und Kuponstempelgebühren als Abzugsposten anerkannt. Für das Geschäftsjahr 1900 stellen sich diese Gebühren bei der Südbahn auf 1 162 308 Kr.; die Steuer sammt Zuschlägen würde rund 20 %, also 232 406 Kr. betragen haben, und die Südbahn erspare mithin für das Jahr 1900 diese Summen und werde selbstverständlich auch für die folgenden Jahre nicht mehr durch diese Steuer belastet werden. Es werde aber auch die für die Jahre 1898 und 1899 bereits entrichtete Steuer im Betrage von rund 464 000 Kr. seitens der Steuerbehörde in Abschreibung gebracht werden. Die Verwaltung der Südbahn habe demnach neuerlich einen nicht unbedeutenden Betrag zur Verfügung, der zur Aufbesserung der Beamtengehälter mit verwendet werden könnte. Gestützt auf diese Umstände wird an den Eisenbahnminister die Anfrage gerichtet, ob er gewillt sei, die Verwaltung der Südbahngesellschaft mit allem Nachdrucke zu verhalten, die dringend nothwendige Gehaltsaufbesserung ihrer Beamten endlich durchzuführen, damit der tiefen Verbitterung und Beunruhigung der pflichttreuen Beamtenschaft ein Ziel gesetzt und deren Berufsfreudigkeit und Spannkraft im Interesse des Verkehrs und damit der Gesellschaft selbst erhalten werden. (Es ist bekannt, dass die finanziellen Ergebnisse der Südbahn im laufenden Jahre nichts weniger als günstig sind, und dürfte es der Südbahngesellschaft unter diesen Umständen kaum möglich sein, im gegenwärtigen Zeitpunkte grössere Summen zu der angestrebten Aufbesserung der Bezüge ihrer Bediensteten zu verwenden.)

— **Gemeinde - Fahrkartensteuer.** Dieser Tage fand in Eggenberg bei Graz eine Versammlung von Vertretern sämmtlicher Gemeinden der Umgebung statt. Diese fasste einen sehr scharf gehaltenen Beschluss, in dem gegen die von der Stadtgemeinde Graz zur Verzinsung und Tilgung eines neuen Anlehens unter anderem beschlossene Einhebung einer Gemeinde-Fahrkartensteuer entschieden Verwahrung eingelegt wird.

— **Ausschluss ausländischer Kohle in Ungarn.** Der Verein der ungarischen Montan- und Hüttenindustrie, welchem fast sämmtliche hervorragenden Kohlengesellschaften des Landes angehören, hat beschlossen, eine Eingabe an den Handelsminister zu richten und darin u. a. um die Anordnung zu bitten, dass die ungarischen Staatsbahnen, die Staatsbetriebe und die ungarischen Privatbahnen nach Ablauf der jetzt bestehenden Verträge die Benutzung fremder Kohle vollständig einstellen und auswärtige Kohle, deren man nicht bedarf, auch nicht weiter verwenden. Nach entfernten Absatzgebieten soll der ungarischen Kohle der ermässigte Frachttarif von 1,4 Heller für das Tonnenkilometer zugestanden werden. Endlich soll auch der nach dem Auslande bestimmten ungarischen Kohle ein möglichst billiger Frachtsatz zugemessen werden, damit die Kohlenausfuhr mit Rücksicht auf ihre wirthschaftliche und sozialpolitische Bedeutung mit allen Mitteln gefördert werde.

Die Durchführung der besprochenen Maassnahmen würde tief in die Interessen der österreichischen Kohlenindustrie eingreifen. Es ist daher wahrscheinlich, dass die Vertreter der Montanindustrie demnächst zu dieser Angelegenheit Stellung nehmen werden. Falls die ungarische Regierung dem Wunsche der Kohlenwerke entspricht, würden die österreichischen Kohlenwerke vermuthlich fordern, dass die Benutzung ungarischer Kohle bei den Staatsbahnen und den staatlich subventionirten Bahnen wie auch bei allen staatlichen oder öffentlichen Anstalten eingestellt und der private Bezug ungarischer Kohle nicht durch Erstellung direkter ermässigter Tarife seitens der österreichischen Bahnverwaltungen und Schifffahrtunternehmungen begünstigt werde. Ferner würde eine Ermässigung der österreichischen Kohlentarife bis an die ungarische Grenze angestrebt werden, falls der ungarischen Kohle billigere Frachtsätze nach Oesterreich zugestanden würden. Von dem Ausschlusse oder der Erschwerung des Absatzes der Kohle in Ungarn würden sowohl die österreichischen Werke, die bisher Kohle nach der anderen Reichshälfte lieferten, als die Bahnen getroffen, welche diese Kohle beförderten. Ungarn bezieht gegenwärtig grosse Mengen Steinkohle aus Oberschlesien und aus dem Ostrau-Karwin-Dombrauer Revier. Weniger umfangreich sind die Kohlensendungen der galizischen Gruben und der Rossitzer Werke nach Ungarn. Ferner werden in Ungarn bedeutende Mengen an fremdem Koks verwendet, den hauptsächlich die Ostrau-Karwin-Dombrauer Gruben und die niederschlesischen Werke liefern. Im Jahre 1900 gingen, wie die „Neue Freie Presse“ mittheilt, aus dem Ostrauer Revier rund 523 000 t Steinkohle und 258 000 t Koks, aus Galizien rund 10 000 t Kohle nach Ungarn. Oberschlesien hat im Jahre 1900 etwa 610 000 t Kohle in Ungarn abgesetzt. Der weitaus grösste Theil der Kohlen- und Koksladungen aus dem Ostrauer und dem oberschlesischen Revier wurde durch die Kaschau-Oderberger Bahn befördert.

— **Personalnachrichten.** Am 27. Oktober d. J. ist der Oberinspektor der Südbahn, Karl Weiss, im Alter von 51 Jahren einem tückischen Leiden erlegen. Weiss genoss im engeren Berufskreise vermöge seiner fachlichen Tüchtigkeit, wie nicht minder vermöge seiner persönlichen Charaktereigenschaften das grösste Ansehen; er ist aber auch weit über diesen Kreis hinaus als Bühnenschriftsteller bekannt und geschätzt. Weiss schrieb unter dem Namen „Karlweis“.

Dieser Tage ist in Budapest der in Eisenbahnkreisen der Hauptstadt allgemein bekannte und geschätzte Hauptkassirer der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Inspektor Kern, gestorben. Er trat im Jahre 1876 als Hauptkassenkontrolor in die Dienste der Kaschau-Oderberger Bahn, wurde im Jahre 1880 zum Hauptkassirer ernannt und war seither in dieser Vertrauensstellung mit unermüdlichem Fleisse und strenger Gewissenhaftigkeit thätig.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Mindererträgnisse der französischen Eisenbahnen** beschäftigen derzeit lebhaft die öffentliche Meinung und die betheiligten Stellen bei unseren westlichen Nachbarn. Man hörte mit Beunruhigung, dass die Einnahmen bis zum 7. Oktober um mehr als 50 000 000 Fr. gegen die gleiche Vorjahrszeit zurückgeblieben seien. Im einzelnen vertheilt sich diese Summe in runden Beträgen wie folgt: Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn vereinnahmte in den ersten 40 Wochen 1901 bei 9 211 Betriebskilometern 330 500 000 Fr. (— 13 500 000 Fr.), die Nordbahn bei 3 765 Betriebskilometern 168 000 000 Fr. (— 15 000 000 Fr.), die Westbahn bei 5 679 km 133 500 000 Fr. (— 8 000 000 Fr.), die Orleansbahn bei 7 036 km 165 000 000 Fr. (— 3 000 000 Fr.), die Ostbahn bei 4 862 km 132 000 000 Fr. (— 9 500 000 Fr.), die Südbahn bei 3 541 km 80⅓ Millionen Fr. (— 1 500 000 Fr.). Nun ist allerdings in Anschlag zu bringen, dass das Vergleichsjahr 1900 wegen der Weltausstellung ausserordentlich starken Verkehr und Gewinn gebracht hatte, und dass die Einnahmen von 1901 an sich gegen 1899 nur einen unbedeutenden Ausfall zeigen; auf das Kilometer gestaltet er sich jedoch wegen der Zunahme des Bahnnetzes auch erheblich. Es betrug die Kilometereinnahme bei der Mittelmeerbahn 1899: 36 500 Fr., 1900: 35 800 Fr.; Nordbahn 45 300 bezw. 44 600 Fr.; Westbahn 24 400 bezw. 23 100 Fr.; Orleansbahn 23 300 bezw. 23 400 Fr.; Ostbahn 27 600 bezw. 23 000 Fr. (danach scheint im französischen Osten auch der Verkehr mit Deutschland am meisten abgenommen zu haben); Südbahn 24 000 bezw. 22 600 Fr. Bemerkenswerth ist, dass noch mehr als die sinkenden Einnahmen die steigenden Ausgaben kritisirt werden. Diese Seite wird z. B. von zwei ernsten Blättern, wie „Temps“ und „Journal des Débats“, im gleichen Sinne hervorgehoben. So schreibt der „Temps“: Die Ausgaben, welche aus der Anwendung der neuen sozialen Gesetze erwachsen, hätten eine durchaus beunruhigende Wichtigkeit gewonnen, welche alle Berechnungen über den Haufen werfe. Alle „Excesse“ des staatlichen Einschreitens im Eisenbahnwesen und alle „Irrthümer“ der Gesetzgeber betreffs der Eisenbahngesellschaften belasten schliesslich doch nur den Staatshaushalt in der Form einer Vermehrung der Zinsgewähr. Durch die Verträge von 1883 ist bekanntlich den grossen französischen Bahngesellschaften vom Staat ein gewisses Jahreserträgniss gewährleistet, wogegen der Staat beim Heimfall der Eisenbahnen in einigen fünfzig Jahren die Bahnlinien selbst umsonst erhält. Thatsächlich sind unter dem nun bald 2½ Jahre am Ruder befindlichen Kabinet Waldeck-Rousseau mit den sozialistischen Ministern Millerand und Baudin den Eisenbahngesellschaften namentlich betreffs Vermehrung und Besserstellung des Personals durch eine Reihe von Verfügungen und Gesetzen starke Auflagen gemacht worden. So ist bei den beiden bedeutendsten Netzen der Betriebskoeffizient gewachsen: Nordbahn 1897: 49,89 %, 1899: 50,76 %, 1900: 55,79 %; Mittelmeerbahn: 44,80 bezw. 47,55 bezw. 50,07 %. Der „Temps“ verweist auf die einmüthigen Klagen der Verwaltungsräthe aller Eisenbahngesellschaften und schliesst: Die öffentlichen Gewalten legen den Gesellschaften viel zu schwere Lasten zu Gunsten der Arbeiter auf. An diesem Uebel litten die Eisenbahnen und das Budget in Frankreich immer mehr, und das werde die Gesetzgeber hoffentlich veranlassen, den

Schwung ihrer unüberlegten Grossmuth zu mässigen. Ebenso weist das „Journal des Débats“ darauf hin, dass die schlechten Eisenbahnergebnisse nicht blos von der verschlechterten Geschäftslage herkommen. Die Vermehrung der Ausgaben stamme aus den übertriebenen Anforderungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten und den „missbräuchlichen, genirenden Reglementationen“, welche Hindernisse für die gute Verwaltung der Gesellschaft bilden. Das „Journal des Débats“, das allerdings grundsätzlich und einseitig die Interessen der französischen Privatbahngesellschaften vertritt, beklagt sich direkt über die „Feindseligkeit“, welche Regierung und Kammern ihnen bezeugten. Den demagogischen Ansprüchen der Radikalen und Sozialisten werde zu weit nachgegeben. Dabei komme für den Eisenbahnminister ein schlimmer Widerspruch heraus. Heute dränge er unter dem Einfluss des Finanzministers die Gesellschaften, Ersparungen zu machen, um die Zinsgewähr des Staates zu vermindern, morgen dagegen mache er die Ersparungen durch Auflagen und Hindernisse aller Art unmöglich.

— **Die Dauer der Rückfahrkarten in Frankreich** bezw. die neuen dort auf diesem Gebiet erfolgenden Schritte dürften, nachdem Preussen mit der Ausdehnung der Dauer aller Rückfahrkarten auf 45 Tage vorangegangen, weiterhin Aufmerksamkeit verdienen. Der Verwaltungsrath der französischen Westbahngesellschaft hat soeben der ministeriellen Genehmigung Aenderungen unterbreitet, wonach die Geltungsdauer der Rückfahrkarten betragen soll: bis 60 km 2 Tage, bis 100 km 3 Tage, bis 200 km 4 Tage, bis 300 km 5 Tage, bis 400 km 6 Tage, bis 500 km 7 Tage, bis 600 km 8 Tage, bis 700 km 9 Tage, bis 800 km 10 Tage. In Süddeutschland betrug bekanntlich schon lange die Dauer aller Rückfahrkarten, auch auf die kleinsten Entfernungen, 10 Tage. In den vorstehenden Fristen sind Sonn- und Feiertage nicht einbegriffen, bisher gelten bei der Westbahn die Rückfahrkarten 2 Tage (bis 125 km) bis 7 Tage (über 600 km).

— **Schweizer Nordostbahn.** Die Generalversammlung vom 2. d. Mts. hat, während die vorangegangene bekanntlich nicht beschlussfähig war, bei einer jetzt zur Beschlussfähigkeit genügenden geringeren Stimmenzahl mit 27 834 gegen 211 Stimmen den Rückkaufsvertrag mit dem Bund nach nochmaliger Empfehlung durch Direktor Birchmeier endgültig angenommen. Das Wiener Schutzkomitee erhob Einspruch gegen die Einsetzung dieser Generalversammlung. Im übrigen hatte die Opposition den Widerstand als erfolglos aufgegeben, wird aber wohl noch weitere Schritte thun.

— **Rückkauf der Vereinigten Schweizerbahnen.** In der Sitzung des Verwaltungsraths vom 28. Oktober wurde mitgetheilt, dass bereits im Juni d. J. auf Veranlassung des schweizerischen Eisenbahndepartements Verhandlungen wegen des freihändigen Rückkaufes begannen, aber wegen unerwarteter Schwierigkeiten noch zu keinem Ergebniss führten. Immerhin sei Hoffnung, dass ein Vertrag bald zustande komme; aber der Uebergang der Bahn an den Bund werde wohl nicht vor 1. Mai 1902 erfolgen. Der 1. Mai 1903 ist bekanntlich der Termin, an dem die vier schweizerischen Hauptbahnen (ausser Gotthardbahn) zum konzessionsmässigen Rückkauf fällig werden.

— **Eisenbahnbau im Kanton St. Gallen.** Die Regierung des Kantons St. Gallen, dessen Eisenbahnnetz verhältnissmässig zurückgeblieben ist, hat jetzt ein Bauprogramm vorgelegt. Es handelt sich um die Rickenbahn, deren Baukosten mit rund 11 000 000 Fr. veranschlagt sind, die Linie St. Gallen-Romanshorn mit 5 900 000 Fr., die Linie St. Gallen-Wattwyl mit 14 400 000 Fr. und die Linie Ebnat-Nesslau mit 1 900 000 Fr. Die Regierung rechnet aus diesen Bahnen eine Rente von 2,1 % und nach 10 Jahren auf eine Verzinsung des Baukapitals mit 3,6 %. Das Eisenbahnkonto des Kantons würde durch die Beiträge eine jährliche Belastung von 303 000 Fr. erfahren, was als erträglich erklärt wird.

— **Bahnhof St. Moritz** (Engadin). In der Streitfrage zwischen der Gemeinde St. Moritz und der rhätischen Bahn hat der schweizerische Bundesrath entschieden, dass der für St. Moritz zu erstellende Bahnhof in der Mitte zwischen See und Dorf stehen soll.

— **Winterfahrplan der italienischen Eisenbahnen.** Der Winterfahrplan auf den italienischen Bahnen wird erst mit dem 20. November in Kraft treten. Er bringt wichtige Neuerungen. Zwischen Mailand und Rom werden von der Mittelmeerbahn wieder die über Parma-Sargone verkehrenden Eilzüge eingeführt, welche die 650 km lange Strecke in etwas über 12 Stunden durchfahren. Auch die übrigen Verbindungen zwischen Mailand und Turin-Rom über Genua erhalten zum Theil eine günstigere Lage. Von Genua wird ein längst gewünschter Eilzug nach Mailand eingelegt, welcher Genua erst um $^1/_2$9 Abends verlässt, während bislang der letzte Zug von Genua bereits um $^1/_2$7 abfuhr. Der Nachteilzug von Mailand nach dem Gotthard wird um $^1/_2$ Stunde später gelegt, behält aber alle seine Anschlüsse in Arth-Goldau, Luzern und Basel. Die Wagen der Nachteilzüge von und nach dem Gotthard sollen im nächsten Winter bis Genua statt nur bis Mailand laufen. Es werden auch diesmal wieder die Luxuszüge St. Petersburg-Wien-Cannes, Nord-Süd-Brenner-Express, Rom-Paris-Express verkehren, und vom 16. Januar 1902 wird noch der Expresszug Berlin-Neapel, wie bereits in Nr. 86 S. 1326 d. Ztg. gemeldet, dazu kommen. Auch die Verbindungen mit Frankreich über Modane sollen verbessert und beschleunigt werden, ebenso die Verbindungen zwischen Rom und Neapel-Sizilien.

— **Behebung der Verkehrsunterbrechung auf der Linie Rom-Neapel.** Wir hatten in Nr. 77 S. 1180 diese, bekanntlich infolge eines am Abend des 12. September niedergegangenen starken Gewitters eingetretene, auf 3 Wochen berechnete Unterbrechung gemeldet. Nach Fertigstellung von 3 provisorischen Brücken und Verlegung eines grossen Theiles der Bahnstrecke zwischen Segni und Sgurgola der Linie Rom-Neapel, wobei die Arbeiten unter äusserst ungünstigen Witterungsverhältnissen und in sehr schwierigem Gelände durchgeführt werden mussten, ist am 10. Oktober ein theilweiser Betrieb auf besagter Strecke wieder eröffnet worden. Zur Fortschaffung der vor und an der Unterbrechungsstelle angehäuften Baumaterialien und Güter wurde, da ganze Züge noch nicht durchkommen konnten, mit der Beförderung einzelner Güterwagen begonnen, und erst am 15. Oktober konnte der Gesammtverkehr wieder aufgenommen werden. Von der Mittelmeerbahn wurde während der Unterbrechung ausser der Personenbeförderung mittelst Achse zwischen den Unterbrechungspunkten Segni und Sgurgola (welche Ansprüche dieser Dienst zu bewältigen hatte, kann leicht daraus entnommen werden, dass in der Regel täglich auf der durch die schlechte Witterung so sehr mitgenommenen 30 km langen Landstrasse an 1000 Reisende befördert wurden) ein direkter Nachtzug in beiden Richtungen über die Umwegslinie Rom-Solmona-Cajanello eingerichtet.

Diese Unterbrechung hat nun endlich auch die italienische Regierung von der unumgänglichen Nothwendigkeit des raschen Ausbaues der seit langem projektirten, direkten, zweiten Bahnverbindung zwischen Rom und Neapel überzeugt, und die Ausführung wird um so rascher zu Stande kommen, als auch vom Kriegsministerium aus leicht erklärlichen strategischen Rücksichten auf die baldige Verwirklichung der Linie gedrungen wird.

— **Elektrischer Betrieb auf der Linie Mailand-Gallarate-Varese.** Unser italienischer Mitarbeiter theilt uns zu dieser von uns schon in Nr. 82 S. 1264 gemeldeten Eröffnung noch folgende interessante Einzelheiten mit: Die Arbeiten für die Umwandlung des Dampfbetriebes in den elektrischen auf der Linie Mailand-Gallarate-Varese der italienischen Mittelmeerbahn waren bereits Ende August beendet, und auch das feste und bewegliche Material war zu jener Zeit schon betriebsfähig; da es sich aber um ein neues System handelte oder wenigstens um ein System, welches in solcher Ausdehnung noch nie zum Betrieb einer Vollbahn seine wirkliche Anwendung gefunden hatte, und bei welchem viele Einzelheiten als ganz neu erst praktisch erprobt werden mussten, da überdies das zur Führung der einzelnen Wagen bestimmte Personal noch geschult werden musste, war es nothwendig, der endgültigen Eröffnung eine längere Probezeit vorangehen zu lassen. Wie bereits bekannt, wird die bewegende Kraft den Fahrzeugen durch eine dritte Schiene zugeführt; jedes Gleis der doppelgleisigen Linie hat eine besondere Schiene, welche nach der Mitte der beiden Gleise zu liegt. Der Personenverkehr soll mittelst einzelner Motorwagen, welche noch einen Anhängewagen mitführen und mit einer Geschwindigkeit von 90 km die Stunde fahren können, vermittelt werden, während die Güterwagen durch eine eigene elektrische Maschine befördert werden sollen.

Zum besseren Verständniss des Fahrplanes sei bemerkt, dass von Gallarate aus ausser der direkten Linie nach Varese noch Linien nach Arona und Laveno am Lago Maggiore abzweigen. Der Fahrplan, welcher nach der Einführung des vollen elektrischen Betriebes eingeführt werden soll, sieht in jeder Stunde drei direkte Züge nach Gallarate vor, von denen einer elektrisch nach Varese weitergeführt wird, während die anderen mittelst Dampfkraft nach Arona und Laveno weitergehen. Ausserdem sollen zwei Lokalzüge zwischen Mailand und Gallarate und ein elektrisch gefahrener Güterzug verkehren.

Die oben erwähnten Proben haben nun mit dem 9. Oktober durch die im Beisein des Ministers der öffentlichen Arbeiten gemachte und geradezu glänzend verlaufene Probefahrt ihr Ende erreicht, und es wurde vom Ministerium die Eröffnung des elektrischen Betriebes für den öffentlichen Verkehr am 14. Oktober gestattet. Allerdings wird bis zur Einführung des Winter-

fahrplans nur ein beschränkter Verkehr stattfinden und zwar mit nur 7 Zügen in jeder Richtung zwischen Mailand und Varese, welche neben den jetzigen gewöhnlichen Zügen verkehren sollen. Der volle elektrische Personen- und Güterverkehr wird erst mit dem Winterfahrplane, dessen Einführung auf den 20. November verschoben werden musste, aufgenommen werden.

— Für die **serbischen Staatsbahnen** waren nach einem im „Handels-Archiv" veröffentlichten Konsularberichte bis Anfang 1900 insgesammt rund 120 762 380 Fr. verausgabt; davon entfallen 105 547 720 Fr. auf den Bau sowie die Enteignung von Grundstücken, während die verbleibende Restsumme für rollendes Material und sonstiges Inventar aufgewendet ist. Die Roheinnahmen für die serbischen Staatsbahnen (Belgrad-Nisch-türkische Grenze, Nisch-Pirot-bulgarische Grenze, Belgrad bis zur Hälfte der Savebrücke, Velika Plana-Semendria und Lapowo-Kragujewatz) sind für 1900 auf 6 776 825 Fr., d. h. 12 119 Fr. für das Kilometer, berechnet; endgültige Angaben über die Einnahmen sowie über die Ausgaben der Verwaltung der Staatsbahnen während des Jahres 1900 liegen noch nicht vor. Eine Ausdehnung des Eisenbahnnetzes Serbiens hat im genannten Jahre nicht stattgefunden. 1899 war einem englischen Konsortium eine Konzession für den Bau und den Betrieb neuer Eisenbahnen im westlichen Theile Serbiens ertheilt worden. Es handelte sich um sechs verschiedene Strecken von 75 cm Spurweite. Innerhalb 12 Monaten sollte mit dem Bau begonnen werden. Wegen Nichtinnehaltung dieser Frist verfiel die Konzession. Die Regierung trat alsdann mit einem Belgier in Verbindung. Die Verhandlungen scheinen jedoch zu keinem bestimmten Ergebnisse geführt zu haben. Von dem Baue neuer Bahnen im Osten Serbiens, namentlich der sogen. Timokbahn, ist neuerdings in serbischen Zeitungen wieder viel die Rede gewesen; doch scheint die Verwirklichung der verschiedenen Pläne noch nicht nahe bevorstehend zu sein. Auch sind die Vorstudien für die Ausführung des durch die serbisch-rumänische Eisenbahnkonvention projektirten Brückenbaues über die Donau bei Kladowo wieder eingestellt worden.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnen in Deutsch-Südwestafrika.** Der Einfluss des Eisenbahnbaues auf die Entwickelung einzelner Orte des Schutzgebietes ist, wie die „Kol.-Ztg." schreibt, geradezu überraschend. Eine vorliegende Photographie von Karibib zeigt diesen bisher ganz unbedeutenden Platz als ein stattliches Städtchen. Missionar Olsp schreibt darüber an die rheinische Missionsgesellschaft: „Karibib ist in wenigen Monaten zu einem frisch aufblühenden Handels- und Verkehrsplatze geworden. Wenn man heute durch Karibib kommt, die lange Reihe Kaufläden und Wohnhäuser, den grossen massiven Bahnhof, den mächtigen Reparaturschuppen sieht, in denen stetig 60 weisse Arbeiter angestellt sein werden, wenn man ferner alle die Anlagen sieht, die mit einer Eisenbahnstation grösseren Stils verbunden sein müssen, und dann das geschäftige Treiben beobachtet, das sich Tag für Tag auf dem Platze abspielt, dann zweifelt man nicht mehr, dass Karibib ein neuer Haupt- und Centralpunkt im Lande geworden ist, dessen Bedeutung auch später nicht wieder zurückgehen wird. Die Eingeborenen lassen sich dort massenweise nieder."

— **Stelle eines Eisenbahn-Betriebsingeniörs in Swakopmund.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die nachgeordneten königlichen Eisenbahndirektionen aufgefordert, ihm für die Besetzung der Stelle eines Betriebsingeniörs zu Swakopmund in Deutsch-Südwestafrika Vorschläge zu machen. Erwünscht ist es, dass der Beamte unverheirathet ist und sich im Alter von 30 bis 40 Jahren befindet. Auf längere praktische Thätigkeit in Reparaturwerkstätten ebenso wie auf die sonstige durch die Prüfungsordnung für maschinentechnische Betriebsingeniöre vorgeschriebene Ausbildung wird grosser Werth gelegt. Die Ausreise nach Swakopmund müsste mit dem im Dezember d. J. oder mit dem im Januar n. J. von Hamburg abgehenden Wörmanndampfer angetreten werden.

— **Die neuen Kongobahnen.** Die „Münch. Allg. Ztg." erhält über diese Pläne aus Brüssel folgende nähere Mittheilungen:

Die Meldung, dass König Leopold den Bau zweier neuen Eisenbahnen beschlossen hat, welche einerseits den Kongostrom direkt mit dem Nil, andererseits den Oberlauf des Kongo mit dem Tanganyikasee und daher mit Deutsch-Ostafrika verbinden sollen, war in weiteren Brüsseler Kreisen schon seit einiger Zeit erwartet. Wusste man doch schon längst, dass der Kongostaat eine besondere Vermessungskommission unter Leitung des Ingeniörs Adan in das Gebiet der Stanleyfälle entsandt hatte, deren Bericht für die zu treffenden Entschliessungen der Kongoregierung entscheidend sein sollte. Dieser umfangreiche Bericht Adan's ist seit Mitte dieses Sommers in Brüssel eingetroffen und lautete in seinen Schlussfolgerungen so günstig, dass der König während seines Aufenthaltes in Paris und in Luchon im vergangenen Sommer zu dem Entschlusse gelangte, die beiden bedeutenden Bahnlinien zu schaffen, welche zusammen eine Länge von rund 1400 km darstellen werden. Das Gelände ist bei beiden Linien sehr günstig und bietet keinerlei ungewöhnliche Schwierigkeiten. Die wichtigere beider Bahnen ist zweifellos die Kongo-Nil-Bahn. Sie wird ihren Ausgang am unteren Ende der Stanleyfälle, etwa bei 0,5 nördlicher Breite und beim 25. Längengrade nehmen, um in nordöstlicher Richtung etwa beim 2. Grade nördlicher Breite am Nordwestende des Albertsees bei Mahagi zu münden. Durch diese Bahn wird das fruchtbarste und volkreichste Gebiet des gesammten Kongostaates, das Uellegebiet, welches namentlich einen fast unerschöpflichen Viehreichthum besitzt, und von welchem Juncker, Schweinfurt und Casati begeisterte Beschreibungen geliefert haben, wirthschaftlich erschlossen und in den unmittelbaren Weltverkehr gebracht; es wird, dank der Nilstrasse, dieses weltferne Land mit seinen natürlichen Schätzen Europa so nahe gerückt, dass es binnen verhältnissmässig kurzer Zeit und mit bedeutend geringeren Mühen und Kosten als bisher über Marseille-Kairo zu erreichen sein wird, also seine Naturerzeugnisse zu ungleich wohlfeileren Preisen nach Europa wird versenden können, als bisher auf dem langwierigen und kostspieligen Karawanenwege bis zum Kongo. Was insbesondere den Viehreichthum dieses Gebietes angeht, so ist derselbe so gross, dass die Berichte der Staatskommissäre erklären, sie seien nicht reich genug, um den Ueberfluss an schlachtbarem Vieh aufzukaufen. Ausserdem gibt es Kautschuk und kostbare Hölzer in Menge.

Um auch den oberhalb der Stanleyfälle gelegenen Stromlauf des Kongo mit der Bahnlinie zu verbinden, soll unter etwa dem 26. Längengrade eine südwestlich laufende Anschlussstrecke nach dem Kongo gebaut werden, welche bei etwa dem 0,5. Grade südlicher Breite am Strom auslaufen wird. Von hier wird südwärts der Kongo wieder auf eine Strecke von 400 km für die grössten Dampfer schiffbar. Thatsächlich befährt auf dieser Strecke schon der grosse Dampfer „Baron Dhanis" regelmässig den Strom, und der Staat beabsichtigt, eine weitere grössere Anzahl Dampfschiffe in Dienst zu stellen. Am Ende dieses 400 km langen Schifffahrtsweges, von Luango ausgehend, etwas oberhalb des 5. Grades südlicher Breite, beginnt dann die Kongo-Tanganyika-Bahn, welche, den Stanleyfallsdistrikt und das Manjemagebiet in südöstlicher Richtung durchquerend, bei Muni (oberhalb des 6. südlichen Breitegrades) am Tanganyikasee münden soll. Diese Bahn dient gleichfalls hochwichtigen wirthschaftlichen Interessen und wird, wenn erst Deutschland gleichfalls den Bau von Eisenbahnen in seinen ostafrikanischen Besitzungen vollendet haben wird, die direkte und schleunige Verbindung des Kongostromes und der Gebiete am Oberlaufe desselben, der nebst seinen Nebenflüssen durchweg für grosse Schiffe fahrbar ist, mit der Ostküste Mittelafrikas bilden.

— **Niederländisch-südafrikanische Eisenbahngesellschaft.** Die am 31. v. Mts. zu Amsterdam abgehaltene Generalversammlung der Aktionäre dieser Gesellschaft genehmigte die Bilanz für 1900 und setzte die Dividende auf 4,5 % für die Aktien der zweiten Serie und 6 % für die übrigen Serien fest, deren Bezahlung auf einen von den Kommissaren gemeinschaftlich zu bestimmenden Zeitpunkt verschoben wurde.

— **Absatz der Vereinigten Staaten in Eisenbahnschienen.** Die in den Walzwerken der Vereinigten Staaten von Amerika erhaltenen inländischen Aufträge für Eisenbahnschienen zur Lieferung im Jahre 1901 haben die Gesammthöhe von 2 700 000 t (zu 2 240 lbs.) erreicht. Die Ausfuhr von Schienen für dieses Jahr wird schätzungsweise einen Umfang von 300 000 t annehmen. Zur Erfüllung aller Aufträge wäre demnach eine Erzeugung von mehr als 3 000 000 t Schienen oder von rund 650 000 t mehr als in dem bisherigen Jahre der höchsten Leistung, 1900, erforderlich. Die amerikanische Quelle nimmt an, dass die Werke nicht imstande seien, diese grosse Mehrleistung zu ermöglichen, und dass die Lieferung von 300 000 bis 400 000 t auf das nächste Jahr verschoben werden müsse. Das bedeute einen guten Anfang für die Beschäftigung im Jahre 1902, und trotz des augenblicklich hohen Preises von 26 D. für die Tonne hätten mehrere Eisenbahnlinien schon Bestellungen für 1902 buchen lassen müssen, weil im laufenden Jahre eine Lieferung nicht mehr möglich sei. Die Lage der Schienenindustrie in den Vereinigten Staaten scheine also, so weit sie sich jetzt schon übersehen lasse, auch im nächsten Jahre gut zu werden.

Diese Nachrichten sind von um so grösserem allgemeinen Interesse, als sie in einem vereinzelten Zweige der Eisenindustrie gegenüber den allgemeinen Klagen über das Darniederliegen

und das Fehlen der Aufträge einen flotten Geschäftsgang zeigen. Wenn das Geschäft in Amerika so gut geht, so ist zu hoffen, dass auch in Europa bald wieder eine Besserung eintritt.

Allgemeines.

— Dem Bau gewölbter Brücken, welcher neuerdings in Deutschland und Oesterreich-Ungarn bekanntlich einen erfreulichen Aufschwung genommen hat, scheint man jetzt auch in Amerika mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden. Nicht nur, dass „Eng. N. & Am. Ry. J." von einem für Spanien aufgestellten Entwurf einer dreigelenkigen, gewölbten Strassenbrücke von 50,32 m Spannweite und 5,72 m Pfeil Kenntniss nimmt, bespricht es auch in einem Leitartikel der Nummer vom 26. September d. J. die allgemeinen Mängel der eisernen Brücken, die Nothwendigkeit und Schwierigkeit dauernder Unterhaltung sowie häufiger Erneuerung des Anstrichs und das trotz aller Mühe in absehbarer Zeit eintretende Abgängigwerden. In allen diesen Hinsichten sind die gewölbten Brücken besser daran. Nur die grösseren Herstellungskosten haben in manchen Fällen dem Eisen den Vorrang verschafft. Nachdem die neueren Fortschritte die Möglichkeit bieten, auch grössere Spannweiten billig zu überwölben, stellen sich die Bedingungen des Wettkampfes zwischen Stein und Eisen günstiger für ersteren. Möge der Fortschritt in dieser Richtung ein dauernder und allgemeiner sein.

— Einen sehr grossen Getreide-Silo-Speicher hat die amerikanische Grosse Nordbahn in West-Superior Wis. im Februar d. J. in Betrieb genommen. „Eng. News & Am. Ry. Journ." bringt in seiner Nummer vom 26. September d. J. eine mit Abbildungen versehene Veröffentlichung darüber. Der Speicher empfängt das Getreide von der Bahn und liefert es an die Schiffe ab. Er berührt daher mit einer Langseite den Bahnhof, mit der anderen den Hafen. Sein Grundriss stellt ein Rechteck von 111 m Länge zu 38 m Breite dar, während die zur Aufnahme der Hebewerke dienenden Thürme eine Höhe von 75 m erreichen.

Der eigentliche Lagerraum besteht aus 505 Zellen von 25,9 m Höhe und rechteckiger bezw. quadratischer Grundfläche verschiedener Grösse zwischen 4,11 $\times$ 8,23 und 2,06 $\times$ 1,37 m. Der Gesammtinhalt der Zellen, also die Fassungskraft des Speichers an Getreide, beträgt 112685 cbm. Er stellt den von derselben Gesellschaft 1897/98 in Buffalo erbauten Riesenspeicher in Schatten.

Der Westspeicher entladet 550–600 Eisenbahnwagen in 24 Stunden. Er liefert in derselben Zeit 10905 cbm Getreide in die Schiffe und reinigt 443 cbm in einer Stunde. Er steht auf einem Pfahlrost mit 7,62 m langen Pfählen und ist im übrigen aus unverbrennlichen Stoffen, meist Stahl, erbaut. Die Fundamentmauern sind aus Beton, welcher durch Einzellasten bis 35 kg/qcm beansprucht wird. Im Sockelgeschoss sind neun Gruben, welche das Getreide der ins Erdgeschoss einfahrenden Eisenbahnwagen aufnehmen. Aus ihnen wird das Getreide durch die neun vorhandenen Hebewerke geschöpft, bis zu den höchsten Punkten des Gebäudes gehoben und von da weiter vertheilt.

Das Erdgeschoss hat Umfassungswände von Ziegelmauerwerk. In ihm stehen die 12,8 m hohen, genieteten, eisernen Säulen, welche die Zellen und den darüber befindlichen Dachaufbau tragen. In wie weit sie auch als eingespannte, senkrechte Balken dem Winddruck entgegen wirken müssen, geht aus unserer Quelle nicht hervor. Im weiteren Aufbau bestehen die Umfassungswände aus gewelltem Blech. Die ganze Maschinerie wird elektrisch betrieben und zwar mit Dreiphasenstrom von 440 Volt Spannung.

Wegen der übrigen Einzelheiten und Betriebseinrichtungen verweisen wir auf das amerikanische Blatt, dem wir obige Mittheilungen verdanken.

— **Amerikanische Kohle in Europa.** Die berg- und hüttenmännische Zeitschrift „Glückauf" bringt eine vergleichende Uebersicht über die ausserordentliche Steigerung, welche der Absatz amerikanischer Steinkohlen im Laufe der letzten drei Jahre in Europa erfahren hat. Zwar sind die kohlenerzeugenden Länder Deutschland und England an dem Wachsthum dieser Einfuhr wenig oder gar nicht betheiligt, dagegen hat sich nach den betreffenden, aus dem „Journal of commerce and commercial bulletin" entnommenen Angaben die Einfuhr amerikanischer Kohlen in Frankreich, welche im Jahre 1898/99 nur 1027 t betrug, im Jahre 1899/1900 auf 56202 t und im Jahre 1900/01 auf 212284 t erhöht, und die Kohlenausfuhr Amerikas nach den übrigen europäischen Ländern stieg von 32381 t im Jahre 1898/99 auf 237305 t im Jahre 1899/1900 und auf 475788 t im Jahre 1900/01. Als Aufnahmegebiete kommen hierbei hauptsächlich die Mittelmeerländer in Betracht. Denn von England ist der Weg dorthin beträchtlich lang. Von Gibraltar aus ist die Entfernung nach den Mittelmeerhäfen für amerikanische Schiffe nicht weiter als für englische, und wenn auch Gibraltar näher nach Cardiff als nach der Chesapeake Bay liegt, so ist der Unterschied in der Länge der Fahrt doch nicht gross genug, um einen erfolgreichen Mitbewerb der amerikanischen Kohlenhändler im Mittelmeerhandel auszuschliessen. Italien ist schon jetzt ein guter Abnehmer, und selbst Lieferungen für die italienische Flotte sind den Amerikanern zugefallen. Nach der Schweiz, welche von Mittelmeerhäfen billiger beziehen kann als vom Norden, sind grössere Sendungen von Kohle aus den Vereinigten Staaten gegangen. Oesterreich ist durch seine Mittelmeerhäfen für solche leicht zu erreichen, und die Levante kauft erhebliche Mengen davon. Einzelne statistische Angaben über den Absatz nach jenen Gegenden liegen noch nicht vor, aber der grösste Theil der oben angegebenen Kohlenmengen ist nach den Mittelmeerhäfen gegangen. Wenn die amerikanischen Kohlenwerke eine Vergrösserung des Absatzes nach dem Auslande für nothwendig erachten, werden sie durch den Bau einer eigenen Kohlenflotte, die die Frachtkosten wesentlich vermindern würde, eine vortheilhafte Versendung nach den Häfen Südeuropas sich sichern können.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. November d. J. wird die an der Bahnstrecke Lehrte-Uelzen zwischen den Stationen Celle und Eschede belegene Haltestelle Garssen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Haltestelle direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren mit den Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft. In Garssen halten folgende Personenzüge: a) In der Richtung von Celle Garssen ab 7.10 Vorm., 1.25 und 6.56 Nachm.; b) in der Richtung nach Celle Garssen ab 9.11 Vorm., 2.57 und 5.48 Nachm.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 1. November 1901. (2898)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. November d. J. wird die an der Bahnstrecke Berlin-Stendal zwischen den Stationen Gross-Wudicke und Schönhausen belegene Haltestelle Schönhauser Damm für den Personen-, Gepäck-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Stückgutsendungen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Haltestelle direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern in Wagenladungen, sowie von Leichen und lebenden Thieren in den Gruppen- und Gruppen-Wechseltarifen und dem Oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft. In Schönhauser Damm werden folgende Personenzüge halten:

a) in der Richtung von Stendal Schönhauser Damm ab 8.03 Vorm., 2.44 und 9.30 Nachm.;
b) in der Richtung nach Stendal Schönhauser Damm ab 6.48 Vorm., 12.56 und 9.57 Nachm.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 31. Oktober 1901. (2899)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.
Binnenverkehr.

Die zwischen der Station Greifenberg in Pommern und der Haltestelle Gummin gelegene Haltestelle Görke, welche gegenwärtig nur für die Abfertigung von Personen-, Gepäck- und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet ist, wird vom 1. November d. J. ab auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Stettin, den 21. Oktober 1901. (2900)
Direktion.

3. Güterverkehr.

Berlin-Stettin-hessischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. November d. J. wird die Station Spandau des Direktionsbezirks Berlin als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8a für Giessereiroheisen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (2901)

Frankfurt a/M., den 1. November 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher, Berlin-Stettin-mitteldeutscher, nordwestdeutsch-mitteldeutscher, Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr sowie niederdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1901 wird die Station Salzwedel in die in den obengenannten Verkehren bestehenden Ausnahmetarife D 1 für Kartoffelstärkefabrikate und D für Dextrin (bezüglich des letzteren Ausnahmetarifs jedoch ausschliesslich des ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarifs) als Versandstation einbezogen.

Auskunft über die Höhe der fraglichen Ausnahmetarifsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen. (2902)

Magdeburg, den 1. November 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württemb.-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 3. Heft. Württemb.-pfälzischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangt im vorgenannten Verkehr der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) für Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben, Torfstreu und Torfmull, Erze und Schlacken zur Einführung.

Stuttgart, den 30. Oktober 1901. (2903)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. November 1901 erhalten die Ziffern 1 und 2 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) im badischen Binnengütertarif und in den direkten Gütertarifen, soweit der Rohstofftarif in dieselben aufgenommen ist, folgende geänderte Fassung:

1. Düngemittel folgende:
   Dünger (Mist und Abtrittsdünger); Gaskalk, Gipsasche, Kalkasche (Staubkalk), Kalkmehl aus Muscheln; Mulldünger (Haus- und Strassenkehricht, ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten); Phosphate mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl; Wollstaub.
2. a) Erde, gewöhnliche, Kies usw. . . . b) Thon . . . . . . } wie im Spezialtarif III genannt.

Karlsruhe, den 29. Oktober 1901. (2904)
Gr. Generaldirektion.

Ostpreussische Südbahn.

Für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) in Wagenladungen von mindestens 10000 kg von Königsberg, ostpreussische Südbahn, nach Prostken transit zur Ausfuhr nach Russland tritt vom 1. November 1901 ein Ausnahmetarifsatz von 0,45 M. für 100 kg in Kraft. Die näheren Bedingungen wegen Anwendung dieses Ausnahmetarifsatzes sind auf unseren hiesigen Stationen, sowie in unserem Tarifbüreau zu erfahren.

Direktion. (2905H&V)

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup und Hvidding-Vedsted.

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. wird die Station Stadthagen des Direktionsbezirks Hannover in den Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl der Spezialtarife I bis III) aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 1. November 1901. (2906)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif II, Gruppenwechseltarife I/II, II/III, I, II/V und schlesisch-sächsischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 6. November d. J. ab wird die Haltestelle Bischofswalde in den Ausnahmetarif für „Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlenkoks, wenn unverpackt, Braunkohlenbrikets“ als Versandstation des Direktionsbezirks Breslau einbezogen.

Breslau, den 31. Oktober 1901. (2907)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt im Verkehr zwischen Osterwieck und Wasserleben ein Ausnahmetarif für Rüben des Spezialtarifs III, sowie Schnitze, auch gedörrte und getrocknete Schnitzabfälle und Köpfe davon, Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung, auch gemahlen, Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm) in Kraft.

Der Frachtsatz beträgt 0,065 M. für 100 kg. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Berlin, den 4. November 1901. (2908)
Direktion
der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1901 kommen Ausnahmetarifsätze für Rohbraunkohle, Braunkohlenbriketts (Darrsteine, Nasspresssteine) bei Auflieferung von mindestens 20000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, von Station Voldagsen nach verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen unser Verkehrsbüreau und die Versandstation Auskunft.

Hannover, den 4. Nov. 1901. (2909)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-hessischer und Berlin-Stettin-hessischer Verkehr.

Vom 15. Dezember d. J. ab erhalten die in den Gütertarifen für die obenbezeichneten Verkehre enthaltenen Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen folgende anderweite Ueberschrift:

„Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen von den an die hierunter genannten Stationen angeschlossenen Hochofenwerken.“

Gleichzeitig treten theilweise Frachterhöhungen in diesen Ausnahmetarifen ein.

Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.

Frankfurt a/M., den 31. Okt. 1901. (2910)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn.

Zum Binnengütertarife vom 15. November 1899 ist der dritte Nachtrag herausgegeben, gültig vom 1. November 1901, soweit darin nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Derselbe enthält ein neues Vorwort, einen Reexpeditionstarif von Königsberg nach Pillau für Zucker von Rastenburg zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen Kolonien, sowie die seit Herausgabe des zweiten Nachtrages veröffentlichten Tarifänderungen.

Der Nachtrag ist zum Stückpreise von 10 ₰ auf unserer hiesigen Fahrkarten-Ausgabestelle Südbahnhof käuflich.

Direktion. (2911H&V)

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr

Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. vom 1. April 1897.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 5. November d. J. der Nachtrag VIII in Kraft, enthaltend Aenderungen des Zechenverzeichnisses, Frachtsätze des Ausnahmetarifs A nach Station Zetten-Andelst der holländischen Bahn, sowie Berichtigungen des Haupttarifs und des Nachtrags VII. Abdrücke des Nachtrags zum Preise von 0,10 M. bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 29. Oktober 1901. (2912)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 7. November l. J. werden die Stationen Luzan und Zuczka der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 27 (Zucker zum Seeexport) einbezogen. Gleichzeitig treten für den Verkehr von Przeworsk, Sedziszów, Tlumacz-Palahicze und Chybi geänderte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 29. Oktober 1901. (2913)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab erhalten die Ziffern 1 und 2 im

Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) eine anderweite Fassung.

Ausserdem ist die Anwendung des Ausnahmetarifs 2 im Verkehr mit den badischen und württembergischen Staatseisenbahnen erweitert worden.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (2914)

Frankfurt a/M., den 30. Oktober 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1902 wird die auf Seite 12 unter Ziffer II in der Abtheilung 1 des badischen Binnengütertarifs für die Station Maxau vorgesehene ermässigte Wiegegebühr von 40 ₰ für Steinkohlen aufgehoben. Von dem genannten Tage ab ist daher auch für Steinkohlen das im allgemeinen Nebengebührentarif festgesetzte Wägegeld von 1 ℳ zu entrichten.

Karlsruhe, den 30. Oktober 1901. (2915)
Grossh. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Der im Monat August 1901 ausgegebene Anhang zu den direkten Gütertarifen der grossh. badischen Staatseisenbahnen, enthaltend Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb, hat nur für diejenigen Verkehre Gültigkeit, bezüglich deren in den einzelnen direkten Gütertarifen auf diesen Anhang ausdrücklich Bezug genommen ist.

Auf den badischen Nebenbahnen in Privatbetrieb werden zu den Frachtsätzen der im Anhang vorgesehenen Ausnahmetarife 1 (Holztarif), 1 a (Stammholz) und 2 (Rohstofftarif) die in den Waarenverzeichnissen der entsprechenden Ausnahmetarife im Gütertarif für den Verkehr zwischen den badischen Staatsbahnen und den badischen Nebenbahnen in Privatbetrieb vom 20. August 1901 vorgesehenen Frachtgegenstände befördert. Zu den Sätzen des Rohstofftarifs werden ausserdem die in den Waarenverzeichnissen der Ausnahmetarife 3 (Kalitarif) und 6 (Steinkohlen) des vorgenannten Gütertarifs aufgeführten Gegenstände befördert.

Die Neubaustrecke Wiesloch Stadt-Waldangelloch ist am 16. Oktober 1901 für den Güterverkehr eröffnet worden. Ab genanntem Zeitpunkte gelten die im Anhang für die Stationen dieser Neubaustrecke angegebenen Frachtsätze.

Karlsruhe, den 28. Oktober 1901. (2916)
Grossh. Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband

Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut usw. vom 1. Juli 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. gelangt für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut von Uj=Pázua nach München C. B. der Frachtsatz von 10,55 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 31. Oktober 1901. (2917)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif II.

Mit Gültigkeit vom 6. November d. J. werden im Ausnahmetarif 7 a für Eisenerze usw. zur Verhüttung Frachtsätze von Schmiedeberg i. Riesengeb. nach Gleiwitz (0,49 ℳ), Ratibor (0,47 ℳ) und Schwientochlowitz (0,52 ℳ) eingeführt.

Breslau, den 31. Oktober 1901. (2918)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreich-ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft II.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1901 tritt zu Punkt 4 der allgemeinen Bestimmungen (Seite 6 des Tarifheftes II) folgender Zusatz in Kraft:

„Die Ein- und Ausladung der nach Stationen der Kaschau - Oderberger Eisenbahn bestimmten Sendungen ist Sache der Versender resp. Empfänger."

Kattowitz, den 29. Oktober 1901. (2919)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch - hessisch - bayerischer Verband.

Am 15. November d. J. wird die Station Bettmannsäge der bayerischen Staatseisenbahnen in den Gütertarif für den obenbezeichneten Verband einbezogen. Die Abfertigungsbefugniss für Bettmannsäge ist beschränkt auf Stückgüter im Einzelgewicht bis zu 250 kg und auf Wagenladungen der Spezialtarife I, II und III sowie der Holzausnahmetarife. Der Frachtberechnung werden entweder die um 5 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Zwiesel oder die um 6 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Regen zu Grunde gelegt.

Erfurt, den 31. Oktober 1901. (2920)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil III, Heft 2 vom 1. August 1899 (Getreideverkehr Ungarn-Bayern).

Auf Seite 107 des obenbezeichneten Tarifs wird der Frachtsatz für Getreide etc. von Hegyeshalom nach Mühldorf auf 1,94 ℳ für 100 kg richtig gestellt.

München, am 31. Oktober 1901. (2921)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frachtnachlässe für Getreide etc. von Barcs.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1902 werden für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten ab Barcs nachstehende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege gewährt, u. zw.:

nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	Nachlass vom am 1. Januar 1902 gültigen Frachtsatze
den im nebenbezeichneten direkten Tarife enthaltenen Stationen der k. bayer. Staatsbahnen (mit Ausnahme jener, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 347 bis einschl. 353 des direkten Tarifes in die Gruppen 1, 2, 6 u. 20 der Einlagerungstabelle eingereiht sind), u. zw. gilt der Nachlass sub a) nach Stationen der Strecken: Freilassing - Holzkirchen, Rott-Rosenheim, Kirchseeon - Rosenheim, Sauerlach - Tölz u. Holzkirchen-Schliersee, ferner nach den Stationen der Seitenlinien obgenannter Strecken, sub b) nach den übrigen Stationen	österr.-ungar.-bayerischer Verbandsgütertarif, Theil III, Heft 2	a) 0,20 ℳ für 100 kg b) 0,50 ℳ für 100 kg
Stationen des direkten Tarifes für den süddeutsch - österr. - ungar. Getreideverkehr	süddeutsch - österr. - ungar. Verbandstarif, Theil III, Tarifheft 2	0,40 ℳ für 100 kg
der Schweiz und den schweizer. - süd-badischen Grenzstationen Basel, Schaffhausen, Singen u. Konstanz	österr.-ungar.-schweizerischer Verbandstarif, Theil III, 2. Heft	50 Cts. für 100 kg
Stationen der französischen Ostbahn	österr.-ungar.-französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	5 Frcs. pro Tonne à 1000 kg
Lindau	österr.-ungar.-Lindau-vorarlberger Verbandstarif, Theil III, Heft 2	50 Heller für 100 kg

Bedingungen: Einhaltung der in den oben angeführten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen per Schiff nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der einschlägigen Verbandstarife direkt abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna=Brod, Samac, Brcka, Gunja und Gunjaszávapart stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg provenieren. Die Liquidirung erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma lautenden Frachtbriefduplikate und der die bedungene Herkunft nachweisenden Schiffsdokumente, welche längstens 3 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 1. November 1901. (2922)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Mit Geltung vom 10. November 1901 kommen im süd-ostpreussischen Gütertarif für den Verkehr zwischen der Gemeinschaftsstation Lyck einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke
a) Breslau, Kattowitz, Posen andererseits die Entfernungen und Frachtsätze des ostdeutschen Gütertarifs (I/II);
b) Berlin und Stettin andererseits die Entfernungen und Frachtsäze des Berlin - Stettin - nordostdeutschen Gütertarifs (I/III)
in Anwendung.
Insoweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze des süd-ostpreussischen Gütertarifs noch bis 1. Januar 1902 in Geltung.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Königsberg i/Pr., den 30. Okt. 1901. (2923)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Für Pferde bei frachtgutmässiger Beförderung treten 3 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1902 in Kraft:

Von Wien {K. F. J. B. / K. F. N. B. / Oe. N. W. B. / St. E. G.} pro Quadratmeter
nach Bodenbach B. N. B. u. St. E. G. / Tetschen B. N. B. u. Oe. N. W. B. transit . . . . 1 092 Heller.

Wien, am 1. November 1901. (2924)
Oesterreich. Nordwestbahn.

Reexpedition von Zucker und von Gütern des Spezialtarifes 1 in Melnik.

Für Zucker der Pos. Z - 8 sowie für Güter des Spezialtarifes 1 der Güterklassifikation im Tarife, Theil 1, vom 1. Januar 1898 als Frachtgut, wird bei Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, von den Stationen der Strecken Wien Oe. N. W. B. bis Wschetat = Privor, Lissa bis Prag, Gross=Wosek bis Wostromer und Butowes=Tur, Deutschbrod bis Josefstadt=Jaromer und Chlumetz bis Wildenschwert und Mittelwalde, nach den Stationen der Strecke Liboch bis Aussig und bis Tetschen, ferner von den Stationen der Strecke Bad Belohrad bis Hohenelbe und bis Freiheit = Johannesbad, Alt = Paka bis Schlotten=Kukus und Böhm.=Skalitz bis Liebau, nach den Stationen der Strecke Liboch bis Aussig und bis Neschwitz ab 1. Januar 1902, bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 die Reexpeditionsbegünstigung bei Einlagerung solcher Sendungen in den Lagerhäusern der Anglo-Oesterr. Bank in Melnik und dem Ersten Melniker Lagerhause in Melnik bewilligt.

Die Reexpeditionsfrist beträgt 12 Monate, vom Tage des Einlagerns der Sendungen in den genannten Lagerhäusern an gerechnet.

Für jede der reexpedirten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Hellern (sechs Hellern) pro 100 kg berechnet und sind im übrigen für die Reexpedition die Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, maassgebend.
Wien, am 30. Oktober 1901. (2925)
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Die im elsässisch-pfälzischen Personenverkehr bestehenden Rundreiseisekarten I.—III. Klasse der Touren I bis VI werden am 1. Januar 1902 vom Verkauf zurückgezogen.
Strassburg, den 25. Okt. 1901. (2926)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

5. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für den Bahnhof Leobschütz soll vergeben werden. Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen techn. Büreau zur Einsicht aus oder können gegen Erstattung von 2,00 ℳ in baar von dort bezogen werden. Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe für Leobschütz" sind bis zum Eröffnungstermin, den 29. November d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen.
Kattowitz, den 2. November 1901. (2927)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 224 348 m Siederöhren und Siederohrabschnitten für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann=Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, hierselbst (Zimmer 27 Erdgeschoss) eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Siederöhren und Siederohrabschnitten" versehen bis 23. November 1901, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.
Ende der Zuschlagsfrist am 7. Dezember 1901, Nachmittags 6 Uhr.
Cöln, den 2. November 1901. (2928)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. württb. Staatseisenbahnen.
Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien.

Die Lieferung des Bedarfs an Betriebs- und Werkstättematerialien für das Jahr 1902, nämlich an:
Metallen, kleinen Metallwaaren, Tenderschaufeln und Schippenschaufeln, Holzstielen, Beleuchtungsmaterialien (worunter auch Erdöl und Calciumkarbid), Schmiermaterialien und Fettwaaren, Firniss und Farben, Chemikalien etc., Seilerwaaren, Geweben, Posamentirwaaren etc., Putzmaterialien (worunter auch Schwämmen), Besen, Bürsten und Pinseln, Asbest-Platten und -Seilen, Patentpackung, Sohlleder und Vachettenleder, Glaswaaren, Bimstein und Kreide
soll im Submissionsweg vergeben werden.

Das Verzeichniss der Materialien mit den Lieferbedingungen kann bei der unterzeichneten Verwaltung eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. (2929 RM)

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Materiallieferung" versehen spätestens bis zum 18. November d. J., Nachmittags 2½ Uhr, hierher einzureichen; die Eröffnung derselben findet anschliessend hieran statt.

Die Bieter bleiben an ihre Angebote bis zum 31. Dezember 1901 gebunden.
Esslingen, den 2. November 1901.
Königliche Hauptmagazinsverwaltung.

Verdingung und Lieferung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Schlochau am 23. November 1901, Vormittags 11 Uhr in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 2 Wochen. Angebotbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und die Zeichnungen 33, 33a bis 41 sowie die Zeichnung der Gleisanordnung sind gegen Einsendung von 5 ℳ bei unserem technischen Büreau anzufordern. Für die Lieferungsbedingungen ohne die Zeichnungen 33, 33a bis 41 ist 1 ℳ zu zahlen. (2930)
Danzig, den 1. November 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 165 000 Bahnschwellen und ca. 20 000 m Weichenschwellen aus Danziger Kiefernholz ausverdungen werden.

Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11, Colbjörnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin am 15. November 1901, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.
Kopenhagen, Oktober 1901. (2931)
Der Bahnchef.

Oldenburgische Staatsbahn.

Die Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterial für das Jahr 1902, als:
17 500 kg Rüböl, raff.,
10 000 „ desgl., roh,
25 000 „ Mineralschmieröl, dkl.
alles bester Güte, soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die maassgebenden Lieferungsbedingungen können gegen gebührenfreie Einsendung von 30 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau, Carlstrasse Nr. 8 hierselbst, bezogen werden.

Bezügliche Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterial" bis zum 16. November d. J., Vormittags 11 Uhr an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote erfolgt am 16. November, Vormittags 11 Uhr in Gegenwart etwa erschienener Anbieter.

Dem Angebote sind Proben beizufügen, welche an unser Materialienbüreau einzusenden sind. (2932)
Oldenburg, den 30. Oktober 1901.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. November Vorm. gemeldet.

Nr. 31. Berlin, am 6. November 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	—	eis. Wasserbecken mit Klappdeckel	35	1	Nagold	Württemberg. Stsb.	
2	A	1	1	—	Rohrstuhl —	8	2	München Centr.	Bayerische Stsb.	
3	A A G L	—	1	—	◻-Eisen —	120	3	Dobrilugk-Kirchhain	K. E.-D. Halle a/S.	5,75 m lg.
4	A B	432	1	Rolle	Leder —	39	4	Memmingen	Bayerische Stsb.	ansch. zu einer Waschmaschine gehörend.
5	A B W	—	1	—	gusseis. Schwungrad	14	5	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
6	A E	—	1	Sack	Kartoffeln —	60	6	Mombach	Direktion Mainz	
7	A F B	3733	1	Fass	Wein —	73	7	Posen	K. E.-D. Posen	
8	A G	I	1	Korb	fr. Gemüse —	28	8	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
9	A M	—	2	Säcke	altes Eisen —	106	9	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
10	M	—	1	—	gusseis. Kohlenkasten	7	10	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
11	A S	1	1	Kiste	? —	19	11	Niederorschel	K. E.-D. Cassel	
12	A S	2	1	„	gefüllt, ansch. Grabsteine	?	12	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
13	A S	419	1	Korb	Fleischwaaren —	13	13	Steele N.	K. E.-D. Essen	
14	A S	1799	1	Kiste	leer —	34	14	Oeslau	K. E.-D. Erfurt	
15	A M	408	1	„	leer —	63	15	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
16	A T	—	1	Fässchen	Fische —	1,5	16	Berlin Schles. B.	„	
17	A W	1	1	Harrass	Steingut —	101	17	Berlin H. u. L.	„	
18	A W	5211	1	Kiste	Eier —	98	18	Rolandseck	K. E.-D. Cöln	
19	A Y & Co.	V	1	„	? —	117	19	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
20	B	—	1	„	Holzmodelle —	59	20	Altona	K. E.-D. Altona	
21	B	—	1	—	Ofentheil —	50	21	Düren	K. E.-D. Cöln	
22	B	II	1	Kiste	Pferdegeschirr —	29	22	Venlo	K. E.-D. Essen	
23	B	39, 41	2	—	Ofenplatten —	8,5	23	Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	
24	B	100	1	Korb	Obst und Damenjacke	28	24	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
25	B	356	1	Kiste	? —	50	25	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
26	B	492	1	„	Schuhwaaren —	29	26	Pforzheim	Badische Stsb.	
27	B C	1	1	Gestell	5 Blechdosen, gefüllt	21,5	27	Grizehne b/Calbe	K. E.-D. Magdeburg	
28	B C	8617	1	Korb	gefüllte Flaschen, ansch. Champagner	36	28	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	B C F	6608	1	Kiste	fr. Obst —	—	29	Tondern	K. E.-D. Altona	
30	B F	957	1	Bund	Eisen —	—	30	Zwickau	Sächsische Stsb.	v. Kalk bez.
31	B G	120	1	Kiste	gefüllt —	41	31	Mannheim	Direktion Mainz	
32	B J	—	2	Kisten	alter Broden —	30	32	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
33	B J C	255	1	Kiste	Eialbumin —	123	33	Lübeck	Lübeck-Büchener	
34	B J N	5392	1	„	1 Brotschneidemaschine	21	34	Egeln	K. E.-D. Magdeburg	
35	B oder D P	4102	1	Ballen	Manufakturwaaren —	40	35	Aachen	K. E.-D. Cöln	
36	B P P	—	1	Pack	ansch. 2 Lagertheile	18	36	Rödeleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
37	B R	2	2	—	Kupferbleche —	76	37	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
38	B S	—	1	Tafel	Zinkblech —	9,5	38	Pforzheim	Badische Stsb.	
39	B S	1/2	2	Kisten	leer —	40	39	Mainz	Direktion Mainz	
40	B S	8862	1	Kiste	leer —	21	40	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
41	C	52	1	—	gusseis. Vorstellplatte	20	41	Seckach	Badische Stsb.	
42	C	157	1	Fass	Petroleum —	143	42	Wiesloch	„	
43	C D	4	1	Korb	Frauenkleider und Obst	32	43	Melle i/H.	K. E.-D. Münster	runder Korb aus grobem Weidengeflecht, ohne Deckel, und mit Juteleinen zugeschnürt.
44	C G	2482	13	Bund	Steingut —	—	44	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
45	C K	—	1	Sack	Betten —	21	45	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
46	C K	1814	1	Kiste	Farbe? —	46	46	Röthenbach b. Lind.	Bayerische Stsb.	
47	C M	45	1	„	? —	50	47	Marbach a/N.	Württemberg. Stsb.	
48	C M	131	1	„	Pappe u. Cigarrenschachteln	26	48	Ehingen	„	
49	C R G C H	—	1	Bund	Stahl —	41	49	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
50	C S	599	1	Kiste	leer —	50	50	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
51	C V	1003	1	„	? —	28	51	Neckarau	Badische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
52	C W	1920	1	Kiste	Patentzapfenbänder —	86	52	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
53	D	3,5	2	Pack	leere Säcke —	49	53	Duisburg	K. E.-D. Essen	
54	D A G	905	1	Kiste	Fahrkarten-Automat —	28	54	Altona	K. E.-D. Altona	
55	D F T	3452	1	—	neuer Rohrsessel ohne Lehne	3	55	Posen	K. E.-D. Posen	
56	D W	231	1	Korb	Butter —	—	56	Kerkrade	Niederländ. Stsb.	beklebt: Best-Aachen.
57	Dz	I	1	—	Kugellaterne mit Drahtkorb	—	57	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	Dienstgut.
58	E	—	2	Stck.	Oefen —	130	58	Freiburg	Badische Stsb.	
59	E	2145/6	2	eis. Fässer	ansch. Benzin —	880	59	Langen-weddingen	K. E.-D. Magdeburg	
60	E A C	1	1	Kiste	? —	335	60	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
61	E A L	2[illegible]81	1	Fass	Petroleum —	176	61	Pegan	K. E.-D. Halle a/S.	
62	E B	—	1	Harrass	leer —	48	62	Stettin	K. E.-D Stettin	
63	E D B	3726	1	—	Pflugschaar —	5	63	Warburg	K. E.-D. Cassel	
	E K	100	1	—	eis. Bettstelle —					
64	E K	101/2	2	Pack	4 Stühle —	170	64	Zittau	Sächsische Stsb.	
	E K	103/4	2	—	Schränke —					
65	E K	1769	1	Korb	eis. Muffen —	22	65	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
66	E L	106	1	Korbflasche	gefüllt —	46	66	Mannheim	Badische Stsb.	mit Platte
67	E P	143	1	Kiste	? —	?	67	Lichtenb.-Friedrf.	K. E.-D. Berlin	zum Auf-
68	F	—	1	—	runder Tisch —	24	68	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	klappen.
69	F A	2022	1	Fass	Leber —	79	69	Hannover	K. E.-D. Hannover	Auerbach
70	F A	6866	1	„	Wein —	261	70	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	beschrieben.
71	F B	4	1	Korb	1. Tonne —	15	71	Genthin	K. E.-D. Magdeburg	
72	F B	32	1	Kiste	Bücher —	82	72	Bremen	K. E.-D. Hannover	gez. P. Schöne.
73	F B	3010	1	Ballen	Tuch —	23	73	Stettin	K. E.-D. Stettin	
74	F C	1	1	Kiste	Fahrradtheile —	45	74	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
75	F F	3021	1	Pack in Leinen	gesalzene Därme —	13	75	Boizenburg	„	
76	F G u. S	2295	1	Kiste	Schreibzeug aus Kunstguss	37	76	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
77	F H	—	1	„	Käse —	28	77	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
78	F H	1439	1	Kübel	Käse —	158	78	„	„	
79	F K	I/II	1	Kiste	? —	?	79	Loburg	K. E.-D. Magdeburg	
80	F K	3199	1	„	zerbr. Glasw. —	23	80	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
81	F K	55936	1	„	Zuckerw. —	25	81	Karlsruhe Haupt	Badische Stsb.	
82	F K D	—	1	Bund	Holzleisten —	—	82	Carnap	K. E.-D. Essen	
83	F L B & C	1542	1	Kiste	Cigarren —	?	83	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
84	F M W	19867	2	—	eis. Rollen —	10	84	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
85	F N	771	1	Kiste	Zollgut —	29	85	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
86	F R	I	1	grauer Hand-koffer	? —	15	86	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
87	F R	6400	1	Kiste	? —	285	87	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
88	F S	7651	1	Pack in Papier	schwertförmiger eis. Schieber	?	88	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	68 cm lg.
89	F S D	—	1	—	Ofenthür —	1	89	Hamm	K. E.-D. Essen	
90	F W	—	1	Kiste	Holzwaaren —	16	90	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	Wilhelmshaven bez.
91	F W R	892	1	„	? —	?	91	Altendorf-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
92	G	14	1	Schliess-korb	Damen-Garderobe —	?	92	Solingen N.	K. E.-D. Elberfeld	
93	G	65	1	Kiste	Traubenzucker —	28	93	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
94	G A	7058	1	„	gefüllt —	30	94	Ebersbach	Sächsische Stsb.	Ebersbach beschr.
95	G D	416	1	Packet	Schloss —	10	95	Dorfen	Bayerische Stsb.	
96	G D	1217	4	—	hölzerne Naben für Wagenräder	8	96	Wesel	K. E.-D. Essen	
97	G F	932	1	Fass	Petroleum —	173	97	Danzig	K. E.-D. Danzig	
98	Gr. F V P	III	1	Kiste	? —	33,5	98	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
99	G G	2	1	—	Ofentheil —	75	99	Guxhagen	K. E.-D. Cassel	
100	G H	622	1	Kiste	leer —	50	100	Hamburg H.	K. E.-D Altona	
101	G J & C	1904	1	„	Bilderrahmen —	37	101	Duisburg	K. E.-D. Essen	
102	G K	5203/4	2	Kisten	1 leer — 1 Haussegen —	48	102	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
103	G L	—	1	—	Winde —	32	103	Posen	K. E.-D. Posen	Posen beschr.
104	G S	1	1	Sack	alte Kleider und Betten	29	104	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
105	G S	22	1	—	Schränkchen —	24	105	Honnef Rhein	K. E.-D. Cöln	
106	G T	1699	1	—	Rohrstuhl mit Armstützen	6	106	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
107	G W	—	1	Ballen	Schrauben —	16	107	Baal	K. E.-D. Cöln	
108	H	—	1	—	eis. Topf —	7	108	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
109	H	—	1	—	Kochherd —	24	109	Nordhausen	„	
110	H	—	3	Kisten	Mainzer Käse —	9	110	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
111	H	2	1	Pack	Füllofen —	37	111	Villingen	Badische Stsb.	
112	H	II	2	Kolli	eiserne Ofentheile —	—	112	?	Kiel-Eckernförde-Flensburger E.	
113	H	100	1	Pack	Eisen —	23	113	Heidelberg	Badische Stsb.	
114	H	100	1	Reisekorb	gefüllt —	15	114	Strausberg	K. E.-D. Berlin	
115	H	113	1	Pack	eis Füsse —	14	115	Kiel	K. E.-D. Altona	
116	H	133	1	Kiste	Wachsblumen —	11	116	Hannover	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
117	H	206	1	Ballot	Wollwaaren —	20	117	Biberach	Württemberg. Stsb.	
118	H	2351	1	Kiste	blaue Farbe —	38	118	Lauterbach (Hessen)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
119	H	6617	1	„	Chokolade —	24	119	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
120	H	9894	1	„	Cichorien —	46	120	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
121	H	25612	1	„	Stearinlichte u. Pomade	40	121	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
122	H B	—	1	Fass	Därme —	153	122	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
123	H B	7	1	Kiste	Aepfel —	40	123	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
124	H B	4085	1	Ballen	Seide —	110	124	Steele N.	K. E.-D. Essen	
125	H G B F	—	1	Blechkanne	gefüllt —	4,5	125	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
126	H H	8	1	Kiste	gusseiserner Ring —	8	126	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
127	H H	261	1	Sack	Zwiebeln —	46	127	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
128	H H	25585	1	Ballot	Pantoffeln —	21	128	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
129	H K	2269	1	Kiste	Maskenartikel —	112	129	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
130	H J/M	1900	1	Sack	schwarze Flocken —	28	130	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
131	H L	2075	1	Verschlag	leer —	22	131	„	„	
132	H L	5282	1	Kiste	anscheinend Eisentheile	68	132	Kiel	K. E.-D. Altona	
133	H M	—	1	Schliess-korb	Spahnkörbe, Fussbänke, Lampen	16	133	Osterholz-Sch.	K. E.-D. Hannover	
134	H M	3674	2	Kisten	Stahlwaaren —	70	134	Mainz	Direktion Mainz	
135	H M	60673	1	Verschlag	Urne, gehört zu einem eisernen Ofen	1	135	Geisweid	K. E.-D. Elberfeld	
136	H S	I	1	Kiste	Flaschen —	45	136	Mainz	Direktion Mainz	
137	H S	31	1	„	leer —	30	137	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
138	HS	32	1	Pack	20 Hufeisen —	13	138	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
139	H W S	20/6	7	Kisten	? —	200	139	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
140	J	5747	1	Kiste	Wein —	92	140	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
141	J B	—	2	Körbe	— —	3,5	141	Ebelsbach-Eltmann	Bayerische Stsb.	
142	J B R	4268/9	2	Kisten	Gewehrläufe —	50	142	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
143	J F	690	1	Kiste	Wecker —	30	143	München Centrhf.	Bayerische Stsb.	
144	J G	1115	1	Ballen	Gewebe —	45	144	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
145	J H	178	1	Kiste	Kreide —	145	145	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
146	J H	825/6	2	Kübel	Kitt —	124	146	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
147	H	7033	1	Sack	Feigen (?) —	12	147	Ulm	Württemberg. Stsb.	
148	J H	7426	1	Bund	Patent-Hufeisen —	10	148	Stettin	K. E.-D. Stettin	
149	J K	—	1	Sack	Muscheln —	90	149	Elberfeld-D.	K. E.-D. Elberfeld	
150	J L u S	1887	1	Kiste	Wein —	52,5	150	Weissensee	K. E.-D. Berlin	
151	J M	1, 4	2	Verschläge	Holzwaaren —	156	151	Bingen	Direktion Mainz	
152	J N M	4502	1	Verschlag	Porzellan —	75,5	152	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
153	J S	1100	1	Kiste	Wein in Fl. —	41	153	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
154	J V	227	1	„	Visitenkarten, Briefumschläge	29	154	Waldshut	Badische Stsb.	
155	J W	16334	1	Pack	Säcke —	35	155	Morroschin	K. E.-D. Danzig	
156	J H	7370	1	Kiste	Walzen —	52	156	Maastricht	Niederländische Stsb.	beklebt Frankfurt a/M.-Maastricht.
157	K	—	1	Bund	Flacheisen —	42	157	Röthenbach b/Lind.	Bayerische Stsb.	
158	K	—	2	—	eis. Röhren —	?	158	Königswinter	K. E.-D. Cöln	38 cm lg.
159	K	1824	1	Kiste	Eisentheile —	47	159	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
160	Kg	75	1	Ballen	geräucherter Speck	44	160	Wanne	K. E.-D. Essen	
161	K H	258	1	Kiste	gefüllt —	26	161	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	„Löbtau" beschrieben
162	K H	7681	1	Glasballon im Korb	ansch. Säure —	70	162	Demmin	K. E.-D. Stettin	
163	K K	65	1	Korb	Eisenwaare —	50	163	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
164	KI	1/2	2	—	unverpackte Fahrradtheile	11	164	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
165	K N	-	1	Korb	Aepfel —	20	165	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
166	K S	28	1	Kiste	Honigkuchen —	16,5	166	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
167	K W C	915	1	Packet (Kistchen)	Seife und Waschfassblau	3	167	Heidelberg	Badische Stsb.	
168	L	—	2	—	Pflugtheile —	15	168	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
169	L	181	1	Rolle	grobe Sackleinwand	92	169	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
170	7 L	8156	1	Kiste	Wein —	41	170	Bremen-N.	K. E.-D. Hannover	
171	L C C	7556	1	„	leer —	14	171	Mainz	Direktion Mainz	
172	L C W P	507/8	2	Kisten	gefüllt —	22	172	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
173	L G	136	1	Kiste	? —	19	173	Blankenburg a/H.	K. E.-D. Erfurt	
174	L L	1952a	1	Ballen	Strumpfwaaren —	126	174	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	
175	L S	802	1	Kiste	leer (Packstroh) —	54	175	Engers	K. E.-D. Cöln	
176	L S C	23499	1	Verschlag	Schaukelpferd —	10,5	176	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
177	L S Co.	903	1	Ballen	Kapok —	26	177	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
178	L Z A H	100	1	Kiste	gefüllt —	17	178	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
179	M	—	1	Stange	⊔-Eisen —	25	179	Wildeshausen	Oldenburgische Stsb.	
180	M	—	1	—	Ofentheil —	3	180	Salzuflen	K. E.-D. Hannover	
181	M	8	1	Fass	Oel —	200	181	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
182	M	13	4	Pack	Zinnbleche —	36	182	Rath	K. E.-D. Elberfeld	
183	M	166	1	—	Privatkette —	—	183	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
184	M	4429	1	Kiste	Käse —	40	184	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
185	M A G	63	1	Rolle	Sackleinwand —	47	185	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
186	M A H	1633	1	Kiste	Zahnräder —	50	186	Aachen	K. E.-D. Cöln	
187	M B	3	1	Kübel	Butter —	30,5	187	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
188	M B	4760	1	Kiste	Bindfaden —	101	188	Trier	St. Johann-Saarbr.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
189	M D	5546	1	Kiste	Honigkuchen —	63	189	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
190	M F	10	1	„	Pelzwaaren —	40	190	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
191	M K	13290	1	Verschlag	eichener kleiner Ziertisch	11	191	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
192	M M	—	1	Korb	gefüllt —	ca. 15	192	Guben	K. E.-D. Berlin	
193	M M	—	1	Pack in Leinen	5 Tischplatten —	—	193	Guben	„	Zollgut
194	M M	8	1	Kiste	Maschinentheil —	10	194	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
195	M M / L L	1814 / 562	1	„	Reibmaschine und Wirthschaftswaage	33	195	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
196	M P W	—	1	Sack	leere Säcke	18	196	Mannheim	Badische Stsb.	
197	M R	2913	1	Pack	6 Holzhähne —	0,5	197	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
198	M S	929	3	Kisten	Eisenwaaren —	—	198	Briesen i/Wstpr.	K. E.-D. Danzig	
199	M S (Monogramm)	17670	1	Kiste	Eisenwaaren —	50	199	Lippehne	Starg.-Cüstr. E.	
200	M S	17713	1	Ballen	Gardinenstoff —	25	200	Duisburg	K E.-D. Essen	
201	M St	—	1	Korb	Kleider —	35	201	Danzig	K. E.-D. Danzig	
202	M T	—	1	Sack	Kartoffeln —	103	202	Spandau	K. E.-D. Berlin	
203	N	—	2	Kisten	Fische —	36	203	MünchenCentrlbh.	Bayerische Stsb.	
204	M	7553	1	Kiste	Wichse —	26	204	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
205	N	19545	1	Lattenkiste	1 „Adler“ - Centrifuge	112,5	205	Beiern-Langenleuba	Sächsische Stsb.	
206	O H	290	1	Ballen	Kleiderstoff —	30	206	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
207	O K	423	1	Kiste	Muscheln —	12	207	Pakosch	K. E.-D. Bromberg	
208	O K	9040	1	„	Messingspitzen —	13	208	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	1,85 m lang, 0,35 m breit, 8 mm stark.
209	O P	—	1	—	Eisenplatte —	40	209	Hoppecke	K. E.-D. Cassel	
210	O V	101	1	Kiste	Glaswaaren —	41	210	Triptis	K. E.-D. Erfurt	
211	O W	6	1	„	Bücher —	25	211	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
212	P	—	32	—	eis. Belagplatten —	352	212	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
213	P	—	2	—	eis. Ofenthüren —	5	213	Nordstemmen	K. E.-D. Hannover	
214	P	3	1	Blechbüchse	eingemachte Beeren —	14	214	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
215	P	3568	2	—	Kokosdecken, je 70 cm lang, 60 cm breit	6	215	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
216	Ph	—	1	Lattenverschlag	braun lackirte Platte, anscheinend zu einem Ofen gehörig	10	216	Blomberg	K. E.-D. Hannover	
217	W (Monogramm)	8609	1	Ballen	Barchent —	95	217	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
218	R	—	1	Bund	26 kl. eis. Stützen —	4	218	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
219	R B	1	1	Sack	Hanf —	38	219	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
220	R B	4920	6	—	Zinkkasten —	270	220	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
221	R B N	183	1	Kiste	leer —	7	221	Mannheim	Badische Stsb.	
222	R C	4174	1	Verschlag	Holzstäbe —	10	222	Mainz	Direktion Mainz	
223	R & C	7133/4	2	in Stroh verpackte	Tischchen —	7	223	„	„	
224	R G	995	1	Kiste	leer —	70	224	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
225	R K	800	1	„	? —	30	225	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
226	R R	480	1	Spahnkorb	leer —	8	226	Zwickau	Sächsische Stsb.	beklebt von Leipzig Berliner Bhf. vom 18./9. Dienstgut.
227	R T	8389	1	Packet	4 Kartons mit Inhalt —	$11^1/_2$	227	Kiel	K. E.-D. Altona	
228	R W	I, II	2	Pack	Ketten —	—	228	Moabit	K. E.-D. Berlin	
229	R W	1534	1	Kiste	leer —	10	229	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
230	R Z K	1473	1	Bund	30 Kinderbesen —	7	230	Mannheim C.	Badische Stsb.	
231	S	—	1	Korb	Eisenwaaren —	43	231	Stolzheim	K. E.-D. Cöln	
232	S	—	1	Fass	Holzpflöcke —	30	232	Kolberg	Altdamm-Kolbg. E.	
233	S	10	1	—	Vertikow —	65	233	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
234	S	27	1	—	Brett (Ladentafel) —	13	234	Sorau	K. E.-D. Breslau	
235	S	44846	1	Korbflasche	gefüllt —	10	235	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	beklebt Cöln-Gereon-Maastricht.
236	S B	907	1	Kiste	Lederwaaren —	18	236	Maastricht	Niederländ. Stsb.	
237	S C	7683, 3335 (undeutlich)	1	Bund	6 Stangen Flachstahl	55	237	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
238	Sch & K	1428	1	Verschlag	Blechkanne mit Oel —	14,5	238	Penzlin	Mecklenb. Fr.-Fr.-E.	
239	S C M / A G	11397	1	Kiste	leer —	49	239	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
240	S E S	20	1	Ballen	Kapok —	50	240	Kufstein	Bayerische Stsb.	
241	S F	104	1	Sack	Gummiabfälle —	44	241	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	
242	S H	21470	1	Kiste	Champagner-Wein —	45	242	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
243	S M M	28	1	„	Konserven —	53	243	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
244	S R	517	1	„	Eisenwaaren —	—	244	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
245	T	70	1	Sack	Gemüse, Rüben —	40	245	Mülheim (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
246	T P	17554	1	Kiste	Pianokiste —	?	246	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
247	T S	—	1	Korb	frische Butter —	25	247	Hannover	„	
248	V	13	1	eis. Flasche	Kohlensäure —	40	248	Mainz	Direktion Mainz	
249	V	8522	1	Fass	Oel —	?	249	Spandau	K. E.-D. Berlin	
250	V K	717	1	Kasten	? —	55	250	Gr.-Lichterfelde	„	
251	W	—	1	Bund i. Stroh	Hohlglas —	2,5	251	Weener	Oldenburgische Stsb.	
252	W	III	1	Kiste	Käse —	45	252	Kiel	K. E.-D. Altona	
253	W	101	1	„	Papier —	262	253	Langenhagen	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
254	W	24957	1	Bund	6 Stück Schwarten —	—	254	Plauen i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	ca. 5–7 m l.
255	W A H	7499	1	Kiste	? —	152	255	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
256	W B	26263	1	Fass	Syrup —	262	256	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
257	W (B R N T)	662, 638, 702, 703 u. 1920	5	Fässer	Oel —	896	257	Rheine	K. E.-D. Essen	
258	W C	30	1	Bund	Schiefertafeln —	11	258	Emden	K. E.-D. Münster	
259	W C	60	1	Tonne	Butter —	55	259	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
260	W & C	4941	1	Kiste	leer —	19	260	Marienberg	Sächsische Stsb.	Karlsruhe-Mannheimbez.
261	W J	7	1	Sack	Säcke —	37	261	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
262	W L	438	1	—	Wagenrad mit Gummireifen	23	262	Berlin H. u. L.	„	
263	W & M	0114929	1	Korb	fr. Obst —	19	263	Berlin Stett. B.	„	
264	W P	610	1	Kiste	Maggi —	5,5	264	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
265	W P	1643	1	—	Puppenwagen —	5	265	Pforzheim	Badische Stsb.	
266	W P	9992	1	Pack	Puppensportwagen —	4	266	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
267	W R	I	1	Reisekorb	gefüllt —	27	267	Belgard	K. E.-D. Stettin	
268	W S C	8206	1	Sack	gebr. Kaffee —	15	268	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
269	WV	21	1	Ring	Eisendraht —	6,5	269	Kiel	K. E.-D. Altona	
270	Z	454	1	Ballen	Leder —	63,5	270	„	„	
271	Z B	3494 3495	1 1	Pack —	Eisenwaaren — Zahnrad —	17	271	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
272	Z und S H Ch	26 71492	1	Kiste	leer —	137	272	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
273	Z K	5752	1	„	eis. Maschinentheil —	19	273	Duisburg	K. E.-D. Essen	
274	Z N	529	1	Fass	Käse —	44	274	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	
275	Z NF A	3959	1	Kiste	Zwirn —	25	275	Bahlingen	Kaiserstuhlbahn	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
276	B Aachen	101	1	Sack	fr. Gemüse —	20	276	Aachen	K. E.-D. Cöln	Dienstgut. Ohne Heimathstation.
277	K. E.-D. Altona	—	1	—	Vorlegebaum —	—	277	Altona	K. E.-D. Altona	
278	Amerikanisches Schweineschmalz Chicago	—	1	Fass	Schweineschmalz —	55	278	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
279	Bahnmeisterei	II	1	Blechkanne	Oelfarbe —	25	279	Berlin Potsd. Bf.	K. E.-D. Berlin	
280	D K Bautzen	I	1	Pack	6 leere Kartoffelsäcke	5	280	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
281	A K u. Adr. A. Beckmann	5142	1	Kiste	leer —	27,5	281	Hannover	K. E.-D. Hannover	
282	H W K S (Berlin) Leb.	184	1	Fass	ansch. Oel —	201	282	Isenbüttel	„	
283	Brook	—	1	Decke	— —	—	283	Rehfelde	K. E.-D. Bromberg	8,5 m lang, 4 m breit.
284	C. Engelke	—	1	Korb	Kesselnieten —	66	284	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
285	O Hagen	—	1	—	Ofenrohr —	7	285	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
286	Greve Wiechers	—	2	Körbe	l. Flaschen —	52	286	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
287	M F (Hamburg)	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	287	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
288	Hamburg H. Stuttgart	—	1	Kiste	6 Manometer —	11	288	Stuttgurt H.	Württemberg. Stsb.	
289	Hannemann	—	8	Pack	eis. Ortscheite —	60	289	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
290	W Hannover	1886	1	Packet in Papier	Schwarzbrot —	15	290	Hannover	K. E.-D. Hannover	
291	S Hannover	2494	1	Fass	mar. Fische —	8	291	„	„	
292	Helios Rostoff a Dou	21340/1	2	Ringe	verz. Eisendraht —	92	292	Linden K.	„	
293	S Herz	8437	1	Fass	Oel (Baumöl?)	217	293	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
294	L. Kahla	—	10	Fässchen	Sardinen —	20	294	Kahle S.-A.	K. E.-D. Erfurt	
295	Königsee	35	1	Kiste	3 Stück trichterförmige Blechröhren Nr. 5–7	18	295	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
296	J. Liebhardt	—	1	Sack	Besen —	18	296	Mainz	Direktion Mainz	
297	Ludwigsglück	4	1	Pack	Kartoffeln —	160	297	Ludwigsglück	K. E.-D. Kattowitz	
298	F C Neptun	—	1	Block	Zinn —	2	298	Aachen	K. E.-D. Cöln	
299	O. K. Mulda	52	1	Kübel	ges. Leber —	18,5	299	Mulda	Sächsische Stsb.	
300	Max Rathge Schönebeck	—	1	Pack	2 Kisten ger. Fische	4	300	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
301	G. Reval	—	1	Fässchen	Sardinen —	3,75	301	Altendorf	K. E.-D. Essen	
302	Rothenburg	1/2	2	Kisten	kleine Heerdkacheln	99	302	Rothenburg i H.	K. E.-D. Münster	
303	Th. Straub	12	1	Sack	Kartoffeln —	86	303	Immendingen	Badische Stsb.	
304	Tannenzapfen	4	1	„	Kartoffeln —	25	304	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
305	Dr. med. Theuers	—	1	„	Mastviehfutter —	13	305	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	
306	H. Wahl Dortmund	—	1	—	neuer Pflug —	55	306	Herne	K. E.-D. Essen	
307	Weslowski	—	1	Reisekorb	gefüllt —	26	307	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
308	—	7	2	—	gusseiserne Muffenröhren (T-Form)	20	308	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
309	—	07	1	Sack	Kartoffeln —	59	309	Gera (Reuss) S.Stb.	Sächsische Stsb.	
310	—	XI oder IX	1	„	alte Kalksäcke —	17	310	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
311	—	9	1	Bund	2 Wiener Stühle —	6	311	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	mit Stempel: J. J. Köhn, Tetschen.
312	—	56	2	Pack	Ofenringe —	39	312	Wartenburg	„	
313	—	59	1	Kiste	2 Flaschen Tinte — 3 Flaschen Salmiak —	15	313	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
314	—	83	1	Bund	12 Kohlenlöffel —	4,5	314	Osterfeld S.	K. E.-D. Essen	
315	—	587	1	—	Ofeneinlegeplatte —	3	315	Adorf	Sächsische Stsb.	
316	—	1198, 1850	1	—	Schiene (I-Träger) —	15,5	316	Herne	K. E.-D. Essen	2 m lg.
317	—	1577	5	Pack	10 Stück Sessel —	35	317	Pforzheim	Badische Stsb.	
318	—	21841	1	Kiste	Holzwolle —	57	318	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
319	—	3214	1	Gestell	Büchsen —	26	319	Mainbernheim	Bayerische Stsb.	
320	—	3535	1	Ballen	Hopfen —	113	320	Markt-Oberdorf	„	
321	—	3998	1	Kiste	Holzwaaren —	24	321	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	alte Bekleb.: H. J. N. 1067 Krakow.
322	XX	5486	1	Ballen	Tabak —	78	322	Welschenennest	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
323	blauer Strich	—	6	Stangen	Winkeleisen —	81	323	Soldau	K. E.-D. Danzig	
324	rother Strich	—	1	—	gusseis. Ofenthür, 16,5 im □	1,1	324	Eilg.-Abf. Hannover	K. E.-D. Hannover	
325	weisser Strich	—	1	Stange	□ Eisen	16	325	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	4 m lg.
326	weisser Strich	—	1	Pack	5 Ofenrohre —	6	326	Posen	K. E.-D. Posen	
327	gelb X	—	1	—	Pflugschaar —	2,5	327	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
328	roth X	—	1	—	Roste —	3,5	328	Werder	K. E.-D. Berlin	
329	gelb ⊖	—	1	—	Pflugschaar —	5	329	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
330	blau /	—	1	Stange	Flacheisen —	7	330	Markneukirchen	Sächsische Stsb.	
331	weiss	I	3	Bund	eis. Unterlagplättchen	104	331	Venlo	K. E.-D. Cöln	
332	roth //	—	2	—	Gasrohre —	10	332	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
333	weiss //	—	1	Stange	Eisenrohr —	12	333	Pritzwalk	K. E.-D. Altona	
334		57057	1	Kiste	Seife —	15	334	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
335	Henkel	5000	1	„	Kleider —	16	335	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
336		—	1	„	Papier —	—	336	Lengerich	K. E.-D. Münster	
337		—	1	Korb	Lack — 2 Glasflaschen — 1 Blechbüchse —	10	337	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
338	CH C	4026	1	Kiste	? —	48	338	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
339		91172	1	Fass	Fleischwaaren —	33	339	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
340	2890 F L H	15/16 94	2	Säcke	Kaffee (roh —	131	340	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
341	K	12376	1	Ballen	Wolle —	205	341	Bautzen	Sächsische Stsb.	v. Berlin Görl. Bf. bez.
342	WSC	4114	1	Kiste	Glasw. —	92	342	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
343	—	—	1	Korb von Weidenrohr	Aepfel —	29	343	Tempelhof Rang	K. E.-D. Berlin	
344	—	—	1	Korb	Aepfel —	35	344	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
345	—	—	1	Bund	2 Ankerschrauben —	9	345	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	1,57 m lg.
346	—	—	1	„	Arzneigläser	8	346	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
347	—	—	1	Verschlag	Badewanne (Schiffsschaukel)	95	347	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
348	—	—	1	Ballen (Sackleinwand)	? —	65	348	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
349	—	—	1	—	Bandeisen —	29	349	Pleschen	K. E.-D. Posen	5,66 m lg., 37,5 mm br., 0,90 mm dick.
350	—	—	1	Bund	Bandeisen —	33	350	Eutin	K. E.-D. Altona	
351	—	—	1	Ballot	vermuthlich Baumwollwaaren	14	351	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
352	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	21	352	Gotha	K. E.-D. Erfurt	mit Stahldrahtmatratze.
353	—	—	1	Kiste	leere Beutel und Blechdosen	8	353	Deckbergen	K. E.-D. Hannover	
354	—	—	1	—	Blechmappe —	1	354	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
355	—	—	1	—	buchene Bohle —	—	355	Mombach	Direktion Mainz	4,09 m lang, 0,35 m breit, 0,05 m stark.
356	—	—	1	Bund	4 Bolzen mit Scheiben und Muttern	25	356	Adenau	K. E.-D. Cöln	74 cm lg.
357	—	—	3	Dosen	Bratheringe —	24,5	357	Döbeln	Sächsische Stsb.	
358	—	—	1	—	gusseis. Bratröhre	52	358	Dresden-Fr.	„	
359	—	—	10	Stück	Bretter (6,20 m lang)	—	359	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
360	—	—	1	Sack	Brot —	26	360	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
361	—	—	1	„	8 Brote —	20	361	Solingen Nord	„	
362	—	—	1	„	Budenlaken —	17	362	Stendal	K. E.-D. Hannover	
363	—	—	1	Pack	Bürstenwaaren —	7	363	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
364	—	—	1	Sack	Kolophonium —	50	364	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
365	—	—	1	Kiste	Konserven —	47	365	Hameln	K. E.-D. Hannover	beklebt: The Savoy Hotel London und London-Coblenz Nr. 12 über Calais.
366	—	—	1	braune Hutschachtel	1 Cylinderhut, 15 Krawatten, 1 Kisschen	3	366	Gep.-A. Cöln H. B.	K. E.-D. Cöln	
367	—	—	1	—	Deckel zur Milchkanne	1	367	Velten	K. E.-D. Berlin	
368	—	—	1	Packet	5 Dutzend Dessertservietten	?	368	Aachen	K. E.-D. Cöln	
369	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht mit anhängendem Päckchen Krampen	10	369	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
370	—	—	1	„	Drahtseil —	3	370	Viersen	K. E.-D. Cöln	
371	—	—	1	Schliesskorb	ansch. Effekten —	16	371	Herne	K. E.-D. Erfurt	
372	—	—	1	Korb	Eisen —	36	372	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
373	—	—	1	Sack	3 Kolli Eisen, 1 Kupfergewinde	19	373	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
374	—	—	1	Bund	3 Stäbe Eisen, vierk.	8	374	Coblenz M.	K. E.-D. Cöln	
375	—	—	12	Stangen	Eisen —	242	375	Hilgen	K. E.-D. Elberfeld	
376	—	—	1	Stück	Eisenblech —	14,5	376	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
377	—	—	1	—	Eisenplatte —	6	377	Unterboihingen	Württemberg. Stsb.	76 cm lg., 21 cm br.
378	—	—	4	Stück	runde Eisenplatten —	24	378	Duisburg	K. E.-D. Essen	95 cm Durchm.
379	—	—	1	—	schwarzes Eisenrohr	15,5	379	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
380	—	—	1	Bund	2 Eisenrohre —	83	380	Wanne	K. E.-D. Essen	
381	—	—	1	—	gebogenes Eisenrohr mit Ring	ca. 250 bis 300	381	Gerstungen	K. E.-D. Erfurt	1,5 m lg., 0,5 m Durchm.
382	—	—	2	—	Eisentheile —	6	382	Eilg.-Abf. Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
383	—	—	1	Sack	Eisenwaaren —	39	383	Haus	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	
384	—	—	2	Ballen	Emballage —	56	384	Karlsruhe West	Badische Stsb.	
385	—	—	1	Steinkruke	Emser Wasser —	2	385	Soest	K. E.-D. Cassel	
386	—	—	1	Stg.	Façoneisen —	12	386	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	7 m lg.
387	—	—	1	—	Fahrrad —	—	387	Gep.-Abf. Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	[1]
388	—	—	1	—	Fahrrad —	20	388	Gep.-A. Meiderich	K. E.-D. Essen	[2]
389	—	—	1	—	Fahrrad —	20	389	Oehringen	Württemberg. Stsb.	[3]
390	—	—	2	—	Herrenfahrräder —	—	390	Gep.-A. Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	[4]
391	—	—	1	Ballen in rothem Bettüberzug	Federbetten und Kissen	28	391	Gep.-A. Altendorf-Essen Süd	K. E.-D. Essen	[5]
392	—	—	2	—	eis. Fenster —	58	392	Riesenburg	Marienb.-Mlawkaer	

[1]) Naumann Germania. Marke Nr. 144.
[2]) Packmeisterkarte 492 v. 10./10. Düsseldorf H.-Meiderich. Ohne Fabrikmarke und Nummer.
[3]) Auf einem Blechschild ist der Name „G. Grete“ eingeritzt.
[4]) 1. Marke Adler mit Zettel 850 Aachen; 2. Marke Weyersbach & Kirchbaum, Solingen.
[5]) Packmeisterkarte 392 v. 29./9. Altenessen-Altendorf Essen Süd.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
393	—	—	6	Stg.	Flacheisen	57	393	Klein=Wenningen	K. E.-D. Hannover	1)
394	—	—	1	Tfl.	Flacheisen	78	394	Lintorf	K. E.-D. Elberfeld	2)
395	—	—	1	Ballen	Flocken	22	395	Cöln=Eil-Abf.	K. E.-D. Cöln	
396	—	—	1	Sack	Formsand	50	396	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
397	—	—	1	Reisekorb	Frauenkleider	31	397	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
398	—	—	17	—	behobelte Fussbodenbretter	—	398	Grizehne	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
399	—	—	1	—	Gasrohr	14	399	Cöln-Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
400	—	—	2	—	eis. Gasrohre	42	400	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	5,40—5,50 m lg.
401	—	—	1	Sack	fr. Gemüse	6	401	Dortmund	K. E.-D. Essen	
402	—	—	1	Bund	2 Gerüsthalter, alt	16	402	Liblar	K. E.-D. Cöln	
403	—	—	1	Pack	25 Stück leere Getreidesäcke	?	403	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
404	—	—	3	Stück	Göpeltheile (hölzerne Kasten)	14	404	Leer	Oldenburgische Stsb.	
405	—	—	1	Sack	Graupen	16,5	405	Emmerich	K. E.-D. Essen	
406	—	—	3	Bund	Grubenhölzer	—	406	Spandau	K. E.-B. Berlin	Streckenfund.
407	—	—	1	Korb	Gusswaaren	65	407	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
408	—	—	1	Fass (offen)	100 Hammerstiele, 1 Ring Draht und 4 Pack Nägel	105	408	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
409	—	—	1	Sack	Haut	13	409	Bamberg	Bayerische Stsb.	
410	—	—	1	—	offene Haut	30	410	Ulm	Württemberg. Stsb.	
411	—	—	1	—	eis. Hebel	18	411	Herne	K. E.-D. Essen	
412	—	—	1	—	Herdstange, vernickelt	1	412	Neuss	K. E.-D. Cöln	
413	—	—	1	—	Hinterpflug	60	413	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
414	—	—	1	—	hellpolirte Holzplatte	1	414	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	3)
415	—	—	1	Bund	11 Paar Holzschuhe	11	415	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
416	—	—	1	„	Holzstühle mit Strohsitz	8	416	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	sogenannte Kothflügel zu Kutschwagen.
417	—	—	4	Stück	Holztheile	5	417	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
418	—	—	1	Sack	Holzwaaren	29	418	Guben	K. E.-D. Berlin	
419	—	—	1	Käfig	leb. Hühner	32	419	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
420	—	—	1	—	Hutweiter	—	420	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
421	—	—	1	Kiste	Jacke, Spiegel usw., Notizbuch, Arbeitsatteste des Schlächtergesellen Witt	—	421	Gep.-A. Eutin	K. E.-D. Altona	
422	—	—	1	Korb	holl. Käse	15	422	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
423	—	—	1	Kiste	rother Rundkäse	11	423	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
424	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee	24	424	Karlsruhe Rang.	Badische Stsb.	
425	—	—	1	—	Kalbfell	4,5	425	Schweinfurt Stadt	Bayerische Stsb.	
426	—	—	1	—	trockenes Kalbfell	1,5	426	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
427	—	—	1	Sack	Kartoffeln	45	427	Homburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
428	—	—	1	„	Kartoffeln	50	428	Magdeburg=Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
429	—	—	1	„	Kartoffeln	50	429	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
430	—	—	1	„	Kartoffeln	50	430	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
431	—	—	1	„	Kartoffeln	50	431	Burgkundstadt	Bayerische Stsb.	
432	—	—	1	„	Kartoffeln	53	432	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
433	—	—	1	„	Kartoffeln	60	433	Speldorf	K. E.-D. Essen	
434	—	—	1	„	Kartoffeln	60	434	Lommatzsch	Sächsische Stsb.	
435	—	—	1	„	Kartoffeln	62	435	Mehltheuer	„	
436	—	—	1	„	Kartoffeln	67	436	Baden	Badische Stsb.	
437	—	—	1	„	Kartoffeln	72	437	Döbeln	Sächsische Stsb.	
438	—	—	1	„	Kartoffeln	75	438	Münster	K. E.-D. Münster	
439	—	—	1	„	Kartoffeln	89	439	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
440	—	—	1	„	Kartoffeln	90	440	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
441	—	—	1	„	Kartoffeln	95	441	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
442	—	—	1	„	Kartoffeln	107	442	Westheim	K. E.-D. Cassel	
443	—	—	1	„	weisse Kartoffeln	60	443	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
444	—	—	1	Bund	Kehrschaufeln	6	444	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
445	—	—	3	„	Kehrschaufeln	30	445	„	„	
446	—	—	1	—	eiserne Kette, 15 m l.	22	446	Thorn	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut.
447	—	—	1	—	neue, eiserne Kinderbettstelle	37	447	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	4)
448	—	—	1	—	Kinderschreibstuhl mit Tischgestell	23	448	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
449	—	—	2	—	Kinderstühle	3,5	449	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
450	—	—	1	Verschlag	Kinderwagen	42	450	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
451	—	—	1	—	Klappstuhl	5	451	Gep.-A. Bückeburg	K. E.-D. Hannover	Schein 321 vom 10./9. Hannover-Bückeburg.
452	—	—	1	Paar	eiserne Klauen zur Schienennagelzange	6	452	Marienwerder	K. E.-D. Danzig	Dienstgut.
453	—	—	1	Koffer	Kleider u. Wäsche	16	453	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
454	—	—	1	Korb	Kleider	23	454	Elsdorf	„	

1) Streckenfund. 1,56 m lg., 15,5 cm br., 5 mm stark.
2) 1310 mm lg., 700 mm br., 11 mm dick. Streckenfund.
3) In Papier verpackt. 0,95 m lang, 0,06 m breit, 0,02 m stark mit 13 gebohrten Löchern.
4) In Stroh verpackt (mit Stab für Himmelbett).

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
455	—	—	2	Pappkartons	Kleider	13	455	Kolberg	K. E.-D. Stettin	
456	—	—	1	Reisekorb	ansch. Kleider	29	456	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
457	—	—	1	„	Kinderkleider u. Wäsche, eine Schachtel mit Uhrkette zum Umhängen	11	457	Gep.-A. Niedertrebra	K. E.-D. Erfurt	
458	—	—	1	Schliesskorb	Kleider, Wäsche	22	458	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
459	—	—	1	Sack	alte, theils zerrissene Kleiesäcke	20	459	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
460	—	—	1	„	Kleistermehl	100	460	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
461	—	—	1	—	Knierohr	2	461	Düren	K. E.-D. Cöln	
462	—	—	1	Pack	neue Körbe	14	462	Coblenz	„	
463	—	—	1	Wagen	Kohlen	10000	463	Dahlhausen Ruhr	K. E.-D. Essen	26257 Bln.
464	—	—	1	Bund	Kohlenlöffel	6	464	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
465	—	—	1	Ring, mit Drell umwickelt	Kupferdraht	59	465	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
466	—	—	1	Bund	schwache Kupferrohre	56	466	Magdeburg-Buckau	„	
467	—	—	1	Büchse	ansch. Lack	165	467	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
468	—	—	2	Bund	Latten	30	468	„	„	
469	—	—	1	—	Lattenverschlag	9	469	Würzburg	Bayerische Stsb.	
470	—	—	1	Sack	Leder	15	470	München Centr.	„	
471	—	—	1	—	kleiner blauer Leiterwagen	25	471	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
472	—	—	1	Kiste	Likör	65	472	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
473	—	—	1	Korb	alte Männerkleider u. Schreibutensilien	30	473	Lauenburg	K. E.-D. Danzig	
474	—	—	1	Kiste	Manometer u. 3 Ventile	6	474	Ulm	Württemberg. Stsb.	
475	—	—	1	—	Maschinentheil	3	475	Mannheim C.	Badische Stsb.	
476	—	—	1	—	Matratze	34	476	Hameln	K. E.-D. Hannover	neue Sprungfedermatratze mit hölzernen Rahmen ohne Kissen.
477	—	—	1	Bund	25 Maulkörbe aus Zinkdraht	7	477	Marbach a/N.	Württemberg. Stsb.	
478	—	—	3	Tafeln	Messingblech	?	478	Biberach	„	
479	—	—	1	Bund in Packleinwand	Messingstangen	18	479	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
480	—	—	1	Bund	22 Messstäbe (für Landmesser)	18	480	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
481	—	—	2	—	neue Nachtschränke	20	481	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
482	—	—	1	Korb	fr. Obst	16	482	Hamburg	K. E.-D. Altona	
483	—	—	1	„	Obst	20,5	483	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
484	—	—	1	Reisekorb	fr. Obst	75	484	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
485	—	—	1	Sack	fr. Obst	49	485	Dortmund	K. E.-D. Essen	
486	—	—	1	Fass	Oel	83	486	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
487	—	—	1	—	gebrochener Ofendeckel mit angeb. vernickelter Thür	6	487	Emmerthal	K. E.-D. Hannover	
488	—	—	1	—	eis. Ofentheil	2,5	488	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
489	—	—	1	Pack	2 Ofenthüren	3	489	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
490	—	—	1	—	Plan	—	490	Eilg. Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	3 m lang, 2,70 m breit.
491	—	—	1	Bund	Pflugschaare	21	491	Frankfurt a/O.	„	
492	—	—	1	„	4 eiserne Portierenstangen	5	492	Annaburg	K. E.-D. Halle a/S.	
493	—	—	1	—	Puppenwagen	1	493	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
494	—	—	1	Bll.	bunte Putzbaumwolle	39	494	Lobenstein	K. E.-D. Erfurt	
495	—	—	1	Tonne	Quark	137	495	Riesa	Sächsische Stsb.	„G. Riesa" mit Kreidebeschr.
496	—	—	1 1	— —	eisernes Rad eiserner Bolzen	1,5	496	Eilgut Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
497	—	—	1	—	eis. Rahmen mit Netzgeflecht	8	497	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
498	—	—	1	Bund	Reisstrohbesen	6	498	Seckach	Badische Stsb.	
499	—	—	1	—	eis. Rohr	8	499	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	2,44 m lang.
500	—	—	1	—	eis. Rohr	14	500	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
501	—	—	1 3	Bund —	3 Rohre, 1 eis., 2 verz. eis. Rohre	79	501	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
502	—	—	2	—	gusseis. Rohre	11	502	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	je 1 m lang.
503	—	—	1	Pack	5 verzinkte Rohre mit Muffen	56	503	Bingerbrück	Direktion Mainz	
504	—	—	1	—	Rohrlänge	10	504	Kiel	K. E.-D. Altona	
505	—	—	1	—	Rollladeneisen	8	505	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
506	—	—	1	Bund	Rosenwildlinge	5	506	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
507	—	—	1	—	Rost	5	507	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
508	—	—	1	Bund	4 Roste	6	508	Mommenheim	Direktion Mainz	
509	—	—	1	Sack	Roth- und Weisskohlköpfe	35	509	Tempelhof Rang.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
510	—	—	1 3 1	Pack Stück „	eis. Rouleauxstangen eis. Rouleauxstangen messing. Rouleauxstange	?	510	Wegeleben	K. E-D. Magdeburg	
511	—	—	1	Bund	27 Stangen Rundeisen	44	511	Steinach (Sachs.-M.)	K. E.-D. Erfurt	4,5 m lg.
512	—	—	3	Stangen	Rundeisen —	35	512	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
513	—	—	1	Bund	2 Stg. Rundstahl 2 Stg. Quadratstahl	33	513	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
514	—	—	2	Stangen	Rundstahl —	124	514	Barmen=Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
515	—	—	51	—	leere, alte Säcke —	30	515	Liblar	K. E.-D. Cöln	
516	—	—	1	Pack	leere Säcke —	13	516	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
517	—	—	1	Sack	leere, gebr. Säcke —	28	517	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
518	—	—	1	„	20 gebrauchte Säcke, 2 blaue, 5 weisse Hemden	22	518	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	
519	—	—	2 2 1 1 1 1	— — — — — —	leere Säcke — hölzerne Kalkeimer Kalkrührer — Holztrog — Leiter — Thonrohr —	71	519	Kirchweyhe	K. E.-D. Münster	(Maurergeräthe).
520	—	—	1	Pack	Sandpapier und 4 Sägeblätter	15	520	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
521	—	—	1	Fass	ansch. Sauerkraut —	40	521	Hamm	K. E.-D. Essen	
522	—	—	1	„	Sauerkraut —	192	422	Oberstein	St. Johann=Saarbr.	
523	—	—	1	Ballen	Schaffelle —	46	523	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
524	—	—	2	—	eis. (Schleusen-) Deckel	29	524	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
525	—	—	2	neue Schliesskörbe	leer —	19,5	525	Bremerhaven Zollinland	K. E.-D. Hannover	
526	—	—	1	Fass	Schmalz —	29,5	526	Neubrandenburg	K. E.-D. Stettin	
527	—	—	1	Bund	eis. Schrauben —	3	527	Eilg.-Abf. Bremen	K. E.-D. Hannover	
528	—	—	1	Packet in Papier	39 Stück eiserne Schrauben	2	528	Hamburg H. Eil-A.	K. E.-D. Altona	
529	—	—	1	Pack in Leinen	eiserne Schrauben mit Muttern	7	529	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
530	—	—	1	Sack	Schweinsborsten —	34	530	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
531	—	—	1	„	Schwärze oder Graphit	?	531	Plagwitz=L.	K. E.-D. Halle a/S.	auf dem Sack lag ein Anhängsel, O. M. 1226 beschrieben.
532	—	—	1	—	eisernes Schwungrad, 50 cm Durchmesser	12	532	?	Kiel-Eckernf.-Flensb.	
533	—	—	1	—	Sophagestell ohne Rückwand	13.5	533	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
534	—	—	1	—	Sophagestell —	40	534	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
535	—	—	1	—	Spaten —	1,75	535	Sigmaringen	Württemberg. Stsb.	
536	—	—	6	Stangen	Stahl —	180	536	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
537	—	—	4	—	gewalzte Stahlknüppel	300	537	Hamm	K. E.-D. Essen	2,5 m lg.
538	—	—	1	Bund in grauem Leinen	Stahlrohre —	27	538	Saarbrücken Eil-A.	St. Johann=Saarbr.	
539	—	—	1	Pack	2 Stahlstangen —	2	539	Saargemünd	„	
540	—	—	2	Stück	gelbe Stangen —	1	540	Gnoien	Meckl. Friedr. Franzb.	mit eisernen Spitzen und Metallring.
541	—	—	1	—	Stocheisen —	9	541	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
542	—	—	1	Pack (in Stroh verpackt)	Sträucher —	15	542	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
543	—	—	1	in Packleinen eingenäht	Strohmatratze mit aufgenähter brauner Schlafdecke	33	543	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
544	—	—	1	—	Stuhl (in Stroh verpackt)	2,5	544	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
545	—	—	1	Bund	2 Stühle —	11	545	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
546	—	—	1	Sack	Tabaksdosen —	22	546	Danzig lege Thor	K. E.-D. Danzig	
547	—	—	1	Rolle	Teppiche —	35	547	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
548	—	—	1	—	Tisch —	5	548	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
549	—	—	1	—	runder Tisch —	18	549	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	in Leinwand verpackt.
550	—	—	1	Sack	Thonerde, Steinscherben	75	550	Urach	Württemberg. Stsb.	
551	—	—	2	Pack	10 eis. Töpfe —	36	551	Mainz	Direktion Mainz	
552	—	—	1	Wagen	Thon —	10 000	552	Dahlhausen Ruhr	K. E.-D. Essen	33412 Bsl.
553	—	—	1	—	Transmissionskette —	10,5	553	Gerolzhofen	Bayerische Stsb.	
554	—	—	1	—	trichterförmiger Untersatz	7,5	554	Kiel	K. E.-D. Altona	
555	—	—	1	—	Ventil —	4	555	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
556	—	—	1	—	Viehgitter, 1,80 m breit, 1,40 m hoch	—	556	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	ohne jedes Zeichen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
557	—	—	2	—	gusseiserne Vollringe	5	557	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	
558	—	—	1	—	Vorhängeschloss —	?	558	Eilg.-Abf. Frankfurt a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	ansch. Zollschloss.
559	—	—	1 1	— —	Wagen mit Deichsel Kinderwagenachse mit 2 kleinen Rädern	9	559	Aurich	K. E.-D. Münster	
560	—	—	1	—	Privatwagendecke mit 7 kurzen Bindestricken	—	560	Stolp i P.	K. E.-D. Danzig	
561	—	—	1	—	Privatwagendecke —	80	561	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	ohne Zeichen.
562	—	—	1	—	Normal-Eisenbahnwagenachse	—	562	Ottbergen	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
563	—	—	1	—	Wagenbuchse —	4	563	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
564	—	—	1	Sack	Wallnüsse —	51	564	Garding	K. E.-D. Altona	
565	—	—	1	Ballen	Watte —	28	565	Plagwitz-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
566	—	—	1	„	Webwaaren (grober Hosenstoff)	20,5	566	Neuss	K. E.-D. Cöln	
567	—	—	1	Pack	4 neue Weidenkörbe	25	567	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
568	—	—	14	—	Weidenkörbe, leer, defekt	—	568	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
569	—	—	1	Sack	Weisskraut —	33	569	Villingen	Badische Stsb.	
570	—	—	1	Pack	Ziegen-, Schaf- und Kalbfelle	18	570	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
571	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	571	Gmünd	Württemberg. Stsb.	

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A D	2401/2402	2	Ballen	Reis —	200	1	Varasd	Ungarische Stsb.	von Triest.
2	F H S	1314	1	Kiste	Jalousien —	99	2	Pozsony	„	
3	K L	100	1	Koffer	Kleider —	23	3	„	„	
4	N D	408	1	Stück	Dezimalwaage —	20	4	Budapest fövámház	„	von Olmütz Nordb.
5	P L	4758/9	2	Fässer	Lekvár —	340	5	Budapest vásárcsarnor	„	von Kragujevacz.
6	S B	5060	1	Ballen	Wäsche —	26	6	Pozsony	„	von Prossnitz.
7	S R N H	3/4	2	„	Kaffee —	150	7	Budapest dunapart	„	von Triest.
8	S S B	4817	1	„	Leinwand —	78	8	Predeal	„	von Bodenbach St.-E.-G.
9	—	27	1	Packet	Tuch —	7	9	Holics	„	von Chotzen.
10	—	1850	1	Ballen	Kaffee —	34	10	Pöstyén	„	von Brandeisl.

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	G A	1346	1	Kiste	Spulen —	46	1	Enschede	Niederländ. Stsb.	von Brebach.
2	H H	437	1	„	Eisen —	60	2	Rotterdam Maass	„	beschr.: Amersfoort. beklebt: Berlin.
3	L	778	1	„	Nachtlichter —	60	3	„	„	von Lunenburg.
4	Bräuhaus Wuijburg	13881	1	Fass	leer —	84	4	Deventer	„	
5	—	—	1	—	Tragefeder —	—	5	Emmerich	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 88. | 9. November 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Neuere französische Urtheile über die deutsche Verkehrspolitik.*)

(Schluss aus Nr. 87.)

VII.

Mit seinem Werk über die Verwaltung der Staatsbahnen in Deutschland verfolgt Emmanuel Fochier, wie er in seiner Vorrede bemerkt, hauptsächlich den Zweck, seinen Landsleuten ein den Thatsachen entsprechendes Bild von den Leistungen einer Staatsbahnverwaltung zu geben. Das Staatsbahnsystem an sich hat entschiedene Anhänger und erbitterte Gegner. Heutzutage genügen nicht mehr lediglich theoretische Erwägungen zur Begründung der einen oder der anderen Ansicht. Es gilt vielmehr die praktischen Erfolge kennen zu lernen, die mit der Staatsbahnverwaltung erzielt sind, einem Verwaltungssystem, das in Frankreich sehr ungünstig beurtheilt wird. Nun besteht in Deutschland das Staatsbahnsystem seit 1879, das heisst seit über 20 Jahren, auf einem weit ausgedehnten Gebiet. Es liegen also ausreichende Erfahrungen vor, um sich ein Urtheil bilden zu können. Es hat von jeher nicht an Leuten gefehlt, die diese deutschen Unternehmungen kritisirt, ja von Grund aus verurtheilt haben. „Neuerdings" — ich übersetze hier wörtlich — „ist das gelehrte Werk eines Professors an der Berliner Universität, Herrn v. Kaufmann, erschienen, das neue Beweisgründe für die Behauptung eines Zusammenbruchs des Staatsbahnsystems gebracht hat." Fochier meint dann, dass man sich in Frankreich doch vielleicht etwas voreilig die Schlussfolgerungen dieses Herrn angeeignet habe. Dieser habe hauptsächlich den Zweck gehabt, die deutschen Leser über die französische Eisenbahnpolitik aufzuklären, weniger den, das deutsche System in den Augen der Franzosen herabzusetzen. Die Kritik, die er an der Verwaltung der preussischen Staatsbahnen geübt, habe durchaus nicht die Bedeutung einer vollständigen Verurtheilung, die man ihr zuschreibe. Die Lobsprüche, die er den französischen Bahngesellschaften spende, gehen häufig von einer sehr optimistischen Werthschätzung aus, die man nur mit Vorbehalt betrachten kann. „Unsere Eisenbahnen haben schwere Mängel, die unglücklicherweise häufig das ganze wirthschaftliche Leben unseres Vaterlandes stark beeinflusst haben."

Eine praktische Nutzanwendung für die französische Eisenbahnpolitik nach den deutschen Erfahrungen liegt dem Verfasser fern. Er würdigt in vollem Umfange die grossen Verschiedenheiten der beiden Länder.

Während Fochier in der Vorrede mit seinem Urtheil über unsere Staatsbahnverwaltung zurückhält, kommt er in den kurzen Schlussbemerkungen in ganz anderer Weise offen und freimüthig mit der Sprache heraus:

„Die Staatsbahnverwaltung hat" — ich übersetze hier wieder wörtlich — „das deutsche Land mit einem gleichmässig vertheilten Eisenbahnnetz ausgestattet, das den Bedürfnissen sowohl der ärmsten Gegenden, als denen der grossen Industriemittelpunkte entspricht. Sie hat dieses Werk ausgeführt mit seltener Wirthschaftlichkeit, dank der billigen Arbeitslöhne und Materialien, ebenso aber der Einheitlichkeit der Leitung der Arbeiten. Dieses Netz wird bald ebenso vollständig sein, wie das englische, und wird fertiggestellt sein ohne die finanzielle Verschwendung, die bezeichnend ist für die Entwickelung der englischen Gesellschaften; es hat gegenüber dem unserigen (d. h. dem französischen) in der Anlage gewisse Vorzüge, die nicht allein durch die geographische Lage des Landes bedingt sind."

„Um den Betrieb dieses Eisenbahnnetzes in Einklang sowohl mit den wirthschaftlichen Interessen der einzelnen Bezirke, als mit den allgemeinen Interessen des ganzen Landes zu führen, hat Preussen sehr zweckmässige Behörden geschaffen. Aufsicht und Verwaltung sind gewissenhaft getrennt, und den Vertretern von Handel und Industrie ist ein Platz neben den Eisenbahndirektionen eingeräumt. Hierdurch ist die Einheitlichkeit der Verwaltung gesichert und den örtlichen und provinziellen Bedürfnissen Rechnung getragen. Man hat häufig die Errichtung ähnlicher Bezirksräthe neben unseren Gesellschaften verlangt."

„Der preussische Staat habe sich ebenso befähigt, wie eine jede Privatgesellschaft gezeigt, den wirthschaftlichen und technischen Betrieb gut zu führen. Die französischen Gesellschaften

*) Im ersten Theil dieses Aufsatzes (S. 1338 Spalte 2 Zeile 23/24 v. o.) sind die angeführten Einwohnerzahlen Frankreichs auf 38 450 000 bezw. 38 660 000 zu berichtigen. Auch ist ebenda in Zeile 42 statt „Bourret" zu lesen: „Bourrat".
D. Schriftl.

mit ihrer recht geringschätzigen Beurtheilung des Staatsbetriebs könnten mancherlei von ihm lernen. Der preussische Staat hat seine Personenwagen und Güterwagen verbessert, lange bevor die französischen Gesellschaften an diese Verbesserungen herangegangen sind. Die Beförderung der Reisenden vollzieht sich in Preussen mit einer Schnelligkeit und Billigkeit, die auf den französischen Linien noch selten vorkommt, und dabei sind seine Leistungen für die Allgemeinheit nützlicher und den Bedürfnissen der Mehrzahl der Bevölkerung besser angepasst."

„Wenn er bei dem Betrieb nicht mit der Selbstlosigkeit vorgegangen ist, die bei der Verstaatlichung versprochen war, so hat der Staat wenigstens eine mit der allgemeinen Wirthschaftspolitik übereinstimmende Tarifpolitik beobachtet. Den Gesellschaften hat er die Herrschaft über die Tarife, die er vor der Verstaatlichung nicht ausüben konnte, entzogen, er hat die Missbräuche beseitigt, die eine Folge ihres finanziellen, ja oft ihres politischen Partikularismus waren. Wenn nach der Schaffung eines einheitlichen Tarifes gleichwohl zahlreiche Ausnahmetarife bewilligt wurden, so geschah dies mit Rücksicht auf die wirthschaftlichen Interessen des Landes und nicht, wie früher in Deutschland und heute noch häufig in Frankreich, um der Zollpolitik entgegenzuarbeiten. Und dabei ist zu bedenken, dass der preussische Staat trotz seiner Sparsamkeit, seitdem er das Staatsbahnnetz betreibt, die Tarife bedeutend herabgesetzt hat. Seit drei Jahren hat er mit umfassenden Tarifreformen begonnen. Seine Tarife sind thatsächlich niedriger als die französischen, und sie sind vor und nach der Verstaatlichung weniger hoch gewesen, als die der Privatbahnen."

„Das erheblichste Bedenken, das man aufwerfen kann, ist die zu enge Verbindung des Eisenbahnetats mit dem Gesammtetat. Diese Verbindung war anfänglich hergestellt im Interesse der Eisenbahnen, man hat sie später aufrecht erhalten im Interesse des Staatshaushalts, und man weiss, was das für ärgerliche Folgen gehabt hat. Dieser Fehler hat aber nicht alle die Unzuträglichkeiten herbeigeführt, die man befürchtete, und die finanzielle Lage Preussens ist dadurch nicht so gestört worden, wie es vor einigen Jahren angesichts der Krisis von 1892 die Gegner des Staatsbahnsystems verkündigten."

Indem der Verfasser dann bemerkt, dass dieser Fehler bei den französischen Staatsbahnen, deren Verdienste überhaupt nicht genügend gewürdigt würden, vermieden sei, fährt er fort:

„Man hat oft gefragt, was für ein Unterschied besteht zwischen Privatbahnen, wie den französischen, die ein Netz ausschliesslich und frei von jedem Wettbewerb beherrschen, und einem Staatsbahnbetrieb. Sie haben alle die Nachtheile, die man, ob mit Recht oder Unrecht, den Staatsbahnen zuschreibt, und keinen einzigen ihrer Vortheile. Sie haben oft infolge der Zinsbürgschaften einen unvorhergesehenen Einfluss auf den Staatshaushalt, und jede ohne ihre Zustimmung durch den Staat herbeigeführte Verbesserung des Betriebes macht sich bei diesem fühlbar. Man hat dies neuerdings gesehen bei dem Ankauf der Kanäle der Südbahn, bei den Reformen des Personals der Westbahn. Der preussische Staat hat ebenso gut wie unsere Privatbahnen den Bedürfnissen des Verkehrs Genüge geleistet, er hat gleichzeitig die Eisenbahnen in den Dienst der allgemeinen Interessen, nicht in den der Aktionäre gestellt. Wie gut auch die Staatsaufsicht in Frankreich ausgedacht sein mag, so hat sie sich oft ohnmächtig gegenüber dem Widerstand der Gesellschaften erwiesen."

„Die Erfahrung des preussischen Staates ist lehrreich selbst mit ihren Irrthümern, die übrigens zu vermeiden waren. Sie könnte jedoch in einem anderen Lande unter denselben Verhältnissen nicht wohl gemacht werden. Man müsste immer den politischen und wirthschaftlichen Verschiedenheiten Rechnung tragen. Bei unseren geschichtlichen Betrachtungen haben wir gesehen, welche vielfachen und verschiedenartigen Einflüsse für den Staat bestimmend gewesen sind. Berücksichtigt man auch alle die äusseren Umstände, unter denen die Staatsbahnpolitik ins Leben getreten ist, so bleibt immer der Betrieb der Eisenbahnen durch den Staat ein beachtenswerther volkswirthschaftlicher Versuch. Es ist heute noch schwer festzustellen, was alles die wirthschaftliche und industrielle Entwickelung Deutschlands der einheitlichen Leitung der preussischen Staatsbahnen verdankt. Die Macht, die dieses Netz schon jetzt offenbar ausübt durch die Ausdehnung und die Wichtigkeit seiner Linien, kann in Zukunft nur noch wachsen, sie kann auf das vollkommenste die finanzielle und wirthschaftliche Einheit Deutschlands verwirklichen. Wahrscheinlich wird in Zukunft, wenn dieser Zeitpunkt auch für einzelne Staatsbahnnetze noch recht fern zu sein scheint, die Einheit unter preussischer Führung sich vollenden. Schon heute sind aber diese Ergebnisse auffallend genug, um unsere ernsteste Aufmerksamkeit zu verdienen."

VIII.

Wir sehen hiernach einen entschiedenen Anhänger des Staatsbahnsystems an sich, einen Franzosen, der der Verwirklichung dieses Systems in Preussen seine volle Anerkennung mit unumwundener Offenheit ausspricht, der sich ernstlich bemüht, die in Frankreich bestehenden irrigen Anschauungen zu berichtigen und seinen Landsleuten die Augen zu öffnen. Sein ganzes Buch ist hauptsächlich für die Franzosen geschrieben; es enthält für den deutschen, mit der Entwickelung unserer Eisenbahnen bekannten Leser wenig neues über diese. Auch der deutsche Leser wird aber aus der knappen, klaren, überall die wesentlichsten Gesichtspunkte hervorhebenden Darstellung unserer Eisenbahnverhältnisse und aus den zahlreichen Vergleichen der heimischen mit anderen Bahnen mancherlei lernen.

Das Buch zerfällt in eine kurze geschichtliche Einleitung und sechs Kapitel mit folgenden Ueberschriften: 1. Das deutsche Staatsbahnnetz. 2. Die Organisation der Verwaltung. 3. Die Führung der Verwaltung und des Betriebes. 4. Die Beförderung von Personen. 5. Die Beförderung von Gütern. 6. Die Finanzwirthschaft.

Wesentlich thatsächlichen Inhalts ist die Entwickelungsgeschichte der deutschen Eisenbahnen, die ausführliche Darstellung der Einführung und Durchführung des Staatsbahnsystems in Preussen in der Einleitung, ferner das zweite Kapitel über die Verwaltungsordnung der preussischen Staatsbahnen, in dem dritten Kapitel die Darstellung der Personalverhältnisse, in dem fünften die Geschichte des deutschen Gütertarifs, in dem sechsten die Ausführungen über die finanziellen Ergebnisse der preussischen Staatsbahnen. Auf diese Abschnitte will ich hier nicht näher eingehen, sondern mich darauf beschränken, an einzelnen Beispielen zu zeigen, zu welchen Ergebnissen der Verfasser bei seiner vergleichenden kritischen Betrachtung der Eisenbahngebiete einiger europäischer Staaten gelangt.

Auf S. 39 ff. spricht Fochier von der Ausdehnung der Eisenbahnen. Das deutsche Bahnnetz vermehrte sich in den 20 Jahren von 1879 bis 1899 um rund 18 000 km, das französische um rund 20 000 km, die französischen Bahnen von allgemeinem Interesse aber nur um 16 000 km; denn in den 20 000 km sind die Bahnen von örtlicher Bedeutung und die Schmalspurbahnen enthalten. Bedenkt man, dass in Preussen allein im Jahre 1899 nicht weniger als 6 800 km Kleinbahnen waren, so ergibt sich, dass der reine Zuwachs in Deutschland beträchtlicher gewesen ist als in Frankreich, obgleich schon 1878 das deutsche Eisenbahnnetz das französische um 9 000 km übertraf. Diesen Vorsprung hat Deutschland behalten, ja es hat ihn noch vergrössert. Von 1882 bis 1898 wuchs das deutsche Eisenbahnnetz um 14 350 km, das österreichisch-ungarische um 15 515 km, das französische um 13 036 km, das grossbritannische um 5 137 km. Allein das österreichisch-ungarische Netz, das sich aber stark im Hintertreffen befand, ist hiernach mehr gewachsen, als das deutsche. Im Verhältniss zur Oberfläche des Landes hat Grossbritannien mit 10,9 km auf ein Quadratmyriameter heute noch die meisten Bahnen, Deutschland mit 9,2 km nähert sich ihm mit raschen Schritten, Frankreich hat nur 7,9 km. Der Maassstab des Verhältnisses der Eisenbahnlänge zu der Oberfläche des Landes ist für die Beurtheilung der Ausstattungsziffer der allein richtige Der Vergleich mit der Bevölkerungszahl — der Maassstab des

Herrn Hamon und seines Gewährsmannes, wie wir gesehen haben —, nach dem Frankreich verhältnissmässig mehr Eisenbahnen besässe als Deutschland, „braucht uns nicht stolz zu machen; er ist hauptsächlich unserer schwachen Bevölkerung zu verdanken, die sich ja fast gar nicht mehr vermehrt“.

Auch die doppel- und mehrgleisigen Strecken sind in Deutschland länger als in Frankreich. Im Jahre 1897 hatte Deutschland 16 546 km, Frankreich 15 315 km mehrgleisige Strecken. In Grossbritannien ist die Länge der mehrgleisigen Strecken eine grössere. Von 1894 bis 1897 hat aber Deutschland 1 318 km doppelgleisig ausgebaut, England 317 km, Frankreich 1894 bis 1898 nur 331 km. — Das Verhältniss der mehrgleisigen zu den eingleisigen Strecken gestaltet sich noch günstiger in Preussen allein. Von den Hauptbahnen sind 11 995 km mehrgleisig, nur 8 080 km eingleisig, von dem Gesammtnetz sind 39,6 % mehrgleisig. Preussen ist in dieser Beziehung auch den übrigen deutschen Staaten, ausser Baden und Elsass-Lothringen, überlegen.

Auch in der Ausstattung mit Betriebsmitteln (S. 63 ff. bei Fochier) zeigt sich die Ueberlegenheit der deutschen, besonders der preussischen Staatsbahnen über die französischen Privatbahnen. Im Jahre 1899 hatten die deutschen Eisenbahnen durchschnittlich 3,72 Lokomotiven auf 10 km, Frankreich — allerdings bei geringerem Verkehr — nur 2,58, England mit seinem weit dichteren Verkehr 5,65. In Preussen beträgt diese Zahl 4,03; 1888 hatte Preussen nur 3,8 Lokomotiven auf 10 km. „Die preussischen Betriebsmittel sind in ausgezeichnetem Zustande und von sehr guter Beschaffenheit. Die preussischen Lokomotiven sind im allgemeinen ziemlich neu, ihr Durchschnittsalter überschreitet nicht 12 Jahre. Das Betriebsmaterial der französischen Gesellschaften ist lange nicht so neu. Das Durchschnittsalter der Lokomotiven beträgt bei der Nordbahn 18 Jahre, 20 Jahre bei der Ostbahn und überschreitet bei den übrigen Bahnen 25 Jahre.“

Die Anzahl der Personenwagen beträgt auf den deutschen Eisenbahnen 7,4 Stück für 10 km, auf den französischen 7 Stück. Diese haben ihre Wagen allerdings in den letzten Jahren schneller vermehrt, aber die französischen Wagen sind kleiner als die deutschen. In Preussen ist man besonders in den letzten Jahren mit Eifer an die Verbesserung und Vergrösserung der Personenwagen herangegangen. Im allgemeinen ist das Material, besonders in der II. und III. Klasse, dem französischen bedeutend überlegen. Insbesondere sind auch die preussischen Wagen grösser als die französischen. Mit derselben Anzahl Wagen, mit der die preussischen Bahnen 328,5 Personen befördern können, fahren die französischen nur 291,9 Personen.

Dasselbe Verhältniss finden wir bei den Güterwagen. Die deutschen Bahnen hatten 1899 auf 10 km 79,3 Wagen mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 11,4 t, die französischen 1898 nur 70,4 Wagen mit einer Durchschnittstragfähigkeit von 10,5 t. Preussen hatte 89,5 Wagen auf 10 km, ist also Frankreich auch hier sehr überlegen, zumal die durchschnittliche Tragfähigkeit sich bei den preussischen Staatsbahnen auf 12,3 t stellt. Die Güterwagen werden überdies auf den preussischen Staatsbahnen besser ausgenutzt. Besonders vortheilhaft hat sich der Uebergang zum 15 t-Wagen erwiesen. Erst in der allerjüngsten Zeit sind die französische Ostbahn und Nordbahn zum Bau grösserer Wagen übergegangen, die preussischen Staatsbahnen sind also in der Verbesserung ihres Betriebsmaterials den französischen Privatbahnen um mehrere Jahre voraus.

Die Klagen der deutschen Presse über den Wagenmangel hält Fochier für stark übertrieben. Wagenmangel habe auch in Belgien, in Frankreich geherrscht; es sei nicht zu verlangen, dass die Eisenbahnen allen Schwankungen eines so gewaltigen Verkehrs, wie er in dem Ruhrbezirk zu gewissen Zeiten herrscht, gewachsen sind. Jedenfalls sei es kein dem Staatsbahnsytem an sich anhaftender Mangel, wenn zu Zeiten eines ungewöhnlich starken Verkehrs nicht stets allen Anforderungen der Versender genügt werden könne. Dass das Betriebsmaterial der preussischen Staatsbahnen den Bedürfnissen des Verkehrs reichlich ebensogut genüge, wie das der französischen Privatbahnen, ergebe folgender Vergleich: Im Jahre 1898 sind gefahren in Frankreich auf 1 km 431 960 tkm, in Preussen 733 593 tkm, die französischen Bahnen hatten 7,04 Wagen, die preussischen 8,95 Wagen für das Kilometer, aber die preussischen Wagen hatten eine um 15 % höhere Tragfähigkeit. Ein französischer Wagen durchfährt jährlich durchschnittlich 15 174 km, ein preussischer 16 672 km, ein Wagen befördert hiernach durchschnittlich in Frankreich 4,04 t, in Preussen 4,91 t, d. h. auf jedes Kilometer 18 % mehr als der französische. Da der preussische Wagen eine um 15 % grössere Tragfähigkeit hat, so ergibt sich, dass die Ausstattung der preussischen und französischen Bahnen mit Güterwagen ziemlich dieselbe ist, und dass sicherlich eine Ueberlegenheit der französischen Bahnen hier nicht vorliegt.

Ein Vergleich der im Durchschnitt gefahrenen Personen- und Güterzüge zeigt wiederum die Ueberlegenheit der preussischen Staatsbahnen. Sie befördern auf das Kilometer durchschnittlich täglich 15,7 Personenzüge und 11,4 Güterzüge, die französischen Privatbahnen 14,9 Personen- und 8,3 Güterzüge. Dabei können in einem Personenzug befördert werden in Preussen 450, in Frankreich nur 417 Reisende, in einem Güterzug in Preussen 430,5 t, in Frankreich nur 367,5 t. Da die Anzahl der einen Zug bildenden Wagen in beiden Ländern ziemlich genau übereinstimmt, so ergibt sich aus dem vorstehenden eine bedeutend bessere Ausnutzung des Betriebsmaterials in Preussen.

Endlich ist auch die Betriebssicherheit in Preussen grösser als in Frankreich, wie Fochier (S. 87—89) zahlenmässig nachweist. Die Zahl der getödteten und verletzten Reisenden und Bediensteten ist sowohl absolut, als im Verhältniss zur Verkehrsdichtigkeit auf den preussischen Staatsbahnen geringer als auf den französischen Privatbahnen.

IX.

Aehnliche Vergleiche mit ähnlichen Ergebnissen enthalten das 4. und 5. Kapitel über den Personen- und Güterverkehr und die Tarife. Die Anzahl der beförderten Personen ist auf den preussischen Staatsbahnen bedeutender gestiegen als auf den französischen und englischen Privatbahnen. Hier wären allerdings wohl richtiger die Personenkilometer verglichen, die wir jedoch leider bei den englischen Privatbahnen nicht kennen. Die Zahl der Personen in der Vergleichszeit (1879 bis 1899) wird in Preussen sehr stark beeinflusst durch die Einführung des Berliner Stadt- und Vorortverkehres.

Bei einer Darstellung der Klasseneintheilung bemerkt Fochier, dass die Wagen II. Klasse auf den deutschen Bahnen in keiner Beziehung den Wagen I. Klasse der Nachbarländer, insbesondere Frankreichs, nachstehen; dass die III. Klasse bei uns von vielen Personen benutzt wird, die in Frankreich in der II. Klasse fahren, da auch die Wagen III. Klasse in ihrer ganzen inneren Einrichtung den französischen vorzuziehen sind. Die deutschen Wagen III. Klasse sind geräumig, gut beleuchtet und gelüftet, die in den Schnellzügen mit besonders guten Einrichtungen ausgestattet, so dass man ohne Anstrengung lange Reisen darin machen kann, was in Frankreich in der III. Klasse ein Ding der Unmöglichkeit wäre. Auch die Bedeutung und die Entwickelung der IV. Klasse wird richtig verstanden und gewürdigt. Die anscheinend auffallende Thatsache, dass die Reisenden IV. Klasse im Durchschnitt längere Strecken zurücklegen als die der III. Klasse, erklärt sich übrigens, was Fochier übersieht, daraus, dass in den Berliner Stadt- und Vorortzügen keine IV. Klasse eingestellt ist und die in diesen Verkehren gefahrenen kurzen Strecken die Durchschnittszahlen bedeutend beeinflussen (vergl. S. 100). Dass die Personenfahrpreise in Deutschland erheblich billiger sind als in Frankreich oder gar in England, wird zahlenmässig nachgewiesen, auch hier die gegentheiligen Behauptungen des Dr. Ritter v. Kaufmann-Asser widerlegt. „Heutzutage“, so heisst es S. 109, „kann Deutschland als das Land angesehen werden, in dem die Eisenbahnen am meisten demokrati-

sirt sind. Sie sind es mehr als in Frankreich sowohl durch die niedrigen Preise der Schnellzüge, als durch die IV. Klasse; viel mehr als in England, wo man allerdings schnell fährt und die Eisenbahnen selbst von den unteren Klassen der Bevölkerung stark benutzt werden, aber sehr theuer sind.“ Bei den Fahrplänen wird hervorgehoben, dass nicht allein — wie in Frankreich — die grossen Verkehrsmittelpunkte, sondern auch die mittleren und kleineren Städte gute und regelmässige Zugverbindungen untereinander besitzen.

Auch die Gestaltung und die Fortentwickelung der deutschen Gütertarife wird beifällig beurtheilt. Fochier billigt insbesondere die fortschreitende Bildung der Staffeltarife und beschäftigt sich eingehend mit der Episode der Getreidestaffeltarife, deren Einführung allerdings mit dem ungarischen Zonentarif nicht in Zusammenhang steht (S. 143 ist hiernach zu berichtigen). Ferner ist Fochier ganz damit einverstanden, dass die Gütertarife von Fall zu Fall nach den jeweiligen Bedürfnissen von Handel und Verkehr geändert, von einer allgemeinen, grundstürzenden Umarbeitung Abstand genommen worden ist. „Der preussische Staat“, so heisst es S. 147, „hat es erreicht, nach und nach einer grossen Anzahl von Gewerben Nutzen zu bringen, seit einiger Zeit scheint er geneigt, bedeutsamere allgemeine Zugeständnisse zu machen. Es wäre sehr wünschenswerth, wenn unsere Gesellschaften sich in ihrer Tarifpolitik ebenso oft wie der preussische Staat von dem allgemeinen Interesse bestimmen liessen. Im übrigen ist es nicht zweifelhaft, dass die einheitliche, von jeder Konkurrenz befreite Gestaltung des preussischen Netzes einen ausgezeichneten Einfluss auf die gleichmässige Vertheilung der Preise der Eisenbahnen ausgeübt hat.“

Dann wird wiederum die Höhe der preussischen und französischen Gütertarife verglichen. Im Jahre 1898 kostete das Tonnenkilometer in Frankreich durchschnittlich 5,04 Cts., in Preussen 4,53 Cts., in ganz Deutschland 4,62 Cts. Ein solcher Vergleich würde indessen zu unrichtigen Schlüssen führen, da in Preussen und Deutschland mehr Massengüter zu niedrigen Preisen gefahren werden als in Frankreich. Vergleicht man daher z. B. die Tarife der französischen Nordbahn mit den deutschen Tarifen, da der Prozentsatz der Massengüter von der Gesammtgütermenge — bei der Nordbahn 74 %, den deutschen Bahnen 70,8 % — ungefähr übereinstimmt, so kommt man zu einem anderen Ergebniss, denn der Durchschnittssatz der Nordbahn beträgt nur 4,19 Centimes, ist also niedriger als der preussische. Zu Gunsten Preussens ist dann aber wieder zu erwägen, dass auf der Nordbahn 50 %, auf den preussischen Staatsbahnen nur 42,45 % der gefahrenen Tonnenkilometer auf Kohlentransporte kommen. Ausserdem werden die Nordbahntarife wesentlich beeinflusst durch die Kanäle, die Durchschnittspreise der übrigen französischen Privatbahnen sind viel höhere.

Die Kohlenfrachtsätze betrugen 1898 — vor der Ermässigung — in Preussen 3,15 Cts. für das Tonnenkilometer durchschnittlich, infolge der Reform sind sie 1899 auf ungefähr 2,95 Cts. herabgegangen. Dagegen betrugen die Durchschnittstarife für Kohlen auf den französischen Privatbahnen (1898)

Nordbahn . . .	3,10 Cts.	Orleansbahn	3,29 Cts.
Ostbahn . . .	2,81 „	Südbahn	3,38 „
Mittelmeerbahn	3,85 „	Staatsbahn	3,43 „
Westbahn . .	4,24 „	Durchschnitt aller Bahnen	3,37 „

Der Tarif der Nordbahn ist also dem der Staatsbahnen in Preussen ungefähr gleich, allein der Tarif der Ostbahn war 1898 erheblich niedriger, und bleibt auch etwas unter dem jetzigen Kohlentarif. Aber er findet nur auf einem Netz von 4 700 km Anwendung. Alle anderen Tarife der französischen Privatbahnen sind beträchtlich höher. Besonders gilt dies von dem Tarif der Mittelmeerbahn, einem Netz von 8 900 km, das drei der Kohlengebiete Frankreichs bedient und beinahe ein Viertel aller französischen Kohlen zu einem Preise befördert, der 70 Cts. für das Tonnenkilometer höher ist, als der der preussischen Staatsbahnen. Aehnlich liegen die Verhältnisse bei den übrigen französischen Privatbahnen.

Fochier hält denn auch dafür, dass die Gütertarifpolitik der preussischen Staatsbahnen sehr wesentlich zur Förderung der gewerblichen Thätigkeit beigetragen hat.

„Wenn die preussischen Staatsbahntarife“, so bemerkt er S. 154, 155, „für die deutsche Industrie so ungünstig wären, wie man das wohl sagt, so wäre es höchst erstaunlich, dass diese sich so entwickelt hat, seitdem der Staat die Eisenbahnen betreibt. Die Vermehrung der Gütertransporte war gerade in den letzten Jahren eine ganz auffallende, und es sieht nicht danach aus, als hätten die Beförderungskosten die deutschen Erzeugnisse wirklich in eine ungünstige Lage versetzt, da diese sich mehr und mehr auf allen Märkten der Welt verbreiten.“ . . . . . „Sicherlich würde eine Ermässigung der Tarife für die deutsche Industrie recht vortheilhaft sein. Aber diese ist heute, soweit es sich um die Beförderungskosten handelt, keineswegs in einer ungünstigen Lage. Ganz im Gegentheil. Die Binnentarife Deutschlands sind viel niedriger als die Englands, sie sind niedriger als in Frankreich, und wenn deutsche Kaufleute und Industrielle heute das zu vergessen scheinen, was der preussische Staat für die Einheitlichkeit, die Verbesserung und die Vermehrung der Transportmittel gethan hat, so steht diese Thatsache nichtsdestoweniger fest. Die französische Industrie ist in vielen Beziehungen in einer bedeutend weniger günstigen Lage. Sie bezahlt ihre Transporte theurer, sie hat schwerere Abgaben zu ertragen, sie hat höhere Arbeitslöhne. Infolge der Zersplitterung des Eisenbahnnetzes ist die Güterbeförderung mit weniger Umsicht geleitet und viel umständlicher, und die zahlreichen Beschwerden der französischen Industriellen sind häufiger gerechtfertigt, als die deutschen Beschwerden; insbesondere wird die Art und Weise, wie die Gesellschaften ihr Tarifrecht gebrauchen, mit Recht getadelt.“

X.

Nach einer Darstellung der finanziellen Ergebnisse der preussischen Staatsbahnen von 1879 bis zur Gegenwart kommt Fochier eingehender auf den Betriebskoeffizienten und dessen Bedeutung für die Beurtheilung der Wirthschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes zu sprechen. Auch hier wieder kommt er zu ganz anderen Ergebnissen, als der uns bekannte deutsche Verehrer der französischen Privatbahnen. In Frankreich findet man ebenso ein Heraufgehen und Herabgehen des Betriebskoeffizienten, wie in Preussen. Vergleicht man die Betriebskoeffizienten der einzelnen Gesellschaften, so weichen diese erheblich von einander ab, und sie sind zum Theil höher, als die der preussischen Staatsbahnen (vgl. die Uebersicht S. 170). Man muss aber genau die Ausgaben und die Einnahmen prüfen und sich vergegenwärtigen, durch welche Umstände diese beeinflusst werden. Dann wird man zuweilen finden, dass ein niedriger Koeffizient nicht immer die Wirthschaftlichkeit des Betriebes beweist.

Die kilometrischen Roheinnahmen der preussischen Staatsbahnen sind von 26 850 ℳ im Jahre 1879 auf 44 561 ℳ im Jahre 1899 gestiegen. Die der französischen Privatbahnen betrugen im Jahre 1880 45 964 Fr., waren also höher, als die der preussischen Staatsbahnen (37 792 Fr.). Seitdem haben sie bedeutend geschwankt, sind aber im allgemeinen heruntergegangen und belaufen sich im Jahre 1898 nur noch auf 36 974 Fr., gegenüber 53 370 Fr. in Preussen. Nur ein einziges französisches Netz, die Nordbahn, hat mit 58 696 Fr. eine höhere kilometrische Roheinnahme als die preussische Staatsbahn.

Die Ausgaben sind bei den preussischen Staatsbahnen von 15 815 ℳ für das Kilometer im Jahre 1879 auf 25 823 ℳ im Jahre 1899 gestiegen, eine Erscheinung, die sich durch das grosse Anwachsen des Verkehrs erklärt. Bei den französischen Privatbahnen sind wie die Einnahmen, so auch die Ausgaben herabgegangen, und zwar von 23 320 Fr. im Jahre 1880 auf 18 988 Fr. im Jahre 1898. Sie sind jetzt bedeutend niedriger als

die der preussischen Staatsbahnen. Diese Ergebnisse sind jedoch bei den einzelnen Gesellschaften ganz verschieden.

Auch die kilometrischen Reineinnahmen haben stark geschwankt, in Preussen hauptsächlich infolge der allmählichen Aufsaugung der angekauften Privatbahnen, in Frankreich infolge des Baues kleiner Linien, die zunächst nur geringe Erträge abwerfen. Im Jahre 1898 hatten die preussischen Staatsbahnen eine Reineinnahme von 23 422 Fr., die französischen Privatbahnen eine solche von nur 17 980 Fr. für das Kilometer.

Ueber die in Preussen durch Gesetz festgestellte Verwendung der Ueberschüsse und die Tilgung der Eisenbahnschuld urtheilt Fochier gleichfalls ganz anders als der Ritter v. Kaufmann-Asser. Dieser eiferte recht lebhaft gegen die Verwendung eines Theils der Ueberschüsse zu allgemeinen Staatszwecken; er verwirft die hierin liegende Transportsteuer. Nun kann man ja über die Berechtigung einer Transportsteuer an sich und über die zulässige Höhe einer solchen verschiedener Meinung sein. Aber auch Frankreich erhebt eine solche Steuer (S. 186, 187). Wenn in Preussen die Nothwendigkeit, das Gleichgewicht im Staatshaushalt aufrecht zu erhalten, zuweilen die Reform der Tarife hintangehalten hat, so hat auch in Frankreich unter der Herrschaft des Privatbahnsystems der Staat mehrere Jahre lang die Ermässigung der Fahrkartensteuer nicht durchführen und die Gesellschaften nicht zu der versprochenen Ermässigung der Personentarife zwingen können, weil er die Einnahme aus dieser Steuer nicht entbehren konnte. Ebenso ist der Gütertransport durch zahlreiche Abgaben belastet, die genau wie eine Transportsteuer wirken. Wenn man derartige Steuern in Frankreich zulässt, so könnte man sie in Preussen doch höchstens deswegen verwerfen, weil sie gewissermaassen versteckt sind. Dabei wird durch die Reineinnahme die Eisenbahnkapitalschuld verzinst in Preussen mit 7,07 %, in Frankreich mit nur 4,21 % (1898). Die Durchschnittseinnahme auf den Einwohner beträgt in Preussen 19 Fr., in Frankreich nur 17 Fr. Und schliesslich kommen in Preussen diese Ueberschüsse den Steuerzahlern zu Gute, während sie in Frankreich den Aktionären zufallen.

Die für Tilgung des Eisenbahnkapitals bestimmte Summe ist in Frankreich höher als in Preussen. Die von dem Ritter v. Kaufmann-Asser aufgestellte Wahrscheinlichkeitsrechnung über das Endergebniss der Tilgung bei Ablauf der Konzessionen wurde von Fochier mit keinem Wort erwähnt. Ebensowenig scheint er dessen Ansicht zu theilen, dass eine richtige Tilgung nur dann vorliege, wenn die Schuldverschreibungen auch wirklich vernichtet würden. Hätte man das gethan, bemerkt Fochier sehr richtig, so wäre die Aufnahme von Anleihen in derselben Höhe — NB. zu werbenden Zwecken — erforderlich gewesen. Es vereinfacht die Finanzverwaltung, wenn ein Theil der Eisenbahnkapitalschuld abgeschrieben und derselbe Betrag der allgemeinen Staatsschuld zugeschrieben wird. Dadurch ist es möglich geworden, die Aufnahme neuer Staatsanleihen einzuschränken. Fochier scheint wesentliche Bedenken gegen diese Behandlung der Sache nicht zu haben und auch der Meinung zu sein, dass in Preussen ein ausreichender Theil der Eisenbahnschuld getilgt worden sei.

„Die Bemerkungen über die Transportsteuern und die Tilgung“, so heisst es schliesslich S. 193, „zeigen, dass doch nur sehr bescheidene Unzuträglichkeiten mit dieser Art der Verwaltung verbunden sind. Das Schlussergebniss ist wenigstens im gegenwärtigen Augenblick ein für den Staatshaushalt sehr günstiges. Die Eisenbahneinnahmen haben stets genügt zur Verzinsung und Tilgung des Eisenbahnanlagekapitals. Man hat sogar sagen können, dass Preussen eigentlich überhaupt keine Staatsschuld habe, weil die ganze Schuld in produktiven Werthen angelegt ist. Die infolge der Verstaatlichung aufgenommenen Anleihen konnten stets durch die Einnahmen der Eisenbahnen verzinst werden. Ungeachtet gewisser Schwierigkeiten der Finanzlage hat der Staat ohne wesentliche Erhöhung seiner Lasten wichtige Finanzreformen zum guten Ende führen können. Dank der Ueberschüsse der Staatsbahnen, die es gestatteten, von Aufnahme neuer Anleihen abzusehen, hat sich die gesammte preussische Staatsschuld seit mehreren Jahren nicht vergrössert.“

XI.

Wir begrüssen die beiden französischen Bücher nicht etwa deswegen mit besonderer Freude, weil sie eine recht schmeichelhafte Schilderung der wirthschaftlichen Zustände des Deutschen Reichs und ihrer Entwickelung geben, so sehr es die Deutschen auch mit Genugthuung erfüllen muss, derartige zustimmende Urtheile von zwei Ausländern zu hören, die ohne Voreingenommenheit an ihre Arbeit herangetreten sind, und deren ganzes Bestreben dahin geht, die reine Wahrheit über wirthschaftliche Fragen zu erforschen. Beide Schriften wollen, wie, ich möchte sagen, aus jeder Zeile zu erkennen ist, keine Tendenz-, keine Parteischriften sein. Die Verfasser lassen überall die Thatsachen, so wie sie sie richtig erkannt zu haben glauben, für sich sprechen, sie sind durchaus maassvoll, sowohl in der anerkennenden als in der absprechenden Kritik, und es liegt ihnen nichts ferner, als eine Lobpreisung der fremden Verhältnisse, mit der Absicht, die heimischen herabzusetzen. Der Franzose war bisher und ist heute noch mehr oder weniger geneigt, sich um die Vorgänge ausserhalb seiner Landesgrenzen wenig zu kümmern, sich in dem Gedanken zu beruhigen, dass es in Frankreich am besten sei, dass insbesondere dessen wirthschaftliche Zustände einer grundsätzlichen Aenderung kaum bedürften, dass Frankreich auch hier an der Spitze der Civilisation stände. Die volkswirthschaftlichen Bücher und Zeitschriften betrachten daher — mit wenigen Ausnahmen — die neuere volkswirthschaftliche Richtung im Deutschen Reich mit einer gewissen Nichtachtung, ja Geringschätzung, als einen für die französische Volkswirthschaft überwundenen Standpunkt. Wenn nun gar die deutsche Regierung sich von sozialpolitischen Anschauungen leiten lässt, wenn sie in Uebereinstimmung mit der grossen Mehrheit der Volksvertretungen und der Bevölkerung besonders im Verkehrswesen eine gemeinwirthschaftliche Politik treibt, so glaubt man in Frankreich das übersehen oder mit einigen den Lehrmeinungen der französischen Schule entnommenen Redensarten abfertigen zu können. Mit einem solchen Verhalten kommt man aber schliesslich nicht weiter, die Thatsachen eines erheblichen wirthschaftlichen Aufschwunges in Deutschland lassen sich nicht todtschweigen, und da haben die beiden jungen Volkswirthe, deren Schriften uns beschäftigt haben, beschlossen, die Thatsachen selbst einmal gründlich zu untersuchen und ihre Ursachen zu erforschen. Die Ergebnisse ihrer Forschungen legen sie ihren Landsleuten vor. Sie zeigen ihnen, was und wie man in Deutschland in den letzten Jahrzehnten gearbeitet hat, und welche Folgen diese wirthschaftliche Thätigkeit hatte. Sie sagen nicht etwa weiter, hätten wir ebenso in Frankreich gearbeitet, so würden wir dasselbe erreicht haben, im Gegentheil, sie weisen immer wieder darauf hin, dass vieles, was in Deutschland erreicht wurde, durch die dortigen eigenartigen Verhältnisse bedingt ist. Aber das allerdings zeigen sie ihren Landsleuten, dass es durchaus verkehrt ist, sich den Vorgängen des Nachbarn gegenüber die Augen zuzuhalten; dass, wenn man über die gemeinwirthschaftliche Verkehrspolitik des Deutschen Reiches urtheilen will, man sie zunächst einmal kennen muss. Sie wollen anregen zu einer gründlichen Betrachtung dieser Verhältnisse, anspornen zu einer Erweiterung des Gesichtskreises. Vielleicht, dass die Franzosen, wenn sie sich ordentlich über das, was neben ihnen vorgeht, unterrichten, einzelne ihrer Vorurtheile fallen lassen, und wenn sie uns auch nicht auf dem Wege der Verkehrspolitik folgen, doch sich eine richtigere Meinung über diese Verkehrspolitik bilden, und auch überzeugen, dass in Frankreich die Verkehrsverhältnisse nicht so ganz vollkommen sind, wie sie bisher glaubten. Ich zweifele nicht, dass die Franzosen, die die Schriften von Aftalion und Fochier lesen, einen solchen Eindruck von ihnen gewinnen werden; dann müssen sie aber auch dazu beitragen, uns unseren Nachbar wirthschaftlich näher zu bringen, der deutschen sozialpolitischen Schule neue Anhänger in Frankreich zuzuführen.

Berlin, November 1901. A. v. d. Leyen.

Deutsche und österreichische Eisenbahner in Bosnien und Budapest.

Der gegenwärtig 17890 Mitglieder zählende Verband deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamten-Vereine hält alljährlich einen Verbandstag ab, in welchem Vereins-, Berufs- und Standesfragen besprochen und berathen werden. Zum diesjährigen Verbandstagsort war die Hauptstadt von Bosnien, Sarajevo, ausersehen, nachdem die Einladung dazu von österreichischer Seite ergangen war.*) Um im Sinne der Verbandsbestrebungen das Interesse für den Beruf unter seinen Mitgliedern zu vertiefen und denselben Gelegenheit zu geben, die Verkehrseinrichtungen fremder Länder und deren sonstige Verhältnisse aus eigener Anschauung kennen zu lernen, wurde mit dem heurigen Verbandstag eine auf 10 Tage bemessene Studienreise verbunden. Das Unternehmen, welches der österreichische Eisenbahnbeamten-Verein in die Hand nahm, fand grossen Beifall und es betheiligten sich daran 185 Theilnehmer. Mehr konnten mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, die sich der Unterbringung der Reisenden in Bosnien, vornehmlich aber in der Hercogevina entgegen stellten, nicht angenommen werden.

Die Theilnehmer fanden sich am 3. September in Wien zusammen und am 4. September früh 6.30 erfolgte vom Südbahnhofe aus die Abreise mittelst Sonderzuges nach Sarajevo, wo die Reisegesellschaft nach 32 stündiger Fahrt eintraf. Die Reise ging über den Semmering (hier wurde am Ghega-Denkmal ein Lorbeerkranz niedergelegt), über Graz, Marburg, Steinbrück, Agram, Szissek, Bosnisch-Brod und von letzterer Station aus auf der 0,76 m breiten Schmalspurbahn, ebenfalls mittelst Sonderzuges, über Dervent, Doboj, Zenica. In Sarajevo wurde ein Aufenthalt von nahezu 4 Tagen genommen und dann die Reise bis Mostar fortgesetzt, wo ein Verweilen vom Tage der Ankunft bis zum nächsten Tage, den 9. September, Nachmittags, festgesetzt war. Von Mostar aus erfolgte die Rückreise, zunächst bis Sarajevo, dann anderen Tages weiter über Bosnisch-Brod, Dalja, Maria-Theresiopel nach Budapest und nach zweitägigem Aufenthalt daselbst über Marchegg nach Wien. Die betheiligten Eisenbahnverwaltungen — österreichische Südbahn, ungarische Staatsbahn, bosnisch-hercegovinische Staatsbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn — sind der Reisegesellschaft in jeder Beziehung ausserordentlich entgegen gekommen.

Die Aufnahme, welche die deutschen und österreichischen Eisenbahner in Bosnien und Budapest gefunden haben, war die denkbar herzlichste. In Sarajevo hatte sich aus den daselbst stationirten Eisenbahnbeamten ein Ausschuss gebildet, der nicht nur für höchst angenehme Unterkunft gesorgt hatte, sondern es sich auch in aufopfernder Weise angelegen sein liess, den Gästen alles zu zeigen, was die zum grossen Theil noch unverfälscht türkische Stadt an Eigenartigem und Sehenswürdigkeiten aufzuweisen hat, daneben aber auch gesellschaftliche Vergnügungen angenehmster Art zu bieten. Dies alles ist vornehmlich dadurch möglich gewesen, dass die Landesregierung zu Sarajevo und die Direktion der bosnisch-hercegov. Staatsbahnen ebenda dem Ausschuss unterstützend zur Seiten standen. Dieser Umstand und im weiteren die erfreuliche Thatsache, dass sich die Staatsbehörden der bosnischen Hauptstadt für die Anwesenheit der fremden Eisenbahner sehr interessirten, trat besonders bei der Veranstaltung eines Festkommerses zu Ehren der Gäste hervor. Nicht nur, dass die Landesregierung einen namhaften Beitrag dazu bewilligte, es nahmen auch hohe Mitglieder desselben, darunter Se. Excellenz der Civil-Adlatus Baron v. Kutschera sowie andere Spitzen der Staatsbehörden, unter ihnen der Direktor der Staatsbahnen Hofrath Schnack sowie der Direktor des Landesmuseums Hofrath Hörmann an dem Festabend persönlich Theil. Erschienen waren ferner der Bürgermeister der Stadt Sarajevo, Hadzi Nezir Effendi Skalic, der Vice-Bürgermeister Dr. Niec und mehrere Gemeinderäthe sowie eine Anzahl Offiziere. Der Festkommers fand in dem grossartig geschmückten Saale des Vereinshauses statt. Gegen 400 Theilnehmer füllten den Saal. Der Direktor der Staatsbahnen, Hofrath Schnack, hielt die Festrede, die öfters von stürmischem Beifall unterbrochen wurde, während der Vorstand des österreichischen Eisenbahnbeamten-Vereins, Schlüsselberger, einen Trinkspruch auf die Majestäten der Kaiser von Oesterreich und Deutschland als die Förderer des Verkehrswesens ausbrachte. Excellenz Baron Kutschera feierte in einem Trinkspruch die Eisenbahner, der in die Worte ausklang: „Bahn frei den verehrten Kollegen aus dem Eisenbahnfache aus Deutschland und Oesterreich-Ungarn!" Einen vom Stationsverwalter Fuchs (Ottersweiler) auf die Stadt Sarajevo ausgebrachten Trinkspruch erwiderte Bürgermeister Skalic in der Landessprache mit einem Trinkspruch auf die Gäste, die er namens der Stadt willkommen hiess, und an welche er die Bitte richtete, sie mögen der Sarajevoer ebensowenig vergessen, wie diese ihrer vergessen werden. Von den zahlreichen weiteren Trinksprüchen, die im Verlaufe des Festabends gehalten wurden, sei noch der Trinkspruch des Verbandsvorsitzenden Eisenbahnsekretär Fischer (Dresden) erwähnt, der der Landesregierung von Bosnien und der Hercegovina galt, und in welchem der Dank der Reisegesellschaft für die ausgezeichnete Aufnahme, die sie im Lande der Bosniaken gefunden hat, zum Ausdruck kam. In musikalischer Beziehung war durch die Vorträge einer Militärkapelle, einer kroatischen Tamburazenkapelle und eines Männergesangvereins für genussreiche Unterhaltung gesorgt.

*) Anm. d. Schriftl. Wir haben über diese Reise schon in Nr. 79 S. 1212 d. Ztg. kurz berichtet, geben aber diesen ausführlicheren Mittheilungen gern Raum.

Dieser Festlichkeit gingen an den beiden Abenden vorher gesellige Zusammenkünfte voraus. Die erste Zusammenkunft fand in den Räumen des Vereinshauses in Sarajevo, die zweite im Kursaal des benachbarten Bades Ilidze statt. An der letzteren, welche den Charakter einer festlichen Veranstaltung trug, nahmen auch zahlreiche Nichtangehörige des Eisenbahnerberufs Theil. Das Spiel einer Zigeunerkapelle wechselte mit launigen Vorträgen ab. Auch wurde zu Ehren der Gäste im Kurpark ein Feuerwerk ins Werk gesetzt.

In Mostar wurden die fremden Eisenbahner auf dem Bahnhofe von dem Stellvertreter des Kreisvorstehers sowie vom Bürgermeister und seinem Stellvertreter empfangen und begrüsst. Am Abend der Ankunft wurde im Garten des Hotel Narenta, dessen Aeusserem man durch zahlreiche Lampions einen festlichen Anstrich gegeben hatte, ein Konzert veranstaltet, das von der Kapelle des in Mostar garnisonirenden Deutschmeister-Regiments gespielt wurde. Anderen Tages besuchte die Reisegesellschaft zu Wagen die 12 km von Mostar entfernt gelegene Bumaquelle bei Baglai.

In Budapest waren die reisenden Eisenbahner Gäste des „Ungarischen Eisenbahnbeamten-Klubs", an dessen Spitze bekanntlich Se. Excellenz der Handelsminister Hegedüs und der Präsident der Staatsbahnen v. Ludvigh steht. Von Vertretern dieses Klubs empfangen und bewillkommnet, begab sich die Reisegesellschaft unmittelbar nach ihrer Ankunft zum Baros-Denkmal, auf dessen Sockel unter einer feierlichen, von dem Präsidenten des österreichischen Eisenbahnbeamten-Vereins gehaltenen Ansprache ein Lorbeerkranz niedergelegt wurde. Dieser Kranz trug drei Schleifen in den ungarischen, österreichischen und deutschen Landesfarben mit der Widmung: „Die Vereine deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamten zum Andenken an den grossen Berufsgenossen."

Am Abend des 11. September veranstaltete der genannte Klub zu Ehren der Gäste ein glänzendes Festessen in den Gartenräumen des Restaurants auf der Margarethen-Insel, das unter Betheiligung zahlreicher ungarischer Berufsgenossen in höchst anregender Weise verlief. Zahlreiche Trinksprüche würzten die Unterhaltung und eine Zigeunerkapelle sorgte für musikalischen Genuss.

Ein aus Angehörigen des ungarischen Eisenbahnbeamten-Klubs gebildeter Festausschuss war in der zuvorkommendsten Weise bemüht, den Gästen all' die vielen und grossartigen Sehenswürdigkeiten Budapests zu zeigen, von denen besonders die Untergrundbahn und das Eisenbahnmuseum in seiner grossen Reichhaltigkeit die Aufmerksamkeit in hohem Grade erregt haben. Von dem, was sonst in fachlicher Beziehung die Reise mit sich brachte, verdient ausser dem, was schon in dem kurzen Bericht in Nr. 79 S. 1212 d. Ztg. aufgeführt ist, noch folgendes erwähnt zu werden:

Direktor Schnack hielt in den Räumen der Werkstättenanlagen auf Bahnhof Sarajevo einen Vortrag über die „Entwickelung des Verkehrswesens auf der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahn" unter Vorführung von Modellen der auf dieser Bahn in Verwendung gekommenen Lokomotiv- und Wagentypen. Ferner sprach der Revident der österreichischen Südbahn, Mitglied der Personalkommission dieser Bahnverwaltung, Herr Lehr aus Wien über „Personal-Kommissionen". Dieser Vortrag wurde im Sitzungssaale des Landesregierungsgebäudes, in welchem auch die Verbandstagsverhandlungen stattgefunden haben, abgehalten. Auch darin, dass die Landesregierung von Bosnien und der Hercegovina diesen schönen Saal den Verbandsvereinen zu ihren Verhandlungen zur Verfügung stellte, zeigte sich ihr allwärts zu Tage getretenes Entgegenkommen.

So wurden die fremden Eisenbahner in Bosnien und der Hercogovina, nicht minder in Budapest, in einer Weise geehrt, die von den nicht direkt betheiligten Eisenbahnern der Heimath gewiss ebenso angenehm empfunden wird, wie von den Betheiligten selbst.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aenderung der Staatsbahn-Wagenvorschriften.** Die Nr. 43 des „Preuss. Eisenbahn-Verordnungsblatts" veröffentlicht Aenderungen der Staatsbahn-Wagenvorschriften, durch welche die im § 3 unter Ziffer 6 daselbst gegebenen Bestimmungen über die Behandlung von Stations- und Spezialwagen eine klarere und schärfere Fassung erhalten haben. Ausserdem ist dann hinter dem Absatz 4 der erwähnten Bestimmung ein neuer — fünfter — Absatz eingeschaltet worden, nach welchem Stationswagen und sonstige Spezialwagen von der Entladestation sowohl als von den Stationen des Heimweges nur dann in Verwendung genommen werden dürfen, wenn diesen andere geeignete Wagen nicht zur Verfügung stehen.

— **Beschaffung von Personenwagen für die preussischen Staatsbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie wir hören, neuerdings eine Vermehrung der Personen- und Gepäckwagen in Aussicht genommen. Es sollen demnächst 724 Personen- und Gepäckwagen zur Vergebung gelangen, die einer Summe von etwa 10 500 000 ℳ entsprechen würden.

— **Bezirkseisenbahnrath Magdeburg.** Auf der Tagesordnung der am 21. d. Mts. zu Magdeburg stattfindenden Sitzung des Bezirkseisenbahnraths stehen u. a. folgende Gegenstände: Berathung beantragter Fahrplanänderungen. Antrag der Herren Oekonomierath Ring, Dr. Freiherr v. Canstein und Amtsrath Mankiewicz: „dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten die Bitte auszusprechen, die Herren Präsidenten zu ermächtigen, die Sitzungen der Bezirkseisenbahnräthe, wenn es ihnen angemessen erschiene, auch nach anderen Orten ihres Bezirks einzuberufen als dem Sitze der Direktion." Ferner Antrag des Kommerzienraths Arnold und des Kaufmanns Pilet: „Der Bezirkseisenbahnrath möge bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten dahin vorstellig werden, dass die im § 6 des Gesetzes über die Eisenbahnräthe vom 1. Juni 1882 vorgesehenen Rechte der Bezirkseisenbahnräthe in vollem Umfange gewahrt bleiben."

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Oktober d. J. in 14 Arbeitstagen 221 117 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 794 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 231 861 und auf den Arbeitstag 16 562 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Oktober d. J. auf den Arbeitstag 768 und im ganzen 10 744 Doppelwagen oder 4,6 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Oktober d. J. 33 618 Doppelwagen gegen 35 171, in Oberschlesien 82 836 Doppelwagen gegen 84 563 und in den drei Bezirken zusammen 337 571 Doppelwagen gegen 351 595 und war demnach im Saarbezirk 1 553 Doppelwagen oder 4,4 %, in Oberschlesien 1 727 Doppelwagen oder 2,0 % und in den drei Bezirken zusammen 14 024 Doppelwagen oder 4,0 % niedriger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1900.

Im ganzen Monat Oktober d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 425 375 Doppelwagen gegen 441 329, im Saarbezirk auf 64 592 Doppelwagen gegen 67 427, in Oberschlesien auf 159 911 Doppelwagen gegen 160 120 und in den drei Bezirken zusammen auf 649 878 Doppelwagen gegen 668 876 und betrug demnach im Ruhrbezirk 15 954 Doppelwagen oder 3,6 %, im Saarbezirk 2 835 Doppelwagen oder 4,2 %, in Oberschlesien 209 Doppelwagen oder 0,1 % und in den drei Bezirken zusammen 18 998 Doppelwagen oder 2,8 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1900.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen und Koks in den ersten zehn Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 4 046 678 Doppelwagen gegen 4 113 302, im Saarbezirk 595 956 Doppelwagen gegen 602 345, in Oberschlesien 1 500 174 Doppelwagen gegen 1 485 101 und in den drei Bezirken zusammen 6 142 808 Doppelwagen gegen 6 200 648 und ist demnach im Ruhrbezirk 66 524 Doppelwagen oder 1,6 %, im Saarbezirk 6 389 Doppelwagen oder 1,1 % niedriger, in Oberschlesien 15 073 Doppelwagen oder 1,0 % höher und in den drei Bezirken zusammen 57 840 Doppelwagen oder 0,9 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

— **Der Bau der Eisenbahn von Wildpark bei Potsdam über Beelitz nach Treuenbrietzen,** als Fortsetzung der nahezu fertig gestellten Strecke Nauen-Wildpark, ist, wie die „Nordd. Allg. Ztg." mittheilt, wiederum zum Stillstand gelangt und zwar infolge der Weigerung des Gemeindevorstandes des Haveldorfes Caputh, das Land für den Bahnbau unentgeltlich herzugeben. Im Interesse Capuths und des Geländes am romantischen Schwielowsee mit der Villenkolonie Franzensberg bei Baumgartenbrück liegt es, dass die neue Bahn unter Erbauung einer Brücke über die Havel bei Caputh entlang geführt werde. Die Gemeinde Caputh hatte sich im Frühjahr auch zur unentgeltlichen Hergabe des für die Bahn benöthigten Geländes bereit erklärt, worauf die Bahnstrecke abgesteckt und mit den Vorarbeiten begonnen wurde. Plötzlich hat aber die Caputher Gemeindevertretung ihren Beschluss rückgängig gemacht, weil die etwa 50 000 ℳ betragenden Kosten zu hoch für den Ort seien. Nunmehr sind die Verhandlungen, die Bahn erst hinter Werder a/H. von der Berlin-Magdeburger Eisenbahn abzuzweigen und über Glindow und Plessow nach Beelitz zu führen, wobei eine Brücke über die Havel erspart würde, wieder aufgenommen worden und versprechen Erfolg, da die Rittergutsbesitzer v. Rochow (Plessow), v. Britzke (Kemnitz) und die Gemeinde Glindow ihre Ländereien zum Bahnbau umsonst darbieten.

— **Harzgürtelbahn.** Der geplante Bahnbau Quedlinburg-Blankenburg-Wernigerode, die sogenannte Harzgürtelbahn, ist gescheitert. Bekanntlich hatte die braunschweigische Regierung das Gesuch der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin, den Zeitpunkt für den Beginn des Bahnbaues noch ein Mal hinausschieben zu dürfen, abgelehnt. Jetzt hat, wie die „Köln. Ztg." meldet, die preussische Regierung dieses Ansuchen ebenfalls abschlägig beantwortet und dem Magistrat von Quedlinburg mitgetheilt, dass die Konzession der genannten Gesellschaft für den Bahnbau erloschen sei.

— **Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn.** Die Hochbahnstrecke Warschauer Brücke-Hallesches Thor-Potsdamer Platz wird sicherem Vernehmen nach am 15. Dezember d. J. eröffnet. Die Eröffnung der Strecke bis zum Nollendorfplatz und zum Zoologischen Garten soll alsbald folgen, ob dies aber schon zum 1. Januar k. J. der Fall sein wird, ist noch nicht sicher.

— **Bau einer Eisenbahn durch das östliche und nördliche Jeverland.** Am 2. d. Mts. hat den Oldb. „Nachr. f. Stadt und Land" zufolge in Jever eine Versammlung des Amtsraths stattgefunden, in welcher auch die Beschlussfassung über eine den östlichen und nördlichen Gemeinden des Amtes im Interesse eines Bahnhaues von Wilhelmshaven nach dem Norden (s. Nr. 83 S. 1256 Jahrg. 1900 d. Ztg.) aufzuerlegende Vorbelastung zur Berathung stand. Der von der betreffenden Kommission ausgearbeitete Bericht wurde jedoch zurückgezogen und ein Antrag des Gemeindevorstehers Onnen-Förrien angenommen, nach welchem die Sache dem Amtsvorstande zur weiteren Verhandlung mit den interessirten Gemeinden und den Stadtmagistraten von Jever und Wilhelmshaven überwiesen wird. Das Ergehniss soll dann geprüft und in nächster Sitzung ein Beschluss gefasst werden.

Der Amtsvorstand erklärte sich zur Uebernahme der betreffenden Arbeiten bereit, indem er das Bedürfniss eines Bahnbaues durch den Osten und Norden seines Bezirkes anerkannte. Somit ist denn wohl einige Aussicht vorhanden, dass in jener Gegend ein Bahnbau auf kommunaler Grundlage nach dem v. Heimburg'schen System zustande kommen kann.

— **Eisenbahnprojekt Garmisch-Mittenwald-Landesgrenze.** Das Eisenbahnkomitee für den geplanten Bahnanschluss Garmisch-Partenkirchen über Mittenwald zur Landesgrenze an die von Innsbruck über Seefeld zur Landesgrenze von Oesterreich geplante Bahn hat dem bayerischen Abgeordnetenhause eine Petition übergeben, dahin gehend, es möge zu der österreichischerseits geplanten Erbauung einer Bahnlinie Innsbruck-Seefeld-Landesgrenze in der Richtung gegen Mittenwald einen Kammerbeschluss dahin abgeben, dass es im Interesse des Landes gelegen und darum nothwendig erscheint, den Anschluss an die österreichische Bahn von Bayern her unverzüglich zu sichern und die Anschlusslinie sogleich als Vollbahn zu erbauen.

— **Ueber die Betriebsergebnisse der Vizinal- und Lokalbahnen in Bayern** für das Jahr 1900 theilt die Münch. „Allg. Ztg." folgendes mit: „Es gibt nur ganz wenige Vizinal- und Lokalbahnen, die eine entsprechende Rente abwerfen; unter den V i z i n a l b a h n e n sind dies die Bahnen Siegelsdorf-Langenzenn, Weilheim-Murnau, Holzkirchen-Bad Tölz, Biessenhofen-Markt Oberdorf, Wiesau-Tirschenreuth und Schwaben-Erding. Die Bahn Weilheim-Murnau rentirt mit 10,61 % des Staatsbauaufwandes, Holzkirchen-Tölz mit 6,19 %, Siegelsdorf-Langenzenn sogar mit 22,83 %. Dagegen bringt die Bahn Steinach-Rothenburg gar keine Rente ein; es mussten im Vorjahre sogar 8 601 ℳ daraufbezahlt

werden; die Bahn Prien-Aschau rentirt nur mit 0,12 %, Dombühl-Feuchtwangen mit 0,16 %, die Bahn Senden-Weissenhorn sogar nur mit 0,07 %; die übrigen bis zu 1 % und wenig darüber. Unter den Lokalbahnen bringt die höchste Rente mit 8,93 % die Bahn Uebersee-Marquartstein; ihr folgt Steinach-Windsheim mit 8,56 % und Nürnberg-Ostbahnhof-Nordbahnhof mit 8,64 %, dann reiht sich Landsberg-Schongau mit 6,76 % und Cham-Kötzting mit 6,69 % an; Mering-Weilheim mit 5,95 %, Forchheim-Ebermannstadt mit 4,93 %, Günzburg-Krumbach mit 4,58 % und Vilshofen-Aidenbach mit 4,50 % folgen. Selb-Plösberg und Hof-Naila-Bad Steben rentiren noch mit einer Kleinigkeit über 4 %; die nächste ist dann Freilassing-Laufen-Tittmoning mit 3,99 % und Mühldorf-Burghausen mit 3,96 %, Breitengüssbach-Maroldsweisach mit 3,65 %, Schnaittach-Hüttenbach mit 3,36 %, München-Ostbahnhof-Deisenhofen mit 3,41 % und Grafing-Ebersberg mit 3,74 %, Roth-Greding mit 3,28 %, Erlangen-Herzogenaurach mit 3,03 %; die übrigen rentiren unter 3, 2 und 1 %. Münchberg-Helmbrechts hat einen Fehlbetrag von 3,93 %, Bad Reichenhall-Berchtesgaden von 48,81 %, Traunstein-Trostberg von 5,20 %, Penzberg-Kochel von 17,67 %. Bei diesen Bahnen hatten die theueren Wiederherstellungsarbeiten, die infolge des Hochwassers nothwendig wurden, ungünstigen Einfluss. Noch grösser ist aus gleichem Grunde der Fehlbetrag bei der Traunstein-Ruhpoldinger Bahn, die im Jahre 1900 einen solchen von 158 % ergab."

— **Personenverkehr auf den Wasserstrassen Berlins.** Es ist schon öfter darauf hingewiesen worden, wie wenig entwickelt dieser Verkehr ist und wie sehr sich sowohl die Spree wie der Landwehrkanal innerhalb gewisser Grenzen dazu eignen, durch kleine geeignete Dampf- oder elektrische Boote befahren zu werden und wenigstens etwas zur Hebung der Berliner Verkehrsnoth beizutragen. Nun hat die städtische Verkehrsdeputation im Anschluss an einen vorliegenden Unternehmerantrag betr. Einrichtung von zahlreichen Verkehrslinien auf der Spree und dem Landwehrkanal mit mechanischen und elektrischen Motorbooten und kleinen Dampfern die Einsetzung einer Kommission beschlossen. Diese Kommission soll alle für die durchgreifende Organisation und Entwickelung des Motorboot- und Personendampferverkehrs auf den Wasserstrassen Berlins wichtigen Fragen beantworten.

— **Personalnachrichten.** Bei der preussischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: Regierungsassessor v. Guérard, bisher in Graudenz, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Essen a/Ruhr; Regierungsassessor Warsitz, bisher in Altona, als Vorstand (auftrw.) der Verkehrsinspektion nach Stargard i/Pomm.; Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Boelling, bisher in Hagen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Köln. — Zur Beschäftigung sind überwiesen: der Regierungsbaumeister des Ingeniörbaufaches Weiler, bisher nach China beurlaubt, der Eisenbahndirektion in Köln sowie die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Schaper der Eisenbahndirektion in Berlin und Struve der Eisenbahndirektion in Köln. — Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist ertheilt: den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches Callam in Sevilla (Spanien) und Hentrich in Mainz.

Eisenbahnbetriebsdirektor Robert Bodack in Ingolstadt wurde auf gestelltes Ansuchen in den dauernden Ruhestand versetzt, unter Verleihung des Titels eines Oberregierungsrathes.

Im Bereich der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung wurden am 1. d. Mts. versetzt: der Baurath Otto Rudolf Hartmann von der Bauinspektion Dresden-Altstadt als Betriebsinspektor zur Betriebsdirektion Dresden-Neustadt; der Baurath Adolf Bake von der Ingeniörabtheilung für Eisenbahnvorarbeiten in Dresden als Vorstand der Bauinspektion Dresden-Altstadt; der Bauinspektor Rudolf Schurig vom Baubüro Dresden-Neustadt I als Vorstand der Ingeniörabtheilung für Eisenbahnvorarbeiten in Dresden. — Dem Bauinspektor Julius Kurt Peter in Chemnitz wurde die Leitung der — zunächst vorbereitenden — Dienstgeschäfte der Bauinspektion Chemnitz III unter vorläufiger gleichzeitiger Belassung in der Führung der Geschäfte des Baubüros Chemnitz II übertragen. — Der Geheimrath Köpcke in Dresden ist aus Anlass der Feier seines 70. Geburtstages (vergl. Nr. 87 S. 1345 d. Ztg.) zum Ehren-Doktor-Ingeniör der technischen Hochschule zu Hannover ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Verbesserung der Lage der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.** In einer der letzten Sitzungen des österreichischen Abgeordnetenhauses wurde an den Eisenbahnminister die Anfrage gerichtet, ob er geneigt sei, 1. seinen Einfluss dahin geltend zu machen, dass die Gehalts-, Pensions- und Vorrückungsverhältnisse der Beamten der Staatsbahnen einer Regelung unterzogen werden; 2. im Gesammtministerium darauf aufmerksam zu machen, dass die fortgesetzte Vernachlässigung der Beamten der Staatsbahnen nicht nur eine Ungerechtigkeit bilde, sondern auch in wirthschaftlicher Beziehung Schaden bringen müsse und deshalb keineswegs eine angebrachte Sparsamkeit sei; 3. im Gesammtministerium dahin zu wirken, dass im Finanzministerium das zur Bedeckung der Kosten einer entsprechenden Gehaltsregelung der Beamten der Staatsbahnen nöthige Mehrerforderniss beschafft und zur Verfügung gestellt werde?"

— **Nonsthalbahn Trento-Malé.** Vor einigen Tagen wurde die Trassenrevision dieser neuen Kleinbahn beendet, welche die Brennerlinie (Südbahn) von der Station San Michele an der Etsch aus mit dem etwa 80 000 Einwohner zählenden wunderbar gelegenen Nonsthal zu verbinden hat und gleichzeitig den Fremden das billigste, rascheste und bequemste Mittel bietet, diese romantischen Thäler zu besuchen. Bisher ist noch nicht endgültig bestimmt, ob die Bahn mit dem Umweg über Mezzocorona oder unmittelbar von der Station San Michele nach Mezzolombardo geführt werden wird. Von den Interessenten des Nonsthales wird die kürzere Verbindung lebhaft unterstützt.

— **Frachtrückvergütungen.** Das Bezirksgericht Olmütz hat in einem Prozessfalle die auf Bezahlung der Zinsen von rückerstatteten Frachtübergebühren verklagte Bahnverwaltung verurtheilt, dem Reklamanten (Kaufmann) vom Tage der Frachtzahlung bis zum Tage der Liquidation der Mehrgebühren die im Handelsgesetzbuch für kaufmännische Geschäfte festgesetzten Zinsen zu bezahlen.

— **Fälschung einer Monatskarte der Wiener Stadtbahn.** Ein Handlungsgehilfe besass eine für den März d. J. ausgestellte Monatskarte der Wiener Stadtbahn; er fälschte sie, nachdem dieser Monat abgelaufen war, so dass sie auf den April lautete. Da die Ausfüllung der Monatskarten abwechselnd in einem Monat mit schwarzer, in dem anderen mit rother Tinte erfolgt, wurde die Fälschung bei Benutzung der Karte sofort bemerkt und der Inhaber der Karte des Betruges durch Fälschung einer öffentlichen Urkunde angeklagt. Der Vertreter der Staatsbahndirektion hatte in der Untersuchung die Karte im allgemeinen als ein nicht geeignetes Mittel zur Täuschung bezeichnet, da die rothe Tinte sofort bemerkt werden müsste; auch sei den Bediensteten, welche die Karten zu kontroliren haben, die grösste Aufmerksamkeit eingeschärft und ihnen zur Erhöhung ihres Eifers für wiederholte Entdeckung von Fälschungen eine Remuneration zugedacht. Indessen gab der Vertreter der Staatsbahndirektion immerhin zu, dass die Fälschung denn doch bei grossem Andrang, schlechter Beleuchtung oder Müdigkeit der Bediensteten ihren Zweck erfüllen könnte. Der Staatsanwalt wies darauf hin, dass nach einer Plenarentscheidung des Obersten Gerichtshofes vom Jahre 1896 die Direktion der Staatsbahnen als eine öffentliche Behörde anzusehen sei, weil, wenn auch ihre Thätigkeit dem Erwerbe gewidmet ist, doch die Sorge für den Verkehr zu den wirthschaftlichen Aufgaben des Staates gehöre. Es sei somit auch die ausgegebene Monatskarte, welche mit dem Stempel der Direktion der Staatsbahnen versehen ist, eine öffentliche Urkunde. Der Vertheidiger machte dem gegenüber geltend, dass eine Entscheidung des Kassationshofes vom Jahre 1890 in wohlbegründeter Weise ausführe, dass die Eisenbahngeschäfte des Staates nur wirthschaftliche Geschäfte seien, wie jede andere Gesellschaft sie ausüben könne, daher die Direktion der Staatsbahnen keine staatliche Behörde sei. Die Monatskarte könne deshalb um so weniger eine öffentliche Urkunde sein, als sie formlos ausgestellt sei. Der Vertheidiger suchte auch darzuthun, dass die Fälschung kein zur Irreführung taugliches Mittel gewesen sei. Er beantragte, dass der Angeklagte entweder aus letzterem Grunde gänzlich freigesprochen oder, weil es sich um keine öffentliche Urkunde handle, blos der Uebertretung des Betruges schuldig erklärt werde. Der Gerichtshof verurtheilte den Angeklagten zu zwei Monaten Kerkers. Der Vertheidiger meldete die Nichtigkeitsbeschwerde an.

— **Subventionsvertrag zwischen der österreichischen Regierung und der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.** Nach der Erklärung der Schifffahrtsgesellschaft, dass sie den Subventionsvertrag unter den von der Regierung angebotenen Bedingungen ablehne, ist bisher kein weiterer Schritt von der letzteren gethan worden, um die Verhandlungen fortzuführen. Es ist bekannt, dass die Regierung entschlossen ist, über das Maass der jetzigen Beihilfe von 1 000 000 Kr. nicht hinauszugehen. Wiederholt wurde bereits mitgetheilt, dass parlamentarische, staatsfinanzielle und wirthschaftliche Rücksichten für diesen Standpunkt maassgebend sind, schon aus dem Grunde, weil der Vertrag der Gesellschaft keine neuen finanziellen Lasten auferlege und eine finanzielle Mehrleistung somit nicht

zu begründen wäre. Wenn die Gesellschaft den Vertrag unter den alten Bedingungen nicht abschliessen will, so dürfte der Gegensatz nicht leicht zu lösen sein. Zu einem thatsächlichen Abbruche der Verhandlungen ist es indessen bisher nicht gekommen und wird der Versuch, eine Verständigung herbeizuführen, voraussichtlich in der nächsten Zeit wieder aufgenommen werden.

Anlässlich der Haltung der Verwaltung der Schifffahrtsgesellschaft in der Frage der Erneuerung des Subventionsvertrages brachten mehrere Blätter die Nachricht, dass die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft unter Umständen gezwungen wäre, mit der ungarischen Regierung in Verhandlungen zu treten, welche zu einer Vereinigung mit der ungarischen Dampfschifffahrtsgesellschaft führen würden. Gegenüber diesen Gerüchten wird von berufener Seite mitgetheilt, dass diese Meldungen vollständig aus der Luft gegriffen seien.

— **Die Schaffner der elektrischen Strassenbahnen sind Amtspersonen.** Seit längerer Zeit schon wird in Gerichtsverhandlungen und in juristischen Zeitschriften ein Streit darüber geführt, ob Motorführer und Schaffner elektrischer Strassenbahnen in strafrechtlicher Hinsicht die Vorrechte öffentlicher Beamten haben. Von einem Gerichtsbeamten erschien kürzlich eine Abhandlung, in welcher entschieden diese Gleichstellung bestritten und unter anderem darauf hingewiesen wird, dass ein Bediensteter, welcher von den Fahrgästen Trinkgeld zu nehmen bereit sei, doch unmöglich den besonderen Schutz einer Amtsperson vom Staate geniessen könne. In einem einzelnen Falle wurde jedoch diese Frage kürzlich vor Gericht zu Gunsten des Personals der elektrischen Strassenbahn entschieden.

Ein Fuhrwerksbesitzer, der mit seinem Wagen zu nahe an den Strassenbahnwagen kam, gerieth mit dem Motorführer in Streit, wobei er diesem ein beleidigendes Wort zurief. Der Beleidigte ersuchte den Schaffner, die Nummer des Wagens des Beleidigers aufzuschreiben. Als letzterer dies hörte, fuhr er davon. Der Schaffner eilte ihm nach und holte ihn ein. Der Fuhrwerksbesitzer wollte ihn verhindern, seine Nummer anzusehen, drohte ihm mit der Peitsche und versetzte ihm auch wirklich mit ihr einen Schlag, worauf er dann eiligst seinen Weg fortsetzte; er wurde aber doch ausfindig gemacht und angezeigt. Mit Rücksicht auf die Stellung des Schaffners und des Motorführers wurde der Fuhrwerksbesitzer wegen des Schlages gegen den ersteren des Verbrechens nach § 68 und wegen Beleidigung des letzteren der Uebertretung nach § 312 Strafgesetz angeklagt. Der Vertheidiger bekämpfte lebhaft, dass die Bediensteten der Strassenbahnen als Amtspersonen anzusehen seien, und hob unter anderem hervor, dass von diesem Standpunkte aus jedermann, der einem Schaffner ein Trinkgeld gebe, sich der Verleitung zur Geschenkannahme in Amtssachen schuldig mache; überdies sei der Schaffner, als er dem Fuhrwerksbesitzer nacheilte, gar nicht in seiner Dienststellung gewesen. Der Gerichtshof sprach jedoch den Beschuldigten im Sinne der Anklage schuldig und verurtheilte ihn zu sechs Monaten schweren Kerkers. Der Vertheidiger meldete die Nichtigkeitsbeschwerde an, so dass die Frage vor den Kassationshof gelangen wird.

— **Kaschau - Oderberger Eisenbahn.** Zwischen den Vertretern der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und dem ungarischen Handelsministerium war bekanntlich vor einigen Monaten eine Vereinbarung in Betreff der auf der ungarischen Linie der Gesellschaft vorzunehmenden Investitionen getroffen worden, welche mit dem Betrage von 32 000 000 Kr. festgesetzt wurden. Hand in Hand hiermit war bekanntlich von der Verwaltung mit der österreichischen Regierung hinsichtlich der auf der österreichischen Linie durchzuführenden Investitionen im Belaufe von rund 11 000 000 Kr. ein Abkommen getroffen worden. In der letzten Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn war von Seite der Verwaltung mitgetheilt worden, dass die ungarische Regierung die Genehmigung zu der Aufnahme der Investitionsanleihe verweigert habe. Seither hat nun, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, und zwar am 19. Oktober d. J., der Verwaltungsrath der Kaschau-Oderberger Eisenbahn die im Juni von seinen Vertretern mit der ungarischen Regierung getroffenen Vereinbarungen genehmigt und ist gleichzeitig unter Mittheilung dieser Thatsache neuerlich bei der ungarischen Regierung um die Gestattung der Aufnahme einer Investitionsanleihe eingeschritten.

— **Neue Lokomotiven der ungarischen Staatsbahnen.** Die Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen hat im Vorjahre in Paris zwei neuartige Schnellzugmaschinen ausgestellt, welche mit der goldenen Medaille ausgezeichnet wurden. Eine dieser Maschinen, die nach dem amerikanischen Atlantiksystem gebaut sind und vermöge ihres Gewichtes und des grossen Druckes, den sie auf die Schienen ausüben, nur auf sogenannten Goliathschienen verkehren können, befindet sich in der Pressburger Station, von wo aus zur genauen Ermittelung der Leistungsfähigkeit der Maschine täglich Probefahrten gemacht werden. Die zweite, ähnliche Maschine ist auf der Strecke Budapest-Neuhäusel im Verkehr und wird später in Pressburg ebenfalls ähnlichen Versuchen unterzogen werden. Die gegenwärtig in Pressburg befindliche Maschine ist nach dem Verbundsystem eingerichtet. Die zweite Maschine ist nach dem sogenannten Zwillingssystem angeordnet. Beide Maschinen laufen auf 5 Achsen mit 4 grossen und 6 kleinen Rädern; daraus ergibt sich die grosse Länge der Maschine, die man auf den gewöhnlichen Drehscheiben nicht umdrehen und in keinem Heizhause unterbringen kann. Vorn, weit vorgeschoben, befindet sich der dem Atlantiksystem eigenthümliche zweiachsige Truckwagen und rückwärts unter dem Feuerkasten die fünfte Achse, infolge deren Anordnung der Riesenkessel sehr hoch zu liegen kommt, so dass der Rauchfang um so viel kürzer ausfallen muss. Das Gewicht der neuen Maschinen beträgt sammt Tender 106 t, jenes der gewöhnlichen Eilzugmaschinen nur 75—80 t. Die Leistungsfähigkeit der neuen Maschinen ist um 10 % grösser als die der bisherigen Maschinen. Die graphische Aufzeichnung der Leistungen geschieht auf den Probefahrten theils durch zwei Ingeniöre auf der Maschine selbst, theils in dem angehängten Instrumentenwagen, mit den Digeon-Apparaten, welche die Zugkraft, die Kilometeranzahl, die Fahrzeit, die Zahl der Umdrehungen der Räder, die Geschwindigkeit usw. selbstthätig messen.

— **Erneuerung der Tarifbegünstigungen.** Ueber die Art und Weise der Erneuerung der mit Ende Oktober d. J. abgelaufenen Tarifbegünstigungen der ungarischen Staatsbahnen und der mitbetheiligten Verwaltungen wurden im Auftrage des ungarischen Handelsministers Berathungen im Schoosse der Direktion der ungarischen Staatsbahnen gepflogen. Mit Rücksicht auf die wenig veränderten Verkehrsverhältnisse wurde beschlossen, die im Interesse der ungarischen Landwirthschaft, der Industrie und des Handels gewährten Begünstigungen für ein weiteres Jahr zu erneuern. Hierbei erfahren nur jene Refaktien eine mässige Einschränkung, welche wegen des Wettbewerbes der Wasserstrassen im Verkehre von Ungarn nach Oesterreich und umgekehrt eingeführt wurden. Bei diesen Begünstigungen handelt es sich hauptsächlich um Güter der Stückgutklassen, somit um Güter, die zumeist aus Oesterreich nach Ungarn verfrachtet werden.

— **Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf zwei ungarischen Strecken.** Einer Verlautbarung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zufolge hat der ungarische Handelsminister die Genehmigung ertheilt, dass auf den Linien Temesvár-Báziás und Szeged-Rókus-Szabadka die Personen befördernden Züge statt mit der bisherigen Geschwindigkeit von 55 km in der Stunde mit einer Geschwindigkeit von 70 km in der Stunde verkehren können.

— **Die Kanalfrage in Ungarn.** Ein Fachmann warnt in einer im „Pester Lloyd" unter dem Stichwort „Zur Kanalfrage" erschienenen Abhandlung vor dem mit ungeheuren Kosten verbundenen Bau von Gebirgskanälen, wie solche in Oesterreich und in Ungarn behufs Ueberschreitung der Karpathen und des Karstes von Kanalschwärmern verlangt werden. Was den Karlstadt - Fiumaner Kanal anbelangt, so sei der Gedanke der Ausführung desselben der Phantasie eines Jules Verne würdig. Auch der geplante Kanal von Budapest nach Szolnok oder Csongrad habe nur eine scheinbare Berechtigung.

Dieser 180 km lange Kanal würde nach den Berechnungen des Verfassers mit den nöthigen Hafen- und Schleusenanlagen mindestens 100 000 fl. für 1 km, also 18 000 000 fl kosten, somit, zu 4 % gerechnet, einen jährlichen Zinsaufwand von 720 000 fl. erheischen. Als zu befördernde Fracht könne man für die acht Betriebsmonate höchstens 2 000 000 dz, d. i. den zehnten Theil des gesammten Getreideverkehrs der ungarischen Staatsbahnen annehmen. Wenn die Beförderung auf dem Kanal (einschliesslich Rückbeförderung der leeren Schiffe) im Durchgangsverkehr nur 0,6 kr. für 1 km und Doppelzentner kostet, so macht dies für 189 km rund 11 kr. aus. Rechnet man hierzu die auf 1 dz entfallenden Anlagekapitalzinsen mit 36 kr., so betragen die Gesammtkosten für 1 dz 47 kr. Dem gegenüber betrage der normale Getreidetarif der ungarischen Staatsbahnen für 180 km 44 kr., also um 3 kr. weniger, welcher Tarif jedoch zweifelsohne, wenn es erforderlich ist, auf 0,15 kr. für den Doppelzentner und das Kilometer, also auf 27 kr. für die ganze Strecke herabgesetzt werden könnte, wobei die Bahn immer noch verdiene, der Staat aber (wenn er dies thut, ohne den Kanal zu bauen) 36 weniger 17, also 19 kr. für 1 dz erspare. Sollte aber die Herabsetzung der Getreidetarife der Hauptzweck der Kanalbauten sein und dies vom staatsfinanziellen Standpunkte aus für zweckmässig und zulässig erkannt werden, so wäre es doch viel rathsamer, die Getreidetarife mit allgemeiner Gültigkeit für das ganze Land, also auch in den Gebirgs- und anderen Gegenden, wo kein Kanal gebaut wird, zu ermässigen, anstatt sich in einzelnen Relationen durch den Bau von kostspieligen Ka-

nälen auf Staatskosten hierzu zwingen zu lassen, welche Kanäle überdies, wie die Erfahrung lehrt, sofort fast ihren ganzen Verkehr verlieren würden, wenn die Eisenbahn den Wettbewerb mit ihnen ernstlich aufnimmt.

Der Verfasser gelangt sonach zu dem Schlusse, dass man allen Grund habe, sich vor gross angelegten, ausserordentliche Kosten erheischenden, zum Theil geradezu abenteuerlichen Kanal- und Hafenplänen für einen entweder nicht vorhandenen oder auch anderweitig zu befriedigenden Verkehr zu hüten, deren Ausführung, ohne entsprechenden wirthschaftlichen Nutzen, nur eine schwere und dauernde Schädigung des staatlichen Ausgabebudgets nach sich ziehen würde.

Ohne geordnete Staatsfinanzen könne aber auch die Volkswirthschaft nicht gedeihen; man verwende daher die zur Hebung der Bauthätigkeit und der Industrie zu bewilligenden Summen zu anderen, bleibenden Nutzen bringenden sonstigen Investitionen und trete den geplanten, Hunderte von Millionen Baukapital und grosse Erhaltungskosten erheischenden Kanalprojekten nur dann näher, wenn die Bedürfniss- und Kostenfrage als eine ziffermässig begründete befriedigende Beantwortung gefunden haben wird.

— **Der Ausschluss fremder Kohle in Ungarn.** Der „Pester Lloyd“ tritt der Auffassung einiger Wiener Blätter entgegen, welche dahin ging, dass die Eingabe des Vereins ungarischer Bergwerks- und Hüttenunternehmungen in Angelegenheit der Förderung des Absatzes ungarischer Kohle ihre Spitze gegen die Einfuhr österreichischer Kohle richte. Der „Pester Lloyd“ schreibt diesbezüglich, dass die Eingabe des Vereins nicht im geringsten von jenen vielen Ansuchen abweiche, welche von der ungarischen Regierung Schutz und Förderung der schwachen Industrie Ungarns erbitten; die Eingabe gelange zu dem Ergebnisse, dass gegenüber den vorhandenen reichen Schätzen an mineralischer Kohle, welche nicht erst zu erzeugen, sondern nur zu Tage zu fördern sind, sehr viele Abnehmer im Lande an dem Bezuge ausländischer Kohle festhalten, welche um nichts besser und um nichts billiger sei als die ungarische Kohle. Diesem Uebelstande ersuche der Verein abzuhelfen, und da sei doch wohl die Forderung bescheiden zu nennen, dass zumindest die Staatsbahnen und die sonstigen staatlichen Betriebe und die vom Staate unterstützten Unternehmungen Kohle im Inland kaufen, wenn sie ebenso gut und nicht theurer ist als ausländische Kohle sei. Der Verein weise hierbei darauf hin, dass er wisse, es gäbe Abnehmer, welche durch die geographische Lage oder durch technische Rücksichten darauf angewiesen sind, Kohle vom benachbarten Oesterreich zu beziehen. Es gebe wohl keinen anderen Staat, welcher ähnliche Begünstigungen der Einfuhr fremder Kohle einräume, wie Ungarn, wo die ungarische Staatsbahnen 21—26 Heller Refaktie für österreichische und preussische Kohle bewilligen, während man die kaum nennenswerthe Einfuhr von Totiser Kohle nach Oesterreich daselbst nicht nur nicht unterstütze, sondern sogar bekämpfe.

Uebrige europäische Länder.

— **Zur Verminderung der Ausgaben bei den belgischen Staatsbahnen.** In der zweiten Kammer zu Brüssel hat der Eisenbahnminister Liebaert nach sehr scharfen Angriffen ein Vertrauensvotum mit starker Mehrheit erhalten. Es handelte sich um die Interpellation des Abg. Buyl über das Rundschreiben des Generalsekretärs Ramaeckers, betreffend die Verminderung der Eisenbahnausgaben, namentlich für das untere Personal. Die Erörterung nahm die ganze Sitzung vom 29. Oktober in Anspruch. Der Abg. Buyl schlug von vornherein die kräftigsten Töne an. Die gesammte Presse habe die Ramaeckers'schen Absichten verurtheilt. Weil nach der Weltausstellung von 1900 die Eisenbahneinnahmen sich vermindert haben, wolle man einen Theil der am härtesten und nützlichsten arbeitenden unteren Angestellten auf das Pflaster werfen. Die Wagen seien fettig und stinkig, es mangele an der nöthigen Reinigung; Maschinenführer, Heizer, das ganze kleine Personal habe einen Arbeitstag von übermässiger Dauer; auf den Bahnhöfen dränge sich die ungeduldige Menge vor ein oder zwei ungenügenden Schaltern; trotz alledem wolle man das Personal vermindern! Entlassungen in Masse seien angeordnet usw. Die Antwort des Eisenbahnministers Liebaert fiel auch nicht sanft aus. Er betonte zunächst, Abg. Buyl habe sich seine ganze Interpellation sparen können, denn er, der Minister, habe neulich schon auf eine Anfrage festgestellt, dass gar keine Veränderung weder in dem Rahmen des Personals, noch in den Löhnen der Arbeiter vorgenommen und dass einzig nur die Einreihung neuer Bediensteter vermieden würde. Das Rundschreiben Ramaeckers' habe auch keine Bewegung unter dem Personal hervorgerufen, nur die Presse sei während der stillen Ferienzeit begierig über dies Thema hergefallen; die Blätter aller Parteien hätten ein gefundenes Fressen gehabt; in ganz Belgien schlummere ein Feind der Verwaltung usw. Der Minister wies u. a. darauf hin, dass thatsächlich das Personal der belgischen Bahnen verhältnissmässig grösser sei, als das der französischen Nordbahn und der deutschen Eisenbahnen. Das Rundschreiben wolle nur eine gute Vertheilung der Arbeit. Eine Reihe von Rednern widersprach; zumeist wurde von liberaler und sozialistischer Seite betont, man solle nicht Ersparnisse auf Kosten der bedürftigsten Angestellten machen. Abg. Buyl wollte am ersten beim Minister und an dessen Kabinet gespart wissen. Schliesslich wurde ein Antrag, der das ministerielle Rundschreiben bedauert und sich zu Gunsten des unteren Personals ausspricht, mit 50 gegen 30 Stimmen bei 10 Stimmenthaltungen abgelehnt und ein direktes Vertrauensvotum für den Minister mit 55 gegen 29 Stimmen bei 10 Enthaltungen angenommen.

— **Berner Oberlandbahnen.** Aus den Erwägungen, welche betreffs des beabsichtigten Rückkaufs der Berner Oberlandbahnen durch den Kanton Bern veröffentlicht werden, heben wir noch folgendes hervor: Es werden grundsätzlich ähnliche Gesichtspunkte geltend gemacht, wie für die Verstaatlichung der Hauptbahnen durch den Bund. Zudem beständen für den Kanton Bern ganz besondere Gründe. Das bernische Eisenbahnnetz sei keineswegs ausgebaut. Manche wichtige Pläne scheiterten an lokalen und privaten Hindernissen. So werde seit Jahren erfolglos an der Finanzirung der Brienzerseebahn gearbeitet, dem nothwendigen Verbindungsstück zwischen Thunerseebahn und Brünigbahn und den wichtigen Fremdenplätzen Interlaken und Luzern. Die Verstaatlichung der Berner Oberlandbahnen würde wesentlich zum Ausbau und zur Festigung der mit Staatshilfe ins Leben gerufenen Unternehmungen des bernischen Lokalbahnnetzes beitragen. Vor allem soll dadurch ermöglicht werden, die vom Fremdenplatz Interlaken ausgehenden Eisenbahnen in eine Hand zu legen und einen sachgemässen einheitlichen Betrieb zu verwirklichen. Das sei schon im Interesse des Fremdenverkehres dringend geboten. Auf diesem Wege werde erst eine richtige Verkehrspolitik und endlich auch der Ausbau der Brienzerseebahn ermöglicht. Durch das vereinigte Unternehmen würden mehr oder weniger abseits gelegene Theile zu einem lebenskräftigen Ganzen zusammengeschlossen werden. Auch weitere grosse Pläne, wie die Verwirklichung der Lötschbergbahn, werden in Rechnung gezogen.

— **Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten.** Seit Jahren ist der einflussreiche Führer der schweizerischen Eisenbahnangestellten, Sourbeck, Gegenstand scharfer Angriffe und Anklagen, namentlich von radikalsozialistischer Seite. Schliesslich war eine Untersuchungskommission eingesetzt. In der jüngst abgehaltenen Verbandsversammlung wurde deren Bericht verlesen. Danach sind die Anklagen theils Verleumdungen, theils entspringen sie dem Umstande, dass die Arbeit des Generalsekretärs Sourbeck eine äusserst schwierige war. Die Versammlung erklärte die Sache Sourbeck als erledigt. „Friede und Eintracht sollten nun wieder einkehren.“

— **Elektrische Einschienenbahn zwischen Liverpool und Manchester.** Ueber die Behr'sche Schnellbahn berichten die „Railway News“, dass die Gesellschaft für den Bau und Betrieb der vom Parlament konzessionirten Linie nunmehr gebildet sei und dass man hoffe, die mit der Stadtverwaltung von Salford noch bestehenden Schwierigkeiten demnächst beseitigt zu sehen. Der Bahnabschnitt zwischen Garston und dem Bridgewaterkanal soll im Frühjahr 1903 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Von dem bis dahin gleichfalls theilweise zu erstellenden Elektrizitätswerk in Warrington wird diese Strecke mit Strom versehen und es sollen dann mit zwei, nach dem vom Parlament genehmigten Modell erbauten Wagen sofort regelmässige Probefahrten unternommen werden. Auf dieser leicht und mit verhältnissmässig wenig Kosten zu erstellenden Linie wird man somit während der für die schwierigen und kostspieligen Bauten auf dem Gebiete der Städte Liverpool, Salford und Manchester erforderlichen Zeit alle Betriebsverhältnisse des neuen Systems gründlich erproben können. So wird es möglich werden, die sich als nöthig oder wünschenswerth erweisenden Aenderungen an den Betriebsmitteln noch rechtzeitig vorzunehmen, um für den Zeitpunkt der auf Frühjahr 1905 vorgesehenen Fertigstellung der Linie für deren Eröffnung und sofortige regelmässige Inbetriebstellung vorbereitet zu sein.

— **Elektrische Schnellbahn London - Brighton.** Dieser Plan hat, wie „Engineering“ mittheilt, in der letzten Zeit die Tagespresse lebhaft beschäftigt. Der Londoner Ausgangspunkt der Linie soll in Pimliko, einem auf dem linken Themseufer belegenen Stadttheil, in dem sich die bekannte Viktoriastation

befindet, angelegt werden, demnächst die Themse überschreiten und auf einem Viadukt nach Croydon (südlicher Vorort Londons) geführt werden. Sie soll dann in ganz gerader Richtung nach Red Hill führen, wo eine Krümmung mit etwa 5000 m Halbmesser beginnt. Eine andere bei Hayward's Heath hat gar einen solchen von etwa 10000 m. Die Förderer des Planes haben eine Karte vorgelegt, auf der die Bahn mit einer wohlgezeichneten breiten Linie in möglichstem Anschluss an die bestehende Bahn eingetragen ist. Unsere Quelle meint, es sei nicht schwer, eine solche Linie auf dem Papier zu ziehen, aber ein Eisenbahningeniör wünsche von der Gestaltung des durchschnittenen Geländes mehr zu wissen, ehe er sich über die Wahl der Trasse eine Meinung bilden könne. In Brighton soll der Endpunkt bei Furse Hill liegen, und zwar eine halbe englische Meile näher dem Meer als der Endbahnhof der jetzigen Linie. Die höchste Steigung soll 1:100 betragen, und auch das nur auf einer ganz kurzen Strecke. Auf dem angegebenen Wege soll die Entfernung der Endpunkte 47 englische Meilen sein, die man in einer halben Stunde zurücklegen will (gleich einer Stundengeschwindigkeit von 150 km). „Unglücklicherweise sind die Mittheilungen über die Mittel, mit denen man dieses Ergebniss erzielen will, zu ungenügend, um eine Kritik zu ermöglichen."

— **Eisenbahnunfall in Bulgarien.** Einer Meldung der „Agence Télégraphique Bulgare" aus Sofia zufolge ist am 5. d. Mts., Abends gegen 7 Uhr auf der Station Oreja-Bamia (Strecke Sofia-Radomir) ein Güterzug auf einen gemischten Zug, der im Begriff war, die Station zu verlassen, aufgefahren. Die zwei letzten mit Personen besetzten Wagen wurden zertrümmert. Fünf Reisende wurden getödtet, drei schwer und zwanzig leicht verletzt. Nach Aussagen von Augenzeugen dürfte den Unfall der dienstthuende Beamte der vorgelegenen Station verschuldet haben, welcher den Güterzug ohne Signal habe abgehen lassen.

— **Eisenbahn Piräus-Larissa.** Einer der französischen Zeitung „Bâtiment" aus Athen zugehenden Meldung zufolge hätte das Syndikat für die Eisenbahn Piräus-Larissa gern seine Anleihe im Monat Oktober begeben, um dann unmittelbar mit den Arbeiten beginnen zu können. Doch ist zwischen der griechischen Regierung und dem Syndikat eine ernste Meinungsverschiedenheit betreffs der Satzungen der Gesellschaft ausgebrochen. Die Regierung wünscht nämlich zur Verstärkung der Garantie die Gegenzeichnung der Satzungen durch das Bankhaus v. Erlanger in Paris und den Präsidenten der Gesellschaft des Batignolles, anderenfalls beabsichtige die Regierung die Konzession als erloschen zu erklären. Ausserdem wird berichtet, dass der Regierung Vorschläge einer deutschen Gesellschaft unterbreitet sind, welche ausser dem Bau der Eisenbahn auch noch die Vergrösserung des Piräus, den Bau eines grossen Innenhafens und ausgedehnter Speicher unternehmen wolle.

— **Ausbau des Netzes der Warschau-Wiener Bahn.** Den St. Petersburger Zeitungen zufolge schreiten die Bauarbeiten an der Warschau-Kalischer Bahn so schnell fort, dass die Bauleitung die Hoffnung hegt, schon im Herbst des nächsten Jahres den Verkehr eröffnen zu können. Das wäre also um ein halbes Jahr früher, als in der Konzession vorgesehen ist.

Ferner erfahren wir aus derselben Quelle, dass die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft zum weiteren Ausbau ihres Unternehmens in nächster Zeit den Bau zweier neuen Zweigbahnen in Angriff nimmt. Die eine Linie wird von Zombkowice nach dem Dorfe Sonczew führen und eine Länge von 20 Werst haben; an dieser Strecke liegen nicht weniger als neun Kohlengruben, ausserdem ist sie stark bevölkert und verspricht daher auch einen lebhaften Personenverkehr. Die zweite Linie wird eine Länge von 4 Werst haben; sie beginnt ebenfalls bei Zombkowice und führt über Strzemieszyca bis zur Grube Ignacy der Sosnowicer Aktiengesellschaft. Die Baukosten der beiden Seitenlinien, die in 2 Jahren fertig gestellt werden sollen, sind auf 1000000 R. veranschlagt. Eine dritte Zweigbahn, welche eine Länge von 4 Werst haben wird, wird vom Staate gebaut werden. Diese Linie führt von der Station Strzemieszyca der Iwangorod-Dombrowoer Bahn bis zu der Grube Mortimer der Sosnowicer Aktiengesellschaft, welche dem staatlichen Unternehmen Kohlentransporte von wenigstens 6000000 Pud (= 98280 t) jährlich garantirt hat. Der Bau dieser Zweigbahn wird ebenfalls in 2 Jahren beendet sein.

So schnell auch der Bau der von der Warschau-Wiener Bahn in Angriff genommenen Warschau-Kalischer Bahn fortschreitet, so langsam scheint andererseits der Bau der Zweigbahnen beabsichtigt zu sein. Es ist ja aber wohl möglich, dass besonders grosse Geländeschwierigkeiten zu überwinden sind.

— **Die Verantwortlichkeit der Gepäckträger in Russland.** Auf den russischen Eisenbahnen sollen sehr häufig Fälle vorgekommen sein, in denen durch die Unachtsamkeit der Gepäckträger Gepäckstücke in Verlust gerathen oder den Gepäckträgern gestohlen worden sind. Die Eisenbahnen hielten sich in solchen Fällen nicht für ersatzpflichtig, so dass dem geschädigten Reisenden nur der Regress an den schuldigen Gepäckträger übrig blieb. In dieser Hinsicht ist nun durch eine Entscheidung des Senats (der höchste Gerichtshof Russlands) Wandel geschaffen worden. Der Senat erklärt nämlich, dass die Gepäckträger von den Eisenbahnverwaltungen angestellt werden, um die Reisenden beim Fortschaffen des Handgepäcks zu bedienen. Die Gepäckträger sind daher Personen, die angestellt sind, um eine mit der Beförderung von Reisenden verknüpfte Thätigkeit auszuüben. Da nun die Eisenbahnen für Schaden und Verlust, der durch Verschuldung ihrer Beamten entsteht, aufzukommen haben, so erstreckt sich ihre Verantwortlichkeit auch auf die Gepäckträger, die Handgepäck, das sie in die Wagen tragen, dort solange zu beaufsichtigen haben, bis sie es dem Reisenden übergeben. Wenn auch der Art. 30 des allgemeinen Statuts für die russischen Eisenbahnen besagt, dass die Reisenden selbst für die Sicherheit ihres Handgepäcks zu sorgen haben, so bestimmt aber dieser Artikel auch gleichzeitig, dass unabhängig hiervon die Eisenbahnen alle von ihnen abhängigen Maassnahmen zur Sicherung des Handgepäcks zu treffen haben; in den Bereich dieser Maassnahmen gehört aber zweifelsohne auch die Anstellung von Gepäckträgern, deren Aufgabe im Fortschaffen und in der Beaufsichtigung des Handgepäcks besteht.

Der Art. 30 des allgemeinen Statuts für die russischen Eisenbahnen lautet:

„Jeder Reisende hat das Recht, soviel Handgepäck mit sich in den Wagen zu nehmen, als ohne Unbequemlichkeit für die anderen Reisenden in dem Raum, der im Wagen für diese Art Gepäck bestimmt ist, untergebracht werden kann. Das Handgepäck wird kostenfrei, ohne Gepäckschein, befördert, und liegt die Sorge für die Bewahrung desselben den Reisenden selbst ob, wobei jedoch die Eisenbahnen nicht von der Verpflichtung befreit werden, die von ihnen abhängenden Maassregeln zum Schutze dieses Gepäcks zu ergreifen. Anmerkung. Als Handgepäck gelten kleine und leicht fortzutragende Sachen, welche ohne Schwierigkeit in einem Personenwagen untergebracht werden können."

Nach Maassgabe der zu Recht bestehenden voraufgeführten gesetzlichen Bestimmungen scheint die Entscheidung des Senats etwas sehr gewaltsam; immerhin kann sich ja wohl das reisende Publikum Russlands mit ihr zufrieden geben, denn es wird unter dem Schutze dieser Entscheidung in vielen Fällen Ersatz für in Verlust gerathenes Gepäck von der Eisenbahnverwaltung erzwingen können.

— **Ueberfall auf einen russischen Eisenbahnzug.** Einer Moskauer Meldung vom 5. d. Mts. zufolge überfielen zwischen den Stationen Berendejewo und Rasjanzewo der Jaroslawer Bahn mehrere Personen einen Eisenbahnzug, rissen die Plomben von den Wagen und erbrachen die Thüren. Der Zug wurde von den Bediensteten angehalten. Darauf entflohen die Räuber; es stellte sich heraus, dass eine Entgleisung des Zuges beabsichtigt war.

Fremde Welttheile.

— **Von der chinesischen Ostbahn** berichtet ein an derselben beschäftigter Arzt unterm 25. September d. J. der „Düna-Zeitung", die dem Briefe entnimmt, dass das Legen der Schienen auf der chinesischen Ostbahn programmmässig schon zu Anfang Oktober beendet sein sollte. Durch anhaltende Regengüsse im Spätsommer war aber im Gebiet zwischen Charbin und dem Grossen Chingan der Damm schadhaft geworden, so dass der Transport der Schienen und Schwellen etwa drei Wochen lang eingestellt werden musste. Durch diese Störung sind zur Zeit von Osten her noch auf 70 bis 80 Werst Schienen zu legen, eine Arbeit, die in drei Wochen beendet sein dürfte. Von hier aus, von Westen her, mit dem Bezug des Materials durch Sibirien, bestand die Aufgabe, 300 Werst Schienen zu legen. Diese Arbeit, im April begonnen, ist am heutigen Tage vollendet.

Begreiflicherweise wird mit Spannung dem Augenblick entgegengesehen, wo die Züge von der mandschurisch-transbaikalischen Grenze bis nach Wladiwostok bezw. Port Arthur verkehren. Zu arbeiten gibt es trotzdem noch eine Masse, und findet selbstverständlich zunächst nur die Eröffnung des „zeitweiligen" Betriebes statt, das heisst Frachtgut wird nicht angenommen und für den Personenverkehr stehen Wagen nur in beschränkter Anzahl und nur III. und IV. Klasse zur Verfügung. Mit dieser Einschränkung wird aber eine jede Station sofort eröffnet, sobald die Schienen bis zu ihr vorgestreckt worden sind. Sehr bequem sind die „Dienstwagen" eingerichtet. Ausser

einem Gang bestehen sie aus einem Arbeitsabtheil mit Schreibtisch, Lehnstühlen und Divan, einem Schlafabtheil, Abort und Küche nebst Schlafvorrichtung für die Bedienung. Diese Wagen werden jedoch dem Publikum nur auf besondere Verwendung und nach Maassgabe der Möglichkeit zur Verfügung gestellt.

Der Durchzug von Familien der Beamten nach Osten ist nur in den ersten Monaten nach Ausbruch der vorigjährigen Wirren beschränkt gewesen, das heisst weiter wie bis Chailar durften Frauen und Kinder nicht gehen. Seit mindestens 3/4 Jahren besteht aber in dieser Beziehung nicht die mindeste Einschränkung, tagtäglich trifft man auf den Bahnhöfen Frauen und Kinder, die aus Russland kommend nach Charbin, Mukden oder einem sonstigen Ort im Innern der Mandschurei reisen.

Inzwischen ist, wie bekannt, der Verkehr schon zum allergrössten Theile eröffnet und einem Telegramm der „B. B.-Ztg." aus Chabarowsk vom 5. d. Mts. zufolge die Schienenlegung nunmehr beendet.

— **Tunesische Eisenbahnen im Jahre 1900.** Dem Bericht des französischen Ministers der auswärtigen Angelegenheiten über den Stand der Dinge in Tunis im Jahre 1900 entnimmt das „Journ. des transp." folgende Angaben über den Eisenbahnbetrieb in diesem Schutzgebiete. Danach betreibt die Gesellschaft Bona-Guelma 226 km Eisenbahnen, deren kilometrische Einnahme von 9 500 Fr. im Jahre 1899 auf 9 100 Fr. im Jahre 1900 sank als Folge der geringeren Getreideernte. Der Betrieb der neuen Linie von Tunis nach Bizerta hat gute Ergebnisse gezeitigt. Ihre Gesammteinnahmen haben die Höhe von 475 105 Fr. erreicht, was eine Mehreinnahme von 64 000 Fr. gegen das Vorjahr bedeutet. Die jährliche kilometrische Einnahme hat sich seit etwa drei Jahren verdoppelt, sie ist von 3 381 Fr. im Jahre 1897 auf 6 529 Fr. im Jahre 1900 gestiegen. Die Einnahmen der Schmalspurbahnen, deren Länge sich auf 367 km beläuft, betrugen für das Jahr 1900 910 658 Fr., ihre kilometrische Einnahme 2 689 Fr. gegen 2 959 Fr. im Jahre 1899. Diese Mindereinnahme ist ebenfalls eine Folge der geringeren Getreideernte. Die Gesammteinnahmen der Linien von Tunis nach Goletta und Marsa und der Zweigbahn von Tunis nach Bardo beliefen sich für das Jahr 1900 auf 481 166 Fr. gegen 484 080 Fr. im Jahre 1899. Die Betriebsausgaben zuzüglich der Ausgaben für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals überschreiten die Einnahmen um 78 042,43 Fr. Die kilometrische Einnahme beträgt auf den Linien Tunis-Goletta-Marsa 17 454 Fr., auf der Linie von Tunis nach Bardo 1 403 Fr.

— **Buffalo Bill's „Wilder Westen" verunglückt.** Der Sonderzug, der alle Wagen und das gesammte Personal von Buffalo Bill's „Wildem Westen" mit sich führte, ist bei Linwood in Nordcarolina entgleist. 92 Pferde sind getödtet worden, einschliesslich eines Thieres, dessen Werth von Colonel Cody mit 5 000 D. angegeben wird. Ueber 100 Pferde sind leichter oder schwerer verwundet. Buffalo Bill, der in einem Privatwagen mit demselben Zuge reiste, ist nicht verletzt. Der Gesammtverlust beziffert sich auf 60 000 D. Ob Verluste an Menschenleben zu beklagen sind, geht aus der Meldung nicht hervor.

Allgemeines.

— **Ueber die wirthschaftliche Bedeutung der Kleinbahnen** sprach jüngst auf Grund der in Preussen gemachten Erfahrungen im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens zu Wien der Ingeniör A. Liebmann, Betriebsdirektor der Allgemeinen deutschen Kleinbahngesellschaft in Berlin. Im Eingang seiner Ausführungen erläuterte der Vortragende zunächst, welche Entwickelung das Kleinbahnwesen in Preussen im letzten Jahrzehnt genommen, welche Förderung dem Bau neuer Kleinbahnen von den Behörden zu Theil geworden, welche Schwierigkeiten aber andererseits der Erzielung einer ausreichenden Rentabilität dieser Bahnen sich entgegenstellten und wie dementsprechend die Zinserträge der Bahnen verhältnissmässig gering sind. Die Schwierigkeiten sind theils in dem Wettbewerb der Staatsbahnen, theils darin zu suchen, dass in den Kreisen der Interessenten vielfach unrichtige Vorstellungen über die Aufgaben und die wirthschaftliche Bedeutung der Kleinbahnen vorherrschen, weshalb diese Kreise den Kleinbahnunternehmungen gegenüber zurückhaltend sind. Zum Theil mag auch die nicht genügend sorgfältige oder nicht sachgemässe Vorbereitung und Ausführung der Unternehmungen an dem finanziellen Misserfolge wesentlichen Antheil haben. Der Vortragende ist aber der Ansicht, dass nicht in allen Fällen der Zinsertrag allein für den Werth und die Bauwürdigkeit von Kleinbahnen maassgebend sein dürfe, dass vielmehr die indirekten Vortheile, die diese Unternehmungen durch Verbilligung des Transportes, Erleichterung des Verkehrs usw. mit sich bringen, den mangelnden Zinsertrag mehr als wett machen. Er lässt sich des Näheren über diese indirekten Vortheile aus, die er — gestützt auf seine eigenen sowie auf die im Königreich Sachsen gemachten Beobachtungen — zahlenmässig festzulegen sucht, wobei sich ergibt, dass diese indirekte Rente ein Vielfaches der direkten Rente ausmacht.

Unter Benutzung dieser Zahlenwerthe entwarf er an der Hand der jüngst veröffentlichten Statistik über die Betriebsergebnisse der Kleinbahnen Deutschlands, die, wie der Vortragende nachweist, auch in mancher anderen Beziehung lehrreiche Winke gebe, ein Bild über die grosse nationalökonomische Bedeutung der Kleinbahnen. Das Kapital, welches infolge der bisherigen ungenügenden Verkehrsmittel theils nicht entsprechend ausgenutzt, theils durch die Mangelhaftigkeit dieser Verkehrsmittel aufgezehrt wurde, werde wieder flüssig gemacht und bedeute eine nach vielen Millionen zählende Vergrösserung des Nationalvermögens.

Der Vortragende kam zu folgenden Schlüssen: 1. Die Kleinbahnen sind schon jetzt, trotz mancherlei Mängel, die ihnen anhaften, ein nicht zu unterschätzender volkswirthschaftlicher Faktor. 2. Staat, Provinzen, Kreise und Interessenten sollten weit mehr als bisher den Kleinbahnen materielle Förderung angedeihen lassen. 3. In der Vorbereitung und Fundirung der Projekte muss mit mehr Sorgfalt und Sachkenntniss vorgegangen werden. 4. Zu grosse Sparsamkeit hinsichtlich der Anlagekosten macht sich für die Rentabilität der Bahnen nachtheilig fühlbar.

Am Schlusse des Vortrages fand eine interessante Erörterung statt.

— **Die höchste Bergbahn der Welt, 4 774 m,** befindet sich, wie die „Rivista mensile del Club Alpino Italiano" mittheilt, in Peru. Von Lima in einer Meereshöhe von 137 m ihren Ausgang nehmend, führt die Linie vorerst nach S. Bartolomeo, 1 511 m, steigt sodann zur kleinen Stadt Matucana, 2 374 m, um später auf der 3 km langen Gallerie Paso de Galera in einer Höhe von 4 774 m die Anden zu überschreiten. Vor Befahren und Verlassen dieser Gallerie erfolgt ein viertelstündiger Aufenthalt, damit die Reisenden, wohlverhüllt wegen der infolge der ausserordentlichen Höhe immerwährend herrschenden grossen Kälte, die herrliche Gebirgsrundschau betrachten können.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 8,426 km lange, schmalspurige Strecke Güglingen-Leonbronn der württembergischen Staatseisenbahnen, welche am 19. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, und die 22,3 km lange Strecke Gronau i/H.-Salzdetfurth der königlichen Eisenbahndirektion Hannover, welche am 7. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Ferner wird die 21,212 km lange Strecke Gollubien-Carthaus der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, welche am 14. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Eröffnung des Personen- und Gepäckverkehres auf einer Bahnstrecke.

Die bisher nur für den Güterverkehr eingerichtete Flügelbahn Ferencztelep-Lucziabánya der im Betriebe der ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Kassa-Tornaer Lokalbahn ist am 1. Oktober d. J. auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 15. November d. J. wird die an der Strecke Berlin - Stendal (7,3 km von Gross=Wudicke und 5,7 km von Schönhausen) belegene Haltestelle Schönhauser Damm für den Personen-, Gepäck-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Abnahme und Auslieferung von Stückgutsendungen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle ausgeschlossen.

Am gleichen Tage wird die an der Strecke Lehrte-Uelzen (6,8 km von Celle und 10,8 km von Eschede) belegene Haltestelle Garssen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle ausgeschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die Bahnstation V. Klasse Kühnham, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, ist nunmehr für den unbeschränkten Güterdienst eröffnet worden.

Ferner ist die ebenfalls bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Station V. Klasse Hiltersdorf für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die Haltestelle Ostrowitt=Bergheim ist am 14. Oktober d. J. für den Viehverkehr eröffnet worden. Die Ver- und Entladung von Vieh ist von der jedesmal vorher einzuholenden Genehmigung des zuständigen Landrathes abhängig.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die an der Strecke Konitz - Laskowitz gelegene Haltestelle Driczmin führt fortan die Bezeichnung Dritschmin.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I/223 vom 24. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Veröffentlichung des Vereinsbetriebsreglements (abgesandt am 30. Oktober d. J.).

Nr. I/312 vom 30. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den Eintritt der französischen Ostbahn in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 1. November d. J.).

Nr. I/319 vom 30. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend das Protokoll Nr. 58 des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres (Wien, am 23./24. Oktober 1901) (abgesandt am 1. November d. J.).

Nr. I/320 vom 5. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen sowie an die zur demnächstigen Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1902 berufenen Stellen, betreffend die erste Anmeldung von Aenderungen für die Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 3. und 4. November d. J.).

Nr. II/289 vom 4. November d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Ueberprüfung der Bremsbestimmungen in den technischen Vereinbarungen, betreffend das Protokoll der zu Würzburg am 24. Oktober d. J. abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 6. November d. J.).

Nr. IV/46 an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend den Vertrag mit der Verlagsbuchhandlung von Julius Springer über Herstellung und Vertrieb der Vereinszeitung (abgesandt am 6. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Hohenzollernsche Kleinbahnen.

Am 6. November d. J. wird die 19,7 km lange normalspurige Kleinbahn Kleinengstingen - Gammertingen für den gesammten Verkehr eröffnet.

Betriebsführerin für die der hohenzollernschen Kleinbahngesellschaft zu Sigmaringen gehörige Linie ist die westdeutsche Eisenbahngesellschaft, Abtheilung Stuttgart.

An der Linie liegen folgende Stationen, Haltestellen und Haltepunkte:

1. Station Kleinengstingen (Anschluss an die Staatsbahn),
2. Haltestelle Haidkapelle,
3. Haltestelle Trochtelfingen,
4. Haltestelle Mägerkingen,
5. Haltepunkt Mariaberg,
6. Haltepunkt Bronnen,
7. Endstation Gammertingen.

Ausgeschlossen von der Beförderung sind:

Expressgut, Sprengstoffe und schwere Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist.

Sämmtliche Haltestellen sind für die Annahme und Auslieferung von Gütern ½ Stunde vor und ½ Stunde nach Eintreffen jedes fahrplanmässigen Zuges geöffnet.

Mit dem Tage der Eröffnung tritt der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern, sowie der Fahrplan in Kraft.

Tarif und der Fahrplan sind bei der Bahnverwaltung der hohenzollernschen Kleinbahnen in Hechingen, sowie auf den Stationen Bingen=Hitzkofen, Haigerloch und Gammertingen käuflich zu haben. Auf sämmtlichen übrigen Stationen werden Bestellungen auf den Tarif entgegengenommen und unentgeltlich vermittelt.

Stuttgart, den 2. November 1901. (2933)
Westdeutsche Eisenbahngesellschaft.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Mit Bezug auf § 11 Punkt 2a und 4 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, wird bekannt gegeben, dass infolge Dammrutschung der Gesammtverkehr zwischen den Stationen Satkau = Teschnitz und Michelob vom 29. Oktober bis inkl. 2. November l. J. unterbrochen war.

Prag, am 4. November 1901. (2934)
Die Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Güterverkehr.

Vom 15. November d. J. an erhalten die Ziffern 1 und 2 des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) folgenden Wortlaut:

1. Düngemittel, folgende: Dünger (Mist und Abtrittsdünger); Gaskalk, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Kalkmehl aus Muscheln — s. auch den Ausnahmetarif 4 —; Mülldünger (Haus- und Strassenkehricht, ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten); Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl; Wollstaub.
2. a) Erde, gewöhnliche, Kies*) usw. . . . b) Thon . . . . . . } wie im Spezialtarif III genannt.

*) Wegen Kies, Grand und Sand s. auch den Ausnahmetarif 5.

Erfurt, den 5. November 1901. (2935)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M.

Für den Verkehr nach den Bahnhöfen in Frankfurt a/M. und Hanau treten mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 anderweite Entfernungen in Kraft, wodurch im Saarkohlenverkehre (Ausnahmetarif Nr. 18) verschiedene Frachterhöhungen herbeigeführt werden.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau zu erfahren. (2936)

St. Johann=Saarbrücken, 5. November 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut usw. vom 1. Juli 1898.

Mit Gültigkeit vom 15. November l. J. gelangt für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut von Despot=

Szt. Iván Pivnicza nach Neuötting ein direkter Frachtsatz zur Einführung.

München, den 5. November 1901. (2937)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - westfälisch - mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Vom 11. November d. J. ab wird die Station Gliesmarode der Braunschweigischen Landeseisenbahn in den Ausnahmetarif 6 vom 1. Juli 1901 als Empfangsstation aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 7. November 1901. (2938)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 11. November d. J. wird die Station Gliesmarode B. L. E. der Braunschweigischen Landeseisenbahn in den oben bezeichneten Verkehr mit der Befugniss zur unbeschränkten Güterabfertigung — ausschliesslich der Sprengstoffe — einbezogen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 6. November 1901. (2939)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Tarif.

Theil II vom 1. Januar 1900.

Am 1. Dezember l. J. gelangt ein Nachtrag I zu Theil II des südösterreichisch-ungarisch-deutschen Gütertarifs zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, der Anstosstaxen für den direkten Verkehr mit Cormons, Görz usw. sowie des Eilgut-Spezialtarifes für lebende Fische und kleine Seethiere aller Art.

Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze bis 1. Januar 1902 in Kraft.

München, den 31. Oktober 1901. (2940)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Lokaltarif für die hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Am 1. Januar 1902 tritt ein Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, öffentlichen Anschlussgleisen und nach und von Ladegleisen in Kraft.

Darmstadt, am 1. November 1901. (2941)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Rheinisch - westfälisch - bayerischer Güterverkehr.

Die in dem Heft 1 des rheinisch- und Frankfurt - sächsischen Gütertarifs vom 1. Oktober 1901 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof der sächsischen Staatsbahn gelten auch für die gleichnamigen Stationen der bayerischen Staatsbahnen, soweit dafür im rheinisch-westfälisch-bayerischen Verkehre direkte Abfertigung vorgesehen ist. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Entfernungen und Sätze noch bis zum 20. Dezember 1901 in Geltung.

Cöln, den 4. November 1901. (2942)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau Donaulände transito usw.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Neukirchen i. Erzgebirge in den Ausnahmetarif Nr. 16 für die Beförderung von Rohbenzin rumänischen Ursprunges als Empfangsstation einbezogen. Ueber die Höhe des Frachtsatzes geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 2. November 1901. (2943)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Die mit unserer Bekanntmachung vom 10. August 1901 mit dem 1. Oktober 1901 eingeführten erhöhten Frachtsätze im Binnenverkehr unserer Bahn finden, wie wir hierdurch nachträglich bekannt machen, keine Anwendung auf den Verkehr zwischen Liegnitz=Nebenbahnhof und den übrigen Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn sowie auf den Verkehr zwischen Steinau und Steinau=Oderhafen.

Gleichzeitig geben wir nachträglich bekannt, dass der am 1. Oktober 1901 durch die Kilometertariftabelle eingeführte Tarif für Ziegelsteine die Bezeichnung „Ausnahmetarif 7" führt.

Rawitsch, den 1. November 1901. (2944)
Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Mit dem 1. Dezember l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag V in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. neu einbezogene Stationen sowie Aufhebung der Frachtsätze von Stationen der Eisenbahn Chabówka-Zakopane. Soweit infolge der Verkehrsbeschränkung Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis Ende Dezember l. J. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 ₰ oder 6 Hellern zu haben.

Breslau, den 30. Oktober 1901. (2945)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. Dezember l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag IX in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. Aenderung der besonderen Bestimmungen, neu einbezogene Stationen, Aenderung bezw. Erweiterung der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 5 (landwirthschaftliche Maschinen), 6 c und d (Erze etc.), 7 (Wolle), 12 (Thon), 13 A (Schwefelsäure), 17 (Möbel), 43 (Eier), 47 (Heringe), 49 (Butter) und Berichtigungen. Die Erhöhung des Schnittfrachtsatzes für Station Klaj, Ausnahmetarif 24 b von 30 auf 35 ₰ gilt vom 1. Januar 1902 ab. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 10 ₰ oder 12 Hellern zu haben

Breslau, den 30. Oktober 1901. (2946)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.

Theil II vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember l. J. wird die Station Zornhof der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit folgenden Frachtsätzen in den Tarif einbezogen:

a) Verkehr mit dem Donaugebiet im allgemeinen:

Kilometer	Zornhof	Eilgut	Stückgut	A	B	A 2	I	II	III	Ausnahmetarife		
										1 a und 2 a	1 c	2 c
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen										
582	Passau Donaul. tr.	1 008	504	400	355	297	268	210	134	476	160	134
464	Regensburg Donaul. tr.	—	446	334	293	247	224	177	117	397	145	117
539	Deggendorf Donaul. tr.	—	494	334	338	285	258	204	134	457	160	134

b) Verkehr nach den unteren Donauländern:

Kilometer	Zornhof	Eilgut	Stückgut		A 1 B A 2 I	II	III	Ausnahmetarife Nr.					
								1			2		
			I	II				a	b	c	a	b	c
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen											
582	Passau Donaul. tr.	835	417	359	239	181	134	183	146	122	158	126	105
464	Regensburg Donaul. tr.	—	351	304	201	154	117	160	126	105	139	109	91
539	Deggendorf Donaul. tr.	—	403	349	231	177	134	182	144	120	158	125	104

Der Verkehr mit der Station Zornhof ist in derselben Weise zu leiten wie jener mit Zabern.

München, den 31. Oktober 1901. (2947)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. Juni 1901.

Beim Ausnahmetarif Nr. 14 für Sand auf Seite 152 ist folgender Frachtsatz nachzutragen:

von Luhe=Wildenau nach Seussen 0,20 *M.* für 100 kg.

München, den 5. November 1901. (2948)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Gütertarif.

Theil I vom 1. März 1898.

Auf Seite 44 ist die Pos. F-14 der Güterklassifikation mit Wirksamkeit vom 15. November l. J. wie folgt zu ändern:

Feld- und Gartenfrüchte (Gemüse):

a) Kohl (Kraut) aller Art, mit Ausnahme von Blumen- und Rosenkohl, diese siehe unter d); Rüben aller Art und Rübenschnitze, auch gedörrte oder getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe von Rüben, mit Ausnahme von Teltower Rübchen, diese siehe unter d) /II/A.-T. 1/Sp.-T. III/— Cichorienwurzeln, Futterkräuter und Kartoffeln siehe diese;

b) Gurken (frische), Knoblauch, Kohlrabi (Oberrüben), Kürbis, Meerrettig, Petersilie, Petersilienwurzeln, Porre (Lauch), Radieschen, Rettig, Salat aller Art, Sellerie, Speisezwiebeln, auch Suppen- und Gewürzkräuter /II/A²/Sp.-T. II/—/;

c) Schwämme . . . . . /II/A¹/B²/4 a/b/;

d) andere als unter a–c angeführte Feld- und Gartenfrüchte (Gemüse) einschliesslich geniessbare Wurzeln, Knollen, Paprikaschoten, frische Kukurutz- (Mais-) Kolben, Blumen- und Rosenkohl, Teltower Rübchen und Spargel. /II/A²/Sp.-T. I/—/.

München, den 31. Oktober 1901. (2949)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Für den im Magdeburg-Halle-sächsischen Verbande abzufertigenden Verkehr zwischen der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn und den sächsischen Staatseisenbahnen — vgl. Tarifnachtrag XIII — werden vom 1. Januar 1902 an erhöhte Entfernungen der Frachtberechnung zu Grunde gelegt. Ueber die Höhe der neuen Entfernungen ertheilt unser Verkehrsbüreau in Dresden (Wienerstrasse 4 II) auf Ersuchen Auskunft.

Dresden, den 5. November 1901. (2950)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Theil II vom 1. Mai 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1901 wird die Station Zornhof der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit folgenden Entfernungen bezw. Frachtsätzen in den Tarif einbezogen:

1. Kilometerzeiger.

Nach / von	Furth i/W. trans.	Passau trans.	Simbach trans.
	Kilometer		
Zornhof	524	581	560

2. Stationstariftabelle für den allgemeinen Klassentarif.

Kilometer	Von	Nach Eger tr. (bayer. Staatsb.)								
		Eilgut	Stückgutklassen		Wagenladungsklassen		Spezialtarife			
			I	II	A 1	B	A 2	I	II	III
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen								
515	Zornhof	705	337	301		181			137	101

3. Stationstariftabelle für den Ausnahmetarif Nr. 1.

Von	Kilometer	Nach Eger transit (bayer. Staatsb.)					
		Ausnahmetarif Nr. 1 für Metalle und Metallwaaren					
		A. Eisen und Stahl			B. Eisen und Stahlwaaren		
		a	b	c	a	b	c
		in Mengen			in Mengen		
		unter 5 000 kg	von 5 000 kg	von 10 000 kg	unter 5 000 kg	von 5 000 kg	von 10 000 kg
		für 100 kg in Pfennigen					
Zornhof	515	113	91	76	131	106	88

Der Verkehr der Station Zornhof wird in gleicher Weise geleitet wie jener von Zabern.

München, den 31. Oktober 1901. 2951)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerischer Getreideausnahmetarif.

Theil III, Heft 1 (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. Juli 1899.

Am 10. November l. J. tritt der III. Nachtrag in Kraft, welcher Ergänzungen des Haupttarifs enthält.

Derselbe kann unentgeltlich vom Materialdepot der Generaldirektion bezogen werden.

München, den 5. November 1901. (2952)
Generaldirektion
der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 10. November d. J. ab werden in dem Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine die Frachtsätze von Kunzendorf N. L. nach Berlin Görlitzer Bhf. und Rummelsburg Rangirbhf. auf die vorgelegenen Stationen Grünau, Cöpenick, Erkner und Friedrichshagen übertragen.

Breslau, den 4. November 1901. (2953)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember d. J. tritt ein Tarif, Theil II, für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Friedland i. B.-Hermsdorf einerseits und Stationen der schmalspurigen Eisenbahnen Zittau-Markersdorf-Hermsdorf i. Böhmen und Zittau-Oybin andererseits in Kraft. Abdrücke dieses Tarifs sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 70 ₰ = 80 Heller erhältlich.

Dresden, den 7. November 1901. (2954)
K. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines Nachtrages II zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Mit 1. Januar 1902 wird ein Nachtrag II zu dem vom 1. November 1901 für den obenbezeichneten Verkehr gültigen Tarif, Theil II, Heft 1 eingeführt.

Der Nachtrag enthält Ergänzungen und Berichtigungen im Haupttarife, dann sub VII unter Post Nr. 13 die Erweiterung der Frachtbegünstigung für Sand ab Glinsko und endlich die Ausserkraftsetzung der Post Nr. 15 für geschlachtete Thiere etc.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 6. November 1901. (2955)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Kandiszucker.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelangen für Kandiszucker der Pos. C 2 der Güterklassifikation des Tarifes Theil I für den vorbezeichneten Eisenbahnverband bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg, b) 10 000 kg

per Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende

Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Von	Nach Bregenz und Lindau (Stadt und Rangirbahnhof) ad a)	ad b)
	Heller für 100 kg	
Prag St. B., Smichow St. B. und Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) B. E. B.	410	361
Böhm.-Leipa A. T. E. und Böhm.-Leipa B. N. B.	447	399

Wien, am 2. November 1901. (2956)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Theil II, Heft 2.
(Theilweise Ermässigung der Streckentaxen der Schnitttafel I a und II a.)

In der in diesem Blatte Nr. 77 vom 2. Oktober 1901 auf Seite 1187 verlautbarten Ermässigung der Schnittfrachtsätze soll es richtig heissen: „Schnitttafel I a und II a". Dementsprechend ist auf derselben Seite, in der 9. Zeile von unten, nach den Worten „den Seiten 21—34" einzuschalten: „bezw. 40".

Wien, am 31. Oktober 1901. (2957)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.
Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung auf den Strecken der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn, welcher noch besonders bekannt gemacht wird, tritt der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Binnenverkehre nebst Anhang, enthaltend die Bestimmungen für den Wechselverkehr mit den Stationen der Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll, in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen, von welchen auch Druckexemplare des Tarifs käuflich bezogen werden können. (2958H&V)

Braunschweig, den 1. November 1901.
Die Direktion der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

4. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen.
Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 165 000 Bahnschwellen und ca. 20 000 m Weichenschwellen aus Danziger Kiefernholz ausverdungen werden.

Bie Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11, Colbjörnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin
am 15. November 1901,
Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Oktober 1901. (2959)
Der Bahnchef.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A: 4214 t Laschen, 146 400 Stück Unterlagsplatten, 410 t ungelochte Herzstückplatten, 226 500 Stück Hakenplatten zu Weichen, 93 500 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 235 000 Stück Klemmplatten zu Weichen.

Gruppe B: 268 t Hakennägel, 206 t Hakenschrauben, 812 t Laschenschrauben, 480 t Schwellenschrauben, 125 t Weichenschrauben.

Gruppe C: 211 430 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel, 2 200 Stück Weichenböcke, 5 500 Stück gusseiserne Unterlagsplatten.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ für Gruppe A, 2 ℳ für Gruppe B, 1 ℳ für Gruppe C in baar zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien"** versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin, am 22. November d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 16. Dezember d. J.

Essen, den 5. November 1901. (2960)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr 1902 für die königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Münster i/W., Hannover:

A. 58 535 m Segeltuch, 3 520 m Hanfschläuche, 17 055 m Leinwand, 3 875 m Nessel, 3 030 m Behäuteleinen, 6 135 m Wachstuch, 605 m Ledertuch, 1 949 qm Linoleum, 1 040 qm Lincrusta;

B. 7 180 m Plüsch, 6 250 m Gardinenstoff, 1 586 kg Wollgarn, 1 900 kg Schafwolle, 2 830 kg Waldwolle, 250 kg Pferdehaare, 8 130 m Gurte, 17 580 m Naht- und Plattschnur, 6 960 m Rundschnur, 138 180 m Netzschnur, 4 850 m Sägeschnur, 3 355 m Fensterzugborde, 4 455 Stück Fensterzugquasten, 35 300 Stück Steinnussknöpfe, 260 000 Stück Bindestricke, 1 600 m Hutnetze, 185 935 Stück Schmierpolster, 320 m Teppichstoff;

C. 700 Bogen Pappe, 69 000 Bogen Schmirgelleinen, 18 300 Bogen Flintsteinpapier, 240 kg Schmirgel, 6 090 kg Tafelfilz, 20 000 Stück Filzringe.

Zeit der Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 26. November 1901:
zu A. Vormittags 10 Uhr,
„ B. „ 11½ Uhr,
„ C. Nachmittags 12½ Uhr.

Zuschlagsfrist bis 23. Dezember 1901.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von
60 ₰ für Gruppe A.,
70 „ „ „ B.,
50 „ „ „ C.
vom Rechnungsbüreau M. hier, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden.

Hannover, den 2. November 1901. (2961)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn Bütow-Lauenburg i/Pom.
Die Herstellung, Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Chausseeüberführung in Kilom. 26,1 + 68 bei Damerkow Kr. Stolp im Gewicht von rd. 20 t soll verdungen werden. Angebotbogen, Bedingungen und Zeichnungen liegen im Büreau der unterzeichneten Bauabtheilung aus und können von dort gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens zum Eröffnungstermin, den 16. November d. J., Vormittags 11 Uhr, an den Vorstand der Bauabtheilung einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (2962J)

Lauenburg i/P., den 4. November 1901.
Königl. Eisenbahn-Bauabtheilung.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen.
Verkauf von ausgemusterten Wagen.

In der Centralwerkstatt zu Utrecht sollen nach Loosen getrennt öffentlich verkauft werden:
2 gedeckte Viehwagen,
26 „ Güterwagen,
1 offener Wagen.

Verkaufsbedingungen sowie Umschreibung der Loose werden auf portofreie Anfrage an die Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen (Maschinen- und Wagendienst) zu Utrecht unentgeltlich verabfolgt.

Die Angebote müssen bis zum 30. November 1901, Mittags 12 Uhr an die Adresse der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen (Centraler Dienst, I. Abtheilung) zu Utrecht eingereicht sein. (2963)

Die in den Hauptwerkstätten zu Gotha und Erfurt und in den Nebenwerkstätten zu Meiningen und Jena bisher angesammelten und bis Ende Februar 1902 noch hinzutretenden Werkstattsaltmaterialien, als Eisen-, Stahl- und Gussschrott, Eisenblech, Drehspähne von Eisen und Stahl, Radgestelle, Radreifen und Achswellen, Kupfer in Stücken und Spähnen, Rothguss- und Weissgussspähne und Zinkschrott, Abfälle von Leinen- und Wollstoffen (Plüsch), Gummi mit und ohne Einlagen und Glasbrocken sollen verkauft werden.

Termin hierzu ist auf Donnerstag, den 28. November d. J., Vormittags 11 Uhr bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Verkaufsbedingungen und Gebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen, oder gegen postgeldfreie Einsendung von 25 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 8. Dezember 1901 einschliesslich.

Erfurt, den 5. November 1901. (2964)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 89. 13. November 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Englische Eisenbahnen in China.

Bei dem lebhaften Interesse, welches den im Bau begriffenen deutschen Eisenbahnen in China seit Beginn der Arbeiten entgegengebracht wird, dürften einige Mittheilungen auch über die im äussersten Osten von den Engländern hergestellten Linien willkommen sein. Wir geben im nachstehenden einen von Johnstone Bourne im Juliheft von Cassier's „Magazine" veröffentlichten Aufsatz bis auf einige zum Gegenstande in nur losem Zusammenhange stehende technische Betrachtungen seinem wesentlichen Inhalt nach wieder. Die Ausführungen Bourne's behandeln nur die unter der Bezeichnung „Nordbahn" bekannten und von dem Ingeniör C. W. Kinder erbauten Linien. Die ersten Strecken dieses Netzes waren vollspurig (1,435 m) und wurden schon nutzbringend betrieben, als in China, mit Ausnahme der gleich nach der Eröffnung von den Chinesen angekauften und gänzlich zerstörten etwa 20 km langen Kleinbahn von Schanghai nach Wusung, noch keine andere Linie bestand.

Die aus dem hier beigegebenen Kärtchen ersichtlichen Strecken, aus denen später die Nordbahn entstanden ist, wurden in der nachstehenden Reihenfolge erbaut:

1. Von den Kohlenfeldern bei Tang-Schan bis Hsu-Ko-Schuang, dem nächsten an einem Kanal für die Beförderung der Kohlen nach dem Meere günstig gelegenen Punkte.
2. Von Hsu-Ko-Schuang nach Tangku, einem Flusshafen innerhalb der Barre des Peiflusses, ebenfalls eine Kohlenbahn.
3. Von Tangku nach Tientsin, eine nothwendige Verbindungslinie zwischen jenem Hafen und diesem grossen Stapelplatz von Nordchina, weil die Wasserverbindung damals wie noch heute schlecht war; letztere besteht aus einem seichten, veränderlichen Wasserlauf.
4. Von Tang-Schan nach Schan-Hai-Kuan. Mit dieser Strecke wurde der erste Schritt nach den mandschurischen Reichthümern gethan und eine unzugängliche Gegend erschlossen. Die Endstation ist ein wichtiger militärischer Punkt an der mandschurischen Grenze.
5. Von Tientsin nach Peking, der dicht bevölkerten und als Sitz des Beamtenthumes wichtigen Hauptstadt des Reichs.
6. Die Verlängerung von Schan-Hai-Kuan nach Kiu-Tschu, der Hauptstadt der Mandschurei, durch einen Landbau- und Bergbezirk. Eine Abzweigung führt nach Niu-Schuang, dem nördlichsten Vertragshafen.
7. Von Peking nach Paotingfu. Diese Strecke bildet den ersten Abschnitt einer verzweigten Hauptlinie von Peking südlich nach Hankau am Yang-Tseflusse. Eine Abzweigung führt nach Anthrazitminen, Steinbrüchen usw.

Die Gesammtlänge dieser Linien beträgt etwa 965 km. Der grösste Theil ist eingleisig; nur die Strecke von Tientsin nach Peking ist mit zwei Gleisen versehen, während vom Anschluss bei Peking bis Paotingfu die für zwei Gleise erforderlichen Erd- und Mauerarbeiten — aus Ziegelsteinen — schon hergestellt sind. Die Schienen sind indess bis jetzt nur für ein Gleise verlegt; sie wiegen auf diesem Abschnitt 46,4 kg auf das Meter; es sind breitbasige Schienen des Modells Sandberg, wie überhaupt mit Ausnahme der etwa 96 km langen Strecke Peking-Paotingfu, wo in Hanyang am Yang-Tse gewalzte Schienen verlegt wurden, auf dem ganzen Netz Sandbergschienen verwendet worden sind. Für das Normalprofil der Bahn wurde eine lichte Höhe von 4,9 m und eine Breite von 3,4 m vorgeschrieben. Der Gleisabstand beträgt 3,81 m auf der freien Strecke und 4,11 m auf den Stationen und in Nebengleisen, die Höhe der Bahnsteige 0,69 m über Schienenoberkante. Diese Normalmaasse wurden von der Eisenbahnbehörde in Peking festgesetzt. Der Verfasser spricht die Hoffnung aus, dass die aufgeführten Maasse für alle auch später

zu erbauenden Eisenbahnen in China als Mindestmaasse beibehalten werden.

Auf der Station Liu-Li-Ho der Linie Lu-Han wurden die ersten Gewaltthaten von den Boxern verübt. Sie brannten die Fahrkartenausgabe und die Stationsgebäude nieder und rissen die Schienen auf. Die Thatsache, dass diese Schienen in Südchina und von Chinesen gewalzt, dass ferner die Eisenbahn auf Wunsch des Kaisers und der Mandarinen gebaut worden ist, und dass auch die chinesische Kaufmannschaft die Nützlichkeit derselben richtig gewürdigt und daher die Züge in ausgedehntem Maasse benutzt hat, lässt das Vernichtungs- und Einäscherungswerk als widersinnig und lediglich als die Folge eines blinden Wuthausbruches des Pöbels erscheinen.

Es ist beachtenswerth, dass die Bahnsteige wegen der gemischten Züge, auf die man aus wirthschaftlichen Gründen bei einem leichten Verkehr angewiesen ist, durchweg erhöht angelegt wurden. Wenn einmal, so glaubt der Verfasser, in China ein Handelsamt wie das von London errichtet werden sollte, das für die Belastung der Lokomotiven eine geringe Zugstärke, etwa 12 bis 20 Achsen, festsetzt, so dass eine Trennung von Personen- und Güterzügen nothwendig würde, dann könnten die Eisenbahnen in manchen Bezirken einen Nutzen nicht mehr abwerfen, wo ihnen sonst gute Einnahmen gesichert seien. Selbst für chinesische Ansprüche ist mit einem einzigen täglichen Zuge den Reisenden nicht gedient. Auch kann ein wirthschaftlicher Betrieb nur durch Ersparnisse an der Lokomotivzahl und an Betriebspersonal erzielt werden, so dass die Lokomotiven annähernd bis auf ihre volle Leistungsfähigkeit, also etwa auf 80 bis 100 Achsen, belastet werden müssen. Die erhöhten Bahnsteige erklären sich durch die Art des Verkehres, der eine feinfühlige Behandlung erfordert. Ein den höheren Ständen angehörender Chinese, der zum Bahnhof reitet oder fährt, will bei Beendigung der Eisenbahnfahrt seine Ponies oder seinen Wagen bei der Hand haben; sie müssen daher mit verladen werden. Kleine Kaufleute reisen mit grossen Waarenbündeln, die schnell vom Bahnsteig aus verladen werden müssen. Güterschuppen, besondere Ladebühnen und mit leeren Wagen angefüllte Bahnhöfe an jeder kleinen Station werden niemals in einem so weitläufigen Lande eine Vertheilung nennenswerther Dividenden ermöglichen. Wo es wirthschaftlich und möglich ist, besetzte Personenzüge zu befördern, muss es geschehen, wie beispielsweise auf der Linie Tientsin-Peking, wo eine Strecke von etwa 128 km mit mehreren Haltestellen in $2\frac{1}{3}$ Stunden durchfahren wird.

Sämmtliches Mauerwerk der Brücken ist aus Bruchsteinen oder Beton hergestellt. Im letzteren Falle stellt es sich selbstverständlich immer bedeutend billiger als Bruchsteinmauerwerk und ebenso dauerhaft, weshalb seit etwa 8 Jahren der Beton stark in Aufnahme gekommen ist. Mit Ausnahme einer oder zwei kleiner gewölbten Brücken, deren Widerlager aus Bruchsteinen und Cementmörtel hergestellt worden sind, und einer Unterführung an einer Station wurden sämmtliche Bauten auf der Peking-Paotingfu-Bahn aus Portland-Cementbeton ausgeführt. Von der Ansicht, dass der Beton zwar ein billiges, aber ebenso hässliches Ersatzmittel für Mauerwerk ist, scheint man endlich nach langem Widerstande abgekommen zu sein.

Ein aus einem bestimmten Raummaass Mörtel und dem dafür erforderlichen Raummaass Steinen zusammengesetzter Beton ist ein durchaus zuverlässiges Material. Die Eigenschaften des Portlandcements sind jetzt gründlich erkannt und können mit grösster Genauigkeit angegeben werden. Seine Feinheit, chemische Zusammensetzung, Festigkeit, Zähigkeit, die Erstarrungsdauer sind feststehende, einfache und messbare Grössen, die mit derselben Sicherheit wie beim Stahl bestimmt werden können. Die Festigkeit, überhaupt alle Eigenschaften des Betons in irgend welcher Zusammensetzung mit Sand können sofort ermittelt werden. Es erübrigt nur die Wahl eines guten Steines, der sich gut schlagen lässt, so dass die Entstehung von Hohlräumen möglichst verhindert wird. Durch geeignete Zusammensetzung, gute Mischung, einigermaassen sorgfältiges Ausstopfen und eine gut passende Lehre erreicht man eine so gut wie ganz luftdichte und fugenfreie Fläche. Sind bei der Beseitigung der Lehren Luftlöcher vorhanden, und werden sie sofort ausgestrichen und die Oberfläche nachpolirt, während der Beton noch frisch ist, so erzielt man einen ausgezeichneten Putz. Dazu kann man durch künstliche Fugen gewünschtenfalls ein mauerwerkartiges Aussehen erreichen. Die meisten Brücken auf der Peking-Paotingfu-Bahn sind auf Pfählen gegründet, weil der grösste Theil der von der Hauptlinie durchzogenen Gegend aus angeschwemmter Masse besteht. Auf Felsen ist man nur an einer einzigen Stelle in einem Einschnitt gestossen. Der Norden des Landes liefert wenig oder gar kein Holz, jedenfalls keins, das sich zu Pfählen eignet. Letztere bezieht man daher aus der Umgebung von Futschau, die für ganz China Bau- und Gerüstmaterial liefert. Das Einrammen der Pfähle ist theils von Hand, theils mit Dampframmen bewerkstelligt worden. Bei einer Brücke wurden die Flügel auf Betonmauern gegründet, bei einer anderen über einen sehr reissenden, stark veränderlichen Fluss wurden die Fundamente auf pneumatischem Wege hergestellt.

Die bedeutendsten Brücken auf der etwa 128 km langen Hauptlinie Peking-Paotingfu sind folgende:

Ueber den Hun-Ho:	15	Oeffnungen von je	30,5 m lichter Weite,
„ „ Liu-Li-Ho:	12	„ „ „	18,3 „ „ „
„ „ Tschu-Ma-Ho:	15	„ „ „	18,3 „ „ „
„ „ Pei-Ho:	11	„ „ „	18,3 „ „ „
	18	„ „ „	9,15 „

Im ganzen zählt die genannte Linie 80 Brücken von je 3 m Oeffnung und darüber, deren gesammte lichte Weite 2 440 m ausmacht, so dass annähernd 19 m Oeffnung auf das Kilometer Bahn entfallen. Daraus, dass fast diese ganze Länge zur Ueberbrückung von Wasserläufen dient, und die wenigen Brücken, die für den Wagenverkehr hergestellt wurden, während der Regenzeit immer zugleich Durchlässe bilden, lässt sich entnehmen, wie reichlich für Vorfluth gesorgt werden musste. Das Land ist etwa 9 Monate im Jahre vollständig trocken und leidet unter Regenmangel. Im Winter fällt etwas feiner Schnee, der jedoch gegen Mittag schnell wegschmilzt und verdunstet. Selbst im Winter ist die Luft in Nordchina so trocken, dass ein herabfallendes brennendes Streichholz das niedrige Gras sofort entzündet. Juli und August sind die eigentlichen Monate der Niederschläge, und es regnet dann für das ganze Jahr. Die Hälfte der jährlichen Niederschläge rühren von einigen wenigen ausserordentlich heftigen Wolkenbrüchen her. Die Flüsse, deren Bett vielfach 9 Monate hindurch trocken liegt, steigen dann plötzlich derart, dass sie aus den Ufern des engen Bettes heraustreten, die ganze Umgebung überschwemmen und die

Durchlässe und Brücken stark auf die Probe stellen. Europäische Reisende, selbst Ingeniöre, wundern sich, so ausgedehnte Brückenbauwerke anscheinend über geackerte Felder oder über harmlos aussehende Sümpfe geführt zu sehen. Ein Blick auf dieselben während oder nach einem Regenguss genügt jedoch, um sich von deren Nothwendigkeit zu überzeugen. Diese harmlos aussehenden Stellen, bei deren flüchtigem Anblick man kaum eine Bodenvertiefung wahrnimmt, bilden zeitweise das Bett gewaltiger Ströme, deren Wassermassen bei mangelnder Vorfluth die Bahn durchbrechen müssten. So befindet sich beispielsweise die Tschu-Ma-Ho-Brücke an dem einen Ende eines 3,2 km weiten Thales, dessen Lauf noch drei andere kleinere Brücken aufweist. Das im Sommer unter der Brücke durchfliessende unscheinbare Bächlein schwillt nach einem starken Regengusse derart an, dass es bis auf 0,3 m von den Trägern ansteigt und das Thal seiner ganzen Breite nach mit einer durchschnittlich 3 m hohen Wasserschicht bedeckt. Man kann sich von der Beschaffenheit des Bettes und der Geschwindigkeit der Fluthwelle eine Vorstellung daraus machen, dass ein 0,3 m starker und 7,3 m langer Pfahl, der für eine vorläufige Brücke 6,1 m tief ins Flussbett eingerammt war, noch weggewaschen wurde. Dass unter diesen Umständen für die grösseren Brücken besondere Schutzbauten erforderlich sind, ist klar; Betonblöcke von 800 kg Gewicht werden rings um die Brückenpfeiler versenkt. Trotz seines gewaltigen Gewichtes wurde bei einer Brücke ein derartiger Block etwa 300 m stromabwärts getragen. Für kleinere Brücken ist ein stündlicher Abfluss von 2,5 cm, auf das ganze Ueberschwemmungsgebiet gerechnet, das geringste mit Sicherheit zulässige Maass. Bei kleinen Durchlässen wird selbst dieses überschritten. Diesen gewaltigen Regengüssen gehen gewöhnlich kleinere voraus, die den Boden vollständig durchweichen und sättigen, so dass schon nach 5 Minuten von weiterer Regenaufnahme keine Rede mehr sein kann, vielmehr das ganze herunterkommende Wasser abgeführt werden muss. Bei dem völligen Mangel an Aufzeichnungen über Hochwasserstand, Stromtiefe und Stromgeschwindigkeit ist der Ingeniör natürlich für die Beurtheilung der erforderlichen Brückenöffnungen und Brückenfundamente lediglich auf die zum Theil einander widersprechenden und durch mündliche Ueberlieferung erhaltenen Angaben der Eingeborenen angewiesen. Die Höhe eines Hochwassers vergegenwärtigen sich die Chinesen beispielsweise durch die Thatsache, dass das Wasser bis zu ihrem Kartoffelfeld, bis zu den Thürstufen oder bis an die Fenster reichte; immerhin lassen sich aber durch Vergleichung solcher Angaben ziemlich zuverlässige Ergebnisse erzielen. Sämmtliche Brücken sind nach Normalien ausgeführt, die von dem technischen Beirath der kaiserlichen Bahnen, Benjamin Baker, entworfen sind. Während der letzten 6 Jahre sind die meisten dieser Brücken in den Werkstätten der Eisenbahn gebaut worden. Man hat es nicht für zweckmässig befunden, Ausnahmekonstruktionen zu verwenden; schräge Brücken kommen im ganzen Netz nicht vor. In keinem einzigen Falle hätten sich auch die Kosten einer solchen niedriger gestellt, als für gerade Brücken.

Die Stationsgebäude haben Wohn- und Diensträume für einen eingeborenen Stationsvorsteher, die Beamten der Fahrkartenausgabe und des Eisenbahntelegraphen sowie Wohnräume für die Diener und Kulis derselben. Auf der Strecke Peking-Paotingfu befinden sich bei allen Stationen III. Klasse die Diensträume hinter dem Hauptgleise, in der Präfekturstadt Paotingfu auf dem Bahnsteig.

Diese Gebäude sind aus Luftziegeln hergestellt, die, obwohl ein ärmliches Material, wo es auf Gewicht und Haltbarkeit ankommt, dennoch für die gewöhnlichen Zwecke gut genug und wetterbeständig sind. Sämmtliche Dächer sind aus Eisenwellblech hergestellt, das allein unter allen Witterungsverhältnissen dicht bleibt, und dessen Unterhaltung weder mit Schwierigkeiten, noch mit besonderen Kosten verknüpft ist. Derartige einfache Gebäude mit einem seitlich angebrachten kleinen und aufs bescheidenste ausgestatteten Erfrischungszimmer sind zweckentsprechend und genügen auch vollkommen den Anforderungen der Eingeborenen.

Das Mauerwerk der Brücken wurde erst nach der Schienenlegung ausgeführt, indem die betreffenden Stellen inzwischen umgangen oder, wo es erforderlich war, vorübergehend überbrückt wurden. Nach Maassgabe der Fertigstellung des Bahnkörpers wurde das endgültige Gleis auf den Strecken zwischen den Kunstbauten und dem Aushilfsgleis verlegt. So konnten durchgehende Züge auf der ganzen Strecke schon lange verkehren, ehe das Mauerwerk des grössten Theiles der Brücken begonnen wurde. Hierdurch war es möglich, Betonschotter und Bruchsteine aus einem an einer Zweigstrecke liegenden Steinbruche sowie Cement, Sand und Betriebsmaterial billig als Zugladungen nach den Verwendungsstellen zu befördern. Durch Vermeidung der Karrenzufuhr und dadurch, dass die Schienenlegung vor der Fertigstellung des Brückenmauerwerks erfolgte, wurde erheblich an Kosten gespart. An Schotter und Bruchsteinen wurden insgesammt ungefähr 200 000 t gefahren; für jede Zugladung wären etwa 1 000 Karren- oder 10 000 Packmauleseltage erforderlich gewesen. Die Verwendung von Schubkarren beschränkte sich deshalb nur auf die Beförderung der Pfähle und des Rammmaterials sowie der geringen Mengen von Schotter, Sand und Cement zur Vollendung der Durchlässe und einiger kleineren Brücken, für die Aushilfsgleise selbst bei den niedrigen Preisen der Erdarbeiten nicht angebracht gewesen wären. Die Ausführung von Erdarbeiten ist in China verhältnissmässig leicht. Wie in allen Ländern, wo Boden und Arbeitslöhne billig sind, wird der Damm aus Seitenentnahmen hergestellt. Das Verfahren hat den Vorzug der Einfachheit und Billigkeit. Massenausgleich durch Längentransporte und die Verwendung von Kippwagen für jede einigermaassen beträchtliche Beförderungslänge kann bei den im Osten herrschenden Arbeitsverhältnissen nicht lohnen. Seit Jahrtausenden werden in China fortgesetzt umfangreiche Erdbauten jeder Art ausgeführt, und die Chinesen bedürfen keiner besonderen Anweisung dazu. Man gebe ihnen nur die Richtungen und die Maasse an, und sie werden das übrige ohne jegliche europäische Hilfe mit peinlicher Genauigkeit ausführen. Man kann daher Strecken von etwa 80 km Länge ohne Bedenken einem einzigen verantwortlichen eingeborenen Unternehmer anvertrauen; ist der Vertrag mit ihm abgeschlossen, so erübrigt nur, die ausgeführte Arbeit aufzunehmen und für dieselbe Abnahmescheine auszustellen. Solche Erdarbeiten sind von der Jahreszeit abhängig und können gleich nach Verschwinden des Frostes aus dem Boden in Angriff genommen werden, müssen aber eingestellt werden, sobald die erste Ernte reif ist und die Ueberschwemmung heranrückt, weil die Erdarbeiter dann nach Hause zurückkehren, um ihre Ernte einzuheimsen, ihre Häuser während der Ueberschwemmungszeit zu bewachen und, wenn dieselben nicht unter Wasser stehen, die zweite Ernte zu mähen. Diese Arbeiter kommen meist aus den Ueberschwemmungsgebieten. Die im Frühjahr begonnenen Arbeiten können deshalb nur etwa drei Monate fortgeführt werden; während dieser Zeit stehen jedoch so viele Arbeiter zur Verfügung, dass Dämme, selbst Einschnitte von jeder vorkommenden Höhe ausgeführt werden können. Wenn die Hirse gemäht ist, können die Erdarbeiten wieder aufgenommen und so lange fortgesetzt werden, bis der Boden von neuem hartgefroren ist, d. h. einen oder zwei Monate lang. In der Regel aber können Putz- und Ergänzungsarbeiten nur im Herbst ausgeführt werden, da man die Dämme zwecks völligen Setzens möglichst lange dem Regen aussetzt. Die Absteckung der Linie muss unmittelbar vor Beginn der Erdarbeiten erfolgen, da sonst der Verlust sämmtlicher Pflöcke zu gewärtigen wäre. Die Absteckung kann aber mit Erfolg nur im Herbst und Winter stattfinden, wenn das 4,50 m hohe „Kuliang", Getreide, herunter ist. Hieraus geht zur Genüge hervor, dass in Nordchina Erdarbeiten eigentlich nur im Frühjahr in Angriff genommen und nur kurze Zeit fortgeführt werden können. Es darf daher nicht als ausserordentliche Leistung angesehen werden, dass die Erdarbeiten einer Bauabthei-

lung von 130 km Länge in zwei oder drei Monaten fertiggestellt werden, und ein chinesischer Unternehmer aus der Gegend des gelben Flusses rechnet sich eine derartige Leistung nicht besonders hoch an. Der Ankauf des Geländes kann nach Maassgabe der Absteckung und ebenso schnell wie diese erfolgen. Er ist mit keinerlei Schwierigkeiten verknüpft, sofern man mit einem angesehenen eingeborenen Beamten zu thun hat, der mit genügender Vollmacht aus Peking versehen ist. Die Gräber reicher oder einflussreicher Familien müssen geflissentlich vermieden werden; die der mittleren oder ärmeren werden, wenn sie sich auf der Linie befinden, zu einem festgesetzten Preise bezahlt und von den betreffenden Familien weggeschafft. Derartige Verlegungen von Gräbern müssen vielfach in einem Lande wie China vorgenommen werden, wo jede Familie ihren eigenen Friedhof auf dem ihr von dem „Guten Joss-Mann" (chinesischen Götzen) bezeichneten Fleck anlegt.

Zum Schluss bemerkt der Verfasser, dass Eisenbahnen unter englischer Verwaltung auf befriedigende Einnahmen rechnen können trotz der sehr bescheidenen chinesischen Ansprüche, vermöge deren ein Kuli ohne schweres Gepäck 160 km einschliesslich Nahrung und Herberge mit geringeren Kosten durchwandert, als gegenwärtig das Fahrgeld auf den Eisenbahnen beträgt. Ein solcher Betrieb sei aber nur möglich, wenn das Betriebspersonal zum grossen Theil aus Chinesen besteht und die Weissen gut ausgenutzt werden, wobei einerseits die mittelmässige Leistungsfähigkeit und geringe Ehrlichkeit niedrig, die grössere Leistungsfähigkeit und bessere Charaktereigenschaften andererseits bedeutend höher anzuschlagen sind.

Die Untergrundbahnen in London.

Bereits gegenwärtig ist in London ein unterirdisches Bahnnetz von 80 km Länge theils fertig gestellt, theils in der Ausführung begriffen, und zur Zeit liegen dem Parlament Anträge von sieben weiteren Gesellschaften vor, die dem bisherigen Netz neue Maschen hinzufügen möchten. Unter diesen Umständen erscheint es sehr zeitgemäss, dass „Engineering" den heutigen Stand der Londoner Untergrundbahnfrage zum Gegenstand einer längeren Besprechung macht und mit nachdrücklichen, mahnenden Worten darauf hinweist, welch' schwere Verantwortung sich unser heutiges Geschlecht durch ein unüberlegtes Vorgehen in dieser so überaus wichtigen und schwierigen Angelegenheit der Nachwelt gegenüber auferlegen würde. Was jetzt in dieser Sache begonnen und ausgeführt wird, muss für eine lange Folgezeit maassgebend und entscheidend werden, und diese Ueberzeugung drängte sich dem Parlament in seiner letzten Sitzung von selbst auf, als gleichzeitig jene sieben Anträge auf Konzessionirung von Londoner Untergrundbahnen zur Vorlage kamen, in denen jeder Unternehmer für sich selbst die denkbar grössten Vortheile erstrebte, ohne irgend welche Rücksicht auf das allgemeine Beste zu nehmen. Hatte doch jeder Antragsteller nur darauf gesehen, für sich eine möglichst einträgliche Baulinie herauszufinden, unbekümmert darum, ob dieser Plan sich auch in ein wohldurchdachtes, die ganze Gemeinde gleichmässig umfassendes Netz einpassen und einfügen würde. Das Parlament schob daher die Entscheidung über die gesammte Frage hinaus, indem es die einzelnen Anträge einer grösseren Kommission zu gemeinsamer Berathung überwies. Gegenwärtig nun hat diese Kommission ihren Bericht erstattet, nachdem sie eine Anzahl von berathenden Sitzungen abgehalten und eine ganze Anzahl von Zeugen vernommen hat. Das Endergebniss ihrer Erwägungen lässt sich kurz in folgenden Leitsätzen zusammenfassen. 1. Es ist nothwendig, dass das unterirdische Bahnnetz von grösseren, sorgfältig ausgewählten Verkehrsmittelpunkten ausgeht und zwar von Stellen, an denen zahlreiche Personen täglich ihren Weg nach anderen Stadtgegenden anzutreten pflegen. 2. Es ist wünschenswerth, dass der Londoner Stadtvertretung und den Grafschaftsräthen der umliegenden ländlichen Bezirke eine berathende Stimme bei den zur Vorbereitung solcher Angelegenheiten eingesetzten parlamentarischen Kommissionen eingeräumt werde. 3. Bei der Genehmigung von Schleifenbahnen im Innern der Stadt ist mit äusserster Vorsicht zu Werke zu gehen in der Erwartung, dass der Raum später für andere Bahnanlagen erforderlich werden könnte. 4. Es ist nothwendig, dass die Ertheilung der Bahnkonzession sich nicht auf den Untergrund der öffentlichen Strassen und Plätze beschränkt, sondern dass die Bahnen auch unter Privatgrundstücken hindurchgeführt werden. 5. An allen Stellen, wo Untergrundbahnen kreuzen, sollten Umsteigestationen eingerichtet werden. 6. In jede Konzession einer Untergrundbahn muss eine Bedingung eingefügt werden, welche die Bahn zum Ersatz für etwaigen Schaden verpflichtet, der durch die von ihr verursachten Erderschütterungen entsteht. 7. Allen Untergrundbahnen ist die Verpflichtung zur Ablassung fahrplanmässiger Arbeiterzüge aufzuerlegen. 8. Dem Handelsamte ist die Weisung zu ertheilen, dass es über die zur Zeit in Amerika eingeführten Systeme von Untergrund- und Unterpflasterbahnen eingehende örtliche Erhebungen veranstaltet.

Hierzu bemerkt „Engineering", dass diese Leitsätze zwar sehr gut und anerkennenswerth seien, dass die Wichtigkeit und Schwierigkeit der Sache aber ganz andere, weit einschneidendere Maassregeln fordere und dass zunächst ein Eingreifen der Gesetzgebung unumgänglich nothwendig sei, welches mit dem veralteten, abergläubischen (?) Rechtsbegriffe breche, nach welchem sich das Eigenthum des Bodeneigenthümers bis an den Mittelpunkt der Erde erstrecke. Es sei ein Unsinn, dem Besitzer der Oberfläche auch dann eine Entschädigung in Gestalt einer Bodenrente zuzubilligen, wenn 20 m unter Grund ein Stollen unter seiner Besitzung vorgetrieben werde. Ebenso gut wie der Eigenthümer eines Weges sich ein solches Eingreifen müsse gefallen lassen, sei es den heutigen Rechtsbegriffen angemessen und entsprechend, eine gleiche Verpflichtung auch den Grundbesitzern aufzuerlegen. Selbstredend aber sei ihnen für etwaige thatsächliche Schädigungen, die sie in der Ausübung ihrer bisherigen Nutzungsrechte erführen oder zu befürchten hätten, in ausgiebigster Weise Ersatz und durch eine sorgfältige Bauart des Tunnels volle Sicherheit gegen zukünftige Störungen zu geben.

Wir müssen gestehen, dass wir mit grossem Interesse von diesem Vorschlage Kenntniss genommen haben, nach welchem — wenn zunächst auch nur de lege ferenda — unseres Wissens zum ersten Male auf den Bau von Untergrundbahnen diejenigen Grundsätze angewandt werden sollen, welche seit den Zeiten der Hohenstaufen im deutschen Bergrechte die leitenden und maassgebenden geworden sind; Grundsätze, die sich seit dieser Zeit bei uns in praktischer Geltung erhalten und bewährt haben und dem vaterländischen Gewerbefleisse zu so unendlichem Segen geworden sind.

Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— Zur Ueberfüllung der Eisenbahnabtheile erhält die „Nordd. Allg. Ztg." aus Anlass des auch von uns s. Zt. in Nr. 80 S. 1232 und Nr. 86 S. 1332 erwähnten Prozesses von sachverständiger Seite folgende Zuschrift

Vor einiger Zeit machte ein Prozess die Runde durch die Zeitungen, den ein Justizrath W. gegen die königliche Eisenbahndirektion Berlin angestrengt und in erster Instanz gewonnen haben soll. Herr W. war mit seiner Gattin am Himmelfahrtstage in der II. Klasse eines Vorortzuges von Berlin nach Potsdam gefahren. Er und seine Begleiterin hatten Sitzplätze gehabt. Auf der Strecke Charlottenburg-Wannsee war das Abtheil aber angeblich mit 21 Personen besetzt, die zum grössten Theil stehen mussten, was natürlich auch den sitzenden Reisenden recht lästig war. Herr W. soll wegen dieser „minder-

werthigen Beförderung" einen Theil des gezahlten Fahrpreises, und zwar den Unterschied zwischen dem Preise der II. Klasse und dem angeblich niedrigsten Preise, dem Militärfahrpreise, zurückverlangt und die Eisenbahn in der That — unter Anwendung einer Bestimmung des Bürgerlichen Gesetzbuchs — zur Zurückzahlung verurtheilt worden sein. In einem grossen Theil unserer Presse ist dieses Erkenntniss mit Jubel begrüsst worden. Jetzt endlich, so wurde ausgeführt, wird die Eisenbahn dafür sorgen müssen, dass die unleidliche Ueberfüllung der Wagen der Stadt- und Vorortbahnen abgestellt wird. Ueber das „Wie" hat sich aber kluger Weise niemand ausgesprochen.

Selbstverständlich wird die Eisenbahndirektion gegen das Urtheil Berufung eingelegt haben. Schon vom rein rechtlichen Standpunkte aus scheint uns die Begründung, soweit die Zeitungen sie mittheilen, recht anfechtbar. Indessen wird hierüber ja voraussichtlich die zweite Instanz zu befinden haben. Die Eisenbahn soll also durch einen Richterspruch genöthigt werden, dafür zu sorgen, dass in Zukunft auch im Stadtbahn- und Vorortverkehr nur so viel oder ausnahmsweise doch nur wenig mehr Personen in den Wagen zugelassen werden. als Sitzplätze vorhanden sind. Würde damit in der That den Interessen der ganz überwiegenden Mehrzahl der Reisenden, den Interessen insbesondere aller der Personen gedient sein, die für ihre geschäftlichen Fahrten zwischen ihren Wohnungen und ihren Büros sowie innerhalb der Stadt auf die Benutzung der Stadt- und Vorortbahnen angewiesen sind?

Der ganze Betrieb der Stadt- und Vorortbahnen ist bekanntlich anders eingerichtet, als der der Fernbahnen. Er vollzieht sich je nach der Tageszeit in mehr oder minder kurzen Intervallen und in geschlossenen, der Zugkraft der Lokomotiven angepassten Zügen. Die Zahl der Wagen je nach der Frequenz beliebig zu vermehren oder auf Zwischenstationen Wagen einzusetzen, ist unausführbar. Bei Einrichtung musste von vornherein auf eine selbständige Mitwirkung des Publikums gerechnet werden. Es sollte sich entwöhnen von der Bevormundung durch die Beamten, sich die Plätze selbst suchen, die Wagenthüren selbst öffnen und schliessen und selbst darauf achten, dass es in den richtigen Zug einstieg, und, wenn der einfahrende Zug überfüllt, auf den nächsten warten, genau so, wie das Publikum schon jetzt bei Benutzung der Strassenbahnen zu verfahren pflegt, deren Intervalle zu den Tageszeiten, um die es sich hier allein handelt, auch im allgemeinen nicht kürzer sind. Nur unter dieser Voraussetzung konnten die kurzen Aufenthalte auf den Stationen, die rasche Zugfolge und die beschleunigte Abfertigung der Züge angeordnet werden. Bei dem an Sonn- und Festtagen und auch in den Abendstunden an Werktagen vielfach vorhandenen Massenandrange von Reisenden ist dabei allerdings eine Ueberfüllung der Personenwagen unter Umständen nicht zu vermeiden.

Diese Selbständigkeit, an die das Publikum sich in seinem eigenen Interesse gewöhnen musste und gewöhnt hat, liesse sich nun ganz sicherlich nicht aufrecht erhalten, wenn die Eisenbahn gezwungen würde, den Betrieb so zu gestalten, dass jede Ueberfüllung der Wagen unter allen Umständen vermieden wird. Die Eisenbahn müsste dann die Bahnpolizeibeamten auf den Stationen anweisen, die Besetzung aller Züge auf das sorgfältigste zu überwachen, die gleichwohl überfüllten Abtheile von den überzähligen Reisenden zu räumen, unter Umständen solche Reisende in Strafe zu nehmen. Das würde bei der raschen Zugfolge mit Nothwendigkeit zu erheblichen Störungen des regelmässigen Betriebes führen. Die jetzt meist nur ½ Minute betragenden Aufenthaltszeiten müssten wahrscheinlich auf mindestens zwei Minuten im Durchschnitt ausgedehnt werden. Das gegenwärtig auf den Bahnsteigen beschäftigte Personal würde sicherlich zur Aufrechterhaltung der Ordnung nicht genügen. Es müssten etwa 24 Bedienstete auf jeder Station ununterbrochen im Dienst gehalten werden, um den Reisenden die freien Plätze anzuweisen und das Einsteigen in besetzte Abtheile zu verhindern. An Sonn- und Festtagen würde auch das nicht ausreichen, vielmehr die Hilfe der Polizei oder des Militärs in Anspruch genommen werden müssen. Zu welch unerquicklichen Scenen dies an schönen Sonntag-Nachmittagen führen würde, mag sich jeder selbst ausmalen.

Die Verlängerung der Aufenthalte hätte fernerhin eine Verlängerung der Fahrzeit der Züge mindestens um ein Drittheil ihrer jetzigen Dauer zur Folge. Es würde daher z. B. auf der Stadtbahn die jetzige Zugfolge nicht mehr durchgeführt werden können. In den Zeiten des lebhaften Verkehrs folgen jetzt auf der Stadtbahn die Züge in 2½ Min. Abstand. Bei nur 2 Min. Aufenthalt auf den Stationen würde der Abstand der Züge auf mindestens 3½ Min. vergrössert werden müssen. Es würden also nicht mehr, wie jetzt, 24 Züge, sondern nur 16 Züge in der Stunde befördert werden können. Die jetzige Leistungsfähigkeit der Stadtbahn würde also sehr erheblich, etwa um ein Drittheil, vermindert werden. Damit würde also gerade in der Zeit des lebhaften Verkehrs ein sehr erheblicher Theil der jetzt die Stadtbahn benutzenden Personen von der Beförderung öfter ausgeschlossen werden müssen.

Als Beispiel, in welchem Maasse die Fahrtdauer der Züge auf einzelnen Strecken verlängert werden müsste, wenn die Aufenthaltszeiten auf nur 2 Minuten ausgedehnt werden, sei folgendes angeführt:

Es beträgt die Fahrzeit für einen zur Abfahrstation zurückkehrenden Nordringzug jetzt 101 Minuten, in Zukunft 140 Minuten, die Fahrzeit zwischen dem Schlesischen Bahnhof und Charlottenburg auf der Stadtbahn jetzt 33 Minuten, in Zukunft 46 Minuten, für einen Stadt-Südringzug jetzt 96½, in Zukunft 131½ Minuten, auf der Wannseebahn zwischen Berlin und Wannsee jetzt 34½, in Zukunft 43½ Minuten. Für die Züge der neuen Vorortbahn Berlin (Ringbahnhof)-Gross-Lichterfelde soll die Fahrzeit nach dem in Aussicht genommenen Fahrplan 18 Minuten betragen. Sie müsste auf 23 Minuten verlängert werden. Bei den auf Ferngleisen und insbesondere bei den auf den Ferngleisen der Stadtbahn verkehrenden Vorortzügen (wie zwischen dem Schlesischen Bahnhof und Fürstenwalde) würden die Züge mit der verlängerten Fahrtdauer theilweise zwischen den Fernzügen überhaupt nicht mehr ausreichenden Platz finden und deshalb zum Theil ausfallen müssen. Alles dies bei einer Verlängerung des Aufenthalts der Züge auf nur 2 Minuten. Sollte dieser nicht ausreichen, so würde selbstverständlich eine noch bei weitem grössere Einschränkung des Verkehrs nothwendig werden.

Wir brauchen kein Wort darüber zu verlieren, in welcher geradezu verhängnissvollen Weise eine derartige Einschränkung des Stadtbahnverkehrs das gesammte geschäftliche und häusliche Leben der Reichshauptstadt beeinträchtigen würde. Aber die zwei Minuten würden in Zeiten grossen Andranges sicherlich auch nicht zur Abfertigung der Züge reichen und damit eine Unregelmässigkeit im Betriebe bewirkt werden, die die grössten Gefahren in sich trüge. Nur bei möglichst starrer Einhaltung des Fahrplans lässt sich eine so dichte Zugfolge wie auf der Stadt-, Ring- und Vorortbahn ohne Gefährdung der Sicherheit durchführen.

Heute gilt im allgemeinen der Berliner Stadt- und der Vorortverkehr als mustergültig, er wird insbesondere von den zahlreichen die Reichshauptstadt besuchenden Fremden als solcher anerkannt. Als neuerdings von dem Rückgang des Verkehrs infolge der Ausdehnung der elektrischen Strassenbahn in den Zeitungen gesprochen wurde, trat sofort das Verlangen nach einer Herabsetzung der Fahrpreise auf, um diesen Rückgang wieder auszugleichen. Auf derartige Wünsche wird, wie wir vermuthen, die Eisenbahnverwaltung allerdings schwerlich eingehen. Sie würde ihre Aufgabe verkennen, wenn sie mit den städtischen Verkehrsmitteln, denen die Pflege des örtlichen Verkehrs in erster Linie zukommt, in Wettbewerb treten wollte. Aber wir möchten doch auf den eigenthümlichen Widerspruch aufmerksam machen, wie von derselben Presse einmal die Beseitigung der Ueberfüllung der Wagen — also eine Einschränkung des Verkehrs — und das andere Mal die Herabsetzung der Fahrpreise — also eine Vermehrung des Verkehrs — gefordert wird!

Eine ruhige Ueberlegung aller dieser Umstände wird unserer Meinung nach zu dem Ergebniss führen müssen, dass eine zeitweise Ueberfüllung der Stadt- und Vorortbahnwagen jedenfalls ein geringeres Uebel ist, als eine so einschneidende Maassregel, wie sie mit Nothwendigkeit getroffen werden müsste, wenn die Eisenbahnverwaltung sich gezwungen sehen sollte, ihren Betrieb mit den in dem vorgedachten richterlichen Erkenntniss ausgesprochenen Grundsätzen in Einklang zu bringen, und ferner, dass die einzig mögliche Remedur in den Händen des Publikums liegt. Und wie ist es mit der Ueberfüllung der Stadtbahnen in anderen Grossstädten? Wer z. B. in Newyork auf der Hochbahn, in Paris auf der Stadtbahn gefahren ist, der wird sich überzeugt haben, dass man dort überfüllte Wagen ebenso gut kennt, wie bei uns, ohne dass sich das Publikum sonderlich beklagt. Und wie hat man sich in Wien gegen die Ueberfüllung der neuen Stadtbahn an Sonntagen geschützt? Man hat die Fahrpreise an diesen Tagen einfach erhöht. Das wäre ja auch ein sehr wirksames Mittel, den Verkehr auf der Stadtbahn und den Vorortstrecken einzuschränken und der Ueberfüllung der Wagen vorzubeugen. Ob dieses aber dem Berliner Publikum erwünscht sein würde, das erscheint uns doch einigermaassen zweifelhaft.

— **Die neue Vorortsstrecke Gross-Lichterfelde Ost (Anhalter Eisenbahn)-Berlin Potsdamer Bahnhof**, über welche wir in dem Leitaufsatz in Nr. 79 d. Ztg. berichteten, wird am 1. Dezember dem Verkehr übergeben. Der demnächst zur Veröffentlichung kommende Fahrplan wird nach einer den „Berl. N. Nachr." zugehenden Zuschrift die Erwartungen aller Interessenten bei weitem übertreffen. Es soll in Wirklichkeit in der Hauptsache ein 15- und 20-Minutenverkehr eingerichtet werden. Von Morgens bis in die Vormittagsstunden hinein werden die Züge in Zwischenräumen von 15 Minuten, bis Nachmittags um 5 Uhr von 20 Minuten, von da bis Abends 8 Uhr wieder von 15 Minuten und sodann bis 12 Uhr von 20 Minuten verkehren

Der letzte Zug von Berlin nach Gross-Lichterfelde wird Nachts 1 Uhr abgelassen, während der letzte Zug von Gross-Lichterfelde bis Berlin um 1 Uhr 23 Minuten abgeht. Während bisher nach jeder Richtung nur 35 Züge verkehrten, werden vom 1. Dezember ab nicht weniger als 67 Züge den Verkehr von Berlin nach Lichterfelde und ebenso viele in umgekehrter Richtung den Verkehr vermitteln. Trotz der etwas längeren Fahrstrecke wird die bisherige Fahrzeit von 18 Minuten beibehalten werden. Dass die so erheblich verbesserte Zugverbindung der Entwickelung des östlichen Ortstheiles von Gross-Lichterfelde in erheblichem Maasse zu Statten kommen wird, kann als selbstverständlich gelten. Jedenfalls haben die Einwohner dieses Ortstheiles Veranlassung, der königlichen Eisenbahndirektion für die auch die weitgehendsten Wünsche berücksichtigenden Verbesserungen der Zugverbindung dankbar zu sein, und die Vereine, die seit Jahren deswegen vorstellig geworden sind, erkennen das dem Orte erwiesene Wohlwollen in hohem Grade an. Wir hören, dass den Eisenbahnbehörden demnächst der Dank der Einwohnerschaft durch die sie vertretenden Vereine ausgesprochen werden soll.

— **Betriebseröffnungen.** Die nachstehend aufgeführten Eisenbahnstrecken sind in letzterer Zeit bezw. werden demnächst dem öffentlichen Betriebe übergeben:

1. am 6. d. Mts. die 19,7 km lange vollspurige Kleinbahn K l e i n e n g s t i n g e n - G a m m e r t i n g e n der hohenzollernschen Kleinbahngesellschaft in Sigmaringen für den Gesammtverkehr. Die Linie schliesst in Kleinengstingen an die württembergische Staatsbahn an, wird von der westdeutschen Eisenbahngesellschaft, Abtheilung Stuttgart, betrieben und hat folgende Verkehrsstellen: Kleinengstingen, Haidkapelle, Trochtelfingen, Mägerkingen, Mariaberg, Bronnen und Gammertingen;
2. am 11. d. Mts. die 36,81 km lange vollspurige Theilstrecke G l i e s m a r o d e - M a t t i e r z o l l der Braunschweig-Schöninger Eisenbahngesellschaft für den Güterverkehr mit den Stationen Rautheim, Hötzum, Salzdahlum, Ahlum, Wendessen, Wittmar, Remlingen, Semmenstedt, Winnigstedt und Mattierzoll. In letztgenannter Station schliesst die Bahn an die preussische Staatsbahn (Strecke Börssum-Jerxheim) sowie an die Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll und in Gliesmarode an die braunschweigische Landeseisenbahn an;
3. am 14. d. Mts. die vollspurige, 21,21 km lange Reststrecke G o l l u b i e n - C a r t h a u s der Nebenbahn Berent-Carthaus mit der Station Carthaus und den Haltestellen Gr.-Kresin und Semlin für den Gesammtverkehr sowie der nur dem Personen- und Wagenladungsgüterverkehr dienenden Haltestelle Thurmberg. Die neue Bahn schliesst in Gollubien und Carthaus an die preussischen Staatsbahnen an. Gleichzeitig wird die seit 1. Oktober d. J. nur für den Güterverkehr in Wagenladungen dienende Strecke Berent-Gollubien mit den Stationen Gr.-Neudorf, Sykorschin und Gollubien auch für den Gesammtverkehr eröffnet.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks-, und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis einschl. 7. November d. J. in $5\frac{1}{2}$ Arbeitstagen 82 398 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14 981 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 86 568 und auf den Arbeitstag 15 739 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. November d. J. auf den Arbeitstag 758 und im ganzen 4 170 Doppelwagen oder 4,8 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn.** Die Strecke Warschauer Brücke - Hallesches Thor - Potsdamer Platz wird, wie nunmehr als feststehend anzusehen ist, am 15. Dezember eröffnet. Die Eröffnung der Strecke bis zum Nollendorfplatz und zum Zoologischen Garten dürfte alsbald folgen, so dass aller Voraussicht nach die gesammte ursprünglich geplante Bahn am 1. Januar 1902 in Betrieb sein wird. In letzter Zeit ist an den Ausbau einer Verlängerung der Untergrundbahn bis zur Fasanenstrasse gegangen worden, die noch einige Aufstellungsgleise für die Betriebsmittel enthalten, an denen es an diesem Punkte, insbesondere auch bisher mit Rücksicht auf die jüngst erfolgten Nachbestellungen gefehlt hat. Die Ausführung dieses im Zuge der Hardenbergstrasse liegenden Abschnittes verursacht nicht unerhebliche Schwierigkeiten. Die Untergrundbahn zieht sich hier zwischen den Säulenstellungen der Stadtbahn durch, deren Grundmauerwerk durch neues, tiefer hinabzuführendes ersetzt werden muss. Zwischen diese neuen Grundmauern legt sich mit knappem seitlichen Spielraum der Tunnel. Der Grundwasserzudrang ist hier recht bedeutend; mittelst zweier Lokomotiven, die Tag und Nacht im Betrieb sind, wird der Grundwasserspiegel — ähnlich wie bei den bisherigen Ausführungen — bis unter die Bausohle des Tunnels abgesenkt. Die Wagenaufstellungsgleise im Tunnel werden, was die Wasserhaltung noch erschwert, Revisionsgruben erhalten. Die mittleren beiden Gleise werden bei späterer Verlängerung der Bahn nach Charlottenburg die Hauptgleise.

Die beiden erwähnten Säulenreihen der Stadtbahn haben bei den Bauten Ersatz gefunden durch hölzerne Bockgerüste, die die durchgehenden Träger der Stadtbahn unterstützen. Diese Tragekonstruktionen müssen beständig auf Senkungen geprüft werden, die sie unter der Last erleiden können; jede Senkung kann sofort durch Topfschrauben, auf denen das stützende Holzwerk ruht, beseitigt werden. Die Prüfung geschieht in gewöhnlicher Weise mit dem Nivellirinstrument. Zu Beginn des Baues kamen stärkere Senkungen vor, jetzt betragen sie in der Woche etwa 5 mm. Die Eisenbahnverwaltung bat dauernd einen Beamten an der Baustelle, der angewiesen ist, sofort alle Züge beiderseits halten zu lassen, wenn sich irgend eine Gefahr zeigen sollte. Die Rammarbeiten bei den vorliegenden Ausführungen, die in der Bülow- und Tauenzienstrasse die Anwohnerschaft so sehr störten, sind bis auf verschwindendes Maass eingeschränkt. Mittelst eines elektrisch angetriebenen Rammbären im Gewicht von 28 Centnern werden T-Eisen in etwa 2,5 m Abstand von einander in den Erdboden getrieben, deren Zwischenräume mit starken Bohlen ausgefüllt werden, die eine durchaus sichere Abspundung des Erdreiches zu Wege bringen. Das Erdreich wird mit Wagen abgefahren.

D i e B e l a s t u n g s p r o b e n auf den Hochbahnstrecken sind jetzt beendet. Es handelte sich um die Prüfung von 450 Viaduktöffnungen. Die Versuche wurden in der Weise ausgeführt, dass man einen, zwei oder drei, auch bei grösseren Bauwerken vier und selbst fünf Wagen der Hochbahn langsam über die Bauwerke schob und die Durchbiegung, welche die Brücken infolge der Belastung erfuhren, mass. Die Arbeiten mussten zum grossen Theil bei Nacht ausgeführt werden, da der lebhafte Verkehr in den von der Hochbahn durchzogenen Strassenzügen bei Tage die Untersuchungen störte. Auch bei der Ueberführung der Stadt- und Ringbahn musste die Betriebspause während der Nachtstunden benutzt werden. In sämmtlichen Fällen blieb die wirkliche Durchbiegung hinter der rechnerisch ermittelten zurück.

— **Die elektrischen Versuchszüge auf der Militärbahn** sind nun, wie Berliner Zeitungen melden, bei einer Geschwindigkeit von 150 km in der Stunde angelangt. Damit ist eine Fahrgeschwindigkeit erreicht, die im Eisenbahnverkehr einzig dasteht. Interessant ist die Feststellung, dass der Luftdruck garnicht so bedeutend ist, wie man glaubte. Das am Kopfe des Motorwagens angebrachte Messinstrument zeigte nur 134 kg auf das Quadratmeter. Dieser Druck entspricht einem Windzuge, der dem Menschen nicht gerade unerträglich ist; im Wagen ist davon nichts zu spüren. Natürlich bieten diese Schnellfahrversuche auch reichlich Gelegenheit zu anderen Feststellungen, besonders über die Leistungsfähigkeit der Elektromoren bei so hoch gespannten Strömen, die Wirthschaftlichkeit des elektrischen Schnellbetriebes, die Abnutzung des Materials usw.

Nach neueren Nachrichten ist sogar die **Geschwindigkeit von 160,2 km** in der Stunde erreicht; da die Einrichtungen der Wagen wie der Strecke sich durchaus bewährt haben, soll kein Bedenken zu weiterer Steigerung vorliegen.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Der Personenverkehr hat im Oktober d. J. eine Mehreinnahme von 12 000 *M.* gegen den gleichen Monat des Vorjahres erbracht. Der Güterverkehr zeigt dagegen eine Minderverfrachtung von 7 000 t und eine Mindereinnahme von 17 000 *M.* Der Ausfall trifft namentlich die Artikel Kohlen und Koks, Holz, Futterstoffe und Kalisalze, welche letzteren im Oktober v. J. wegen niedrigen Wasserstandes der Elbe in ungewöhnlich grossen Mengen auf der Bahn befördert worden waren. Zwischen Lübeck und Hamburg hat der Seetransitverkehr sich vermindert, der Ortsverkehr dagegen zugenommen. Die Mindereinnahme stellt sich insgesammt für Oktober auf 4 500 *M.*, für die ersten zehn Monate des Jahres auf 130 000 *M.*

— **Betriebswechsel zweier Bahnen.** Am 15. d. Mts. geht die Leitung des Betriebes der Nebenbahn O s c h e r s l e b e n - S c h ö n i n g e n und der Kleinbahn H e u d e b e r - M a t t i e r z o l l von Lenz & Co., G. m. b. H., zu Berlin, an die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft über, indem letztere an Stelle von Lenz & Co. in den mit den beiden Eisenbahngesellschaften geschlossenen Betriebsführungsvertrag eintritt. Von genanntem Zeitpunkte ab werden also sämmtliche Angelegenheiten, welche den Betrieb und Verkehr dieser Bahnen betreffen, nicht mehr von der Betriebsabtheilung Halle der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co., sondern von der Direktion der Braunschweig - Schöninger Eisenbahn zu Braunschweig bearbeitet werden. Es sind daher von

diesem Tage ab alle Schriftstücke, welche den Betrieb und Verkehr der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn und der Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll betreffen, an die Direktion der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn zu richten. Bemerkt sei hierbei, dass der Direktor der letztgenannten Gesellschaft gleichzeitig Mitglied des Vorstandes der Oschersleben - Schöninger Eisenbahngesellschaft als auch der Kleinbahn - Aktiengesellschaft Heudeber - Mattierzoll ist. — Die Kontrol- und Abrechnungsgeschäfte für den direkten Verkehr der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn werden vom 15. d. Mts. ab auch nicht mehr von der Verwaltung dieser Bahn, sondern durch das Verkehrsbüro der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn zu Braunschweig erledigt. Auch die Bahnverwaltung in Hessen (für Heudeber-Mattierzoll) wird mit dem gleichen Zeitpunkt aufgelöst und werden die von dieser zu erledigenden Geschäfte der örtlichen Betriebsleitung usw. von der Direktion der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn ausgeführt.

— **Ergänzung des bayerischen Eisenbahnrathes.** Durch Allerhöchsten Erlass wurde der Direktor der bayerischen Hypotheken- und Wechselbank, Kommerzienrath Karl Brauser in München, seinem Ansuchen entsprechend von der Thätigkeit eines Mitgliedes des Eisenbahnrathes enthoben und an dessen Stelle der Fabrikbesitzer, Kommerzienrath Friedrich Pauer in Regensburg als Eisenbahnrathsmitglied berufen.

— **Regelung des Geldverkehrs bei den bayerischen Staatseisenbahnen.** Nach neuester Verfügung der Generaldirektion haben Zahlungen aus Kassen der Staatsbahnverwaltung an auswärtige Empfangsberechtigte künftighin mittelst Postanweisung zu erfolgen. Die hierauf bezüglichen Vorschriften bestimmen im wesentlichen folgendes: a) Zahlungen bis zum Betrage von 800 ℳ an auswärtige Empfangsberechtigte sind auf deren Verlangen innerhalb des deutschen Reichsgebietes mittelst Postanweisung zu leisten, und wird der auszuzahlende Betrag auf Kosten und Gefahr des Empfangsberechtigten übersandt. b) Zur Vermittelung der Zahlung ist bei Beträgen über 50 ℳ eine Postanweisung mit angebogener Postkarte (Empfangsbestätigung über den Geldbetrag) zu verwenden; letzterer ist von der zahlenden Kasse vollständig auszufüllen und mit der nöthigen Freimarke zu versehen, so dass der Geldempfänger nur den Empfangstag und seine Unterschrift beizufügen hat. c) Die unterzeichnete und vom Geldempfänger an diejenige Kasse zurückzusendende Postkarte, von welcher die Postanweisung ausgefertigt wurde, ist von dieser Kasse als Rechnungsbelag zu behandeln. d) Beträge bis zu 50 ℳ einschliesslich sind mit einfacher Postanweisung zu zahlen und dienen in diesen Fällen die Postaufgabescheine allein als Rechnungsbeläge; einfache Postanweisungen sind auch zu solchen, den Betrag von 50 ℳ übersteigenden Zahlungen zu verwenden, über welche den Kassen bereits vor der Absendung der Geldbeträge den rechnerischen Vorschriften entsprechende Quittungen der Empfangsberechtigten übermittelt worden sind. e) Die von den Geldempfängern für Uebersendung der Gelder und Rücksendung der Postkarten zu tragenden sowie für etwaige sonstige denselben zur Last fallenden Kosten sind an den zu übersendenden Beträgen in Abzug zu bringen und auf den Postanweisungen (unter den Mittheilungen) bezw. auf den beigebogenen Postkarten zu vermerken. f) Gehaltsbezüge, Pensionen und Unterhaltsbeiträge dürfen bis auf weiteres ausnahmsweise an solche Empfangsberechtigte, die ihren ständigen Wohnsitz nicht an einer bayerischen Staatsbahnstation, aber doch an einem innerhalb Bayerns gelegenen Orte genommen haben, kostenfrei übermittelt werden. g) Dies Verfahren, Zahlungen mittelst Postanweisungen zu leisten, erstreckt sich nur auf die Eisenbahncentralkasse, die Eisenbahnbezirkskassen, die Eisenbahnbausektionen sowie auf das Betriebsamt Lindau und das Kanalamt Nürnberg.

— **Die Härdtsfeldbahn in Württemberg**, deren Eröffnung in Nr. 86 d. Ztg. kurz angezeigt wurde, hat eine Länge von 39 km und zweigt in Aalen von der Staatsbahn in der Richtung nach Südosten ab. Zunächst läuft sie 600—700 m weit parallel mit der Staatsbahn auf der Höhe der letzteren, um dann in einem spitzen Winkel abzweigend sofort stärker anzusteigen und nach Ueberwindung bedeutender Hindernisse das Härdtsfeld zu erklimmen; von dort stark abfallend findet die Bahn ihren Ausgangspunkt an der bayerischen Landesgrenze. Die Bahn hat 16 Stationen, darunter fünf Holzverladeplätze; als die grösseren Stationen sind Unterkochen, Ebnat, Elchingen, Neresheim, Dischingen und die Endstation Ballmertshofen zu nennen. Die Bahn wurde erbaut von der westdeutschen Eisenbahngesellschaft und hat eine Spurweite von 1 m; sie wird als schmalspurige Nebenbahn betrieben und befördert zunächst täglich sechs Züge. Ueber die Feier der Betriebseröffnung der Bahn bringt der „Württemb. Staatsanz.“ einen ausführlichen Bericht, dem wir u. a. folgendes entnehmen: Die eigentliche Festfeier begann mit der Festfahrt von Aalen ab. Auf allen Stationen war feierlicher Empfang des Festzuges, Begrüssungsansprachen in Poesie und Prosa, Liedervorträge usw. Auf der Endstation Ballmertshofen wurde von der westdeutschen Eisenbahngesellschaft den Theilnehmern an der Festfahrt ein Frühstück gegeben. Auf der Rückfahrt wurde in der Oberamtsstadt Neresheim Halt gemacht. Ein Festzug durch die Stadt erfreute sämmtliche Theilnehmer durch die überreiche Beflaggung und Bekränzung der Häuser. Das Festessen musste auf zwei Lokale verlegt werden, so zahlreich waren die Anmeldungen. Im Gasthof zum Adler hatten sich vorzugsweise die Festtheilnehmer aus den Bezirken Neresheim und Aalen zusammengefunden, während die Hauptfeier im Gasthof zur Traube stattfand. Daselbst eröffnete Oberamtmann Schlaich die Festversammlung unter herzlicher Begrüssung der Festgäste und brachte in begeisterter Rede das erste Hoch auf Se. Königliche Majestät aus, in das die Festversammlung freudigst einstimmte. Aus der grossen Zahl der ferner gehaltenen Reden erwähnen wir die des Direktors v. Fuchs, der die betheiligten Gemeinden zu dem Erfolge ihrer jahrelangen Bestrebungen beglückwünschte, Grüsse des Staatsministers Freiherrn v. Soden überbrachte und u. a. ausführte, dass noch selten ein württembergisches Bahnunternehmen mit so viel Opfern und Mühen zustande gekommen sei, wie die Härdtsfeldbahn. Sein Hoch galt den betheiligten Gemeinden und Oberamtsbezirken.

— **Bodenseegürtelbahn.** Mit der Bahnstrecke Ueberlingen-Friedrichshafen, die am 1. Oktober dem Verkehr übergeben worden ist, ist bekanntlich der Ausbau der Bodenseegürtelbahn vollendet. Ueber die auf badischem Gebiet liegende Strecke Stahringen-Landesgrenze liegt jetzt eine von der grossherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatsbahnen herausgegebene Schrift vor, die sehr eingehend die Linienführung der Bahn, die Anlage der Stationen, die Geländeerwerbung, die Bauausführung und den Bauaufwand im einzelnen schildert. Wir erfahren hierbei, dass man längere Zeit wegen der Linienführung schwankte, und dass sowohl für die Linie durch das Thal von Salem über Markdorf, wie für die Seelinie über Meersburg umfassende Vorarbeiten gemacht und alle in Betracht kommenden Möglichkeiten eingehend untersucht worden sind. Die Prüfung führte zu dem Ergebniss, dass in rein technischer Hinsicht die Seelinie für den durchgehenden Verkehr zwar die vortheilhafteste sein würde, dass aber an dem Grundgedanken, die neue Bahn müsse vor allem den örtlichen Verkehrsbedürfnissen des badischen Bodenseegebiets dienen, unbedingt festgehalten werden müsse. Infolge dessen wurde die neue Linie durch das Salemer Thal geleitet, um den Gemeinden dieses fruchtbaren Thales, die infolge mangelhafter Verkehrsverbindungen wirthschaftlich immer mehr zurückgegangen waren, aufzuhelfen.

Die Schrift enthält eine Fülle von Beilagen, so eine Uebersichtskarte der Bodenseebahn, Stationspläne, ein Längenprofil der Bahn, nach der Natur aufgenommene Ansichten der Aufnahmegebäude, Tunnelportale u. a. m.

— **Zur Personentarifreform in Württemberg.** Eine soeben ausgegebene ständische Druckschrift enthält den Bericht der Tarifkommission über die Anträge des Abg. Haussmann-Balingen (Volkspartei) und der Abg. Blumhardt und Genossen (Sozialisten), betreffend eine Vereinfachung und Verbilligung der Personentarife. Der Bericht, welcher 32 Seiten umfasst, ist erstattet von Haussmann-Balingen. Er enthält einen Bericht über die Verhandlungen der Kommission, ferner denjenigen des Berichterstatters, in welchem über „das Tarifproblem“, den bestehenden Tarif, das Prinzip der Untersuchung, die Verkehrssteuer, die Selbstkosten und das „Reisegesetz“ abgehandelt wird, ferner über den wirthschaftlichen Zusammenhang zwischen Bahnpreis und Bahnbenutzung (Wirthschaftsgesetz und Erfahrungsthatsachen, Umfang der Frequenzsteigerung), über den Umfang der Tarifermässigung (Fern- und Nahverkehr, Rückfahrkarten, Kilometerhefte usw.) und das finanzielle Ergebniss. Der Berichterstatter gibt schliesslich eine Uebersicht seiner Ausführungen und gelangt zu einem Antrag auf folgenden Einheitstarif: Arbeiter- und Soldatenfahrkarten für das Kilometer 1 ₰, Reisende III. Klasse 2 ₰, II. Klasse 4 ₰, I. Klasse 6 ₰ bezw. 8 ₰, Aufhebung aller Ausnahmetarife, Verbilligung des Gepäcktarifes, Vereinfachung der Abfertigung. Bei der Debatte über diesen Antrag und einen Eventualantrag, der sich auf die obigen 1 ₰- und 2 ₰-Tarife beschränkt, betheiligten sich in der Kommission Dr. v. Kiene, Hildenbrand, Gnoth und der Berichterstatter. Die Kommission nahm schliesslich den Antrag des Berichterstatters und einen Unterantrag Gnoth in folgender Form an:

Die königliche Staatsregierung zu ersuchen,

1. den Tarif für den Personenverkehr wie folgt festzusetzen: Fahrkarten für gewerbliche Arbeiter im bisherigen Umfang für landwirthschaftliche Arbeiter, für Schüler, für Kinder unter zehn Jahren und für Militärpersonen im bisherigen

Umfang . . . . 1 ₰ für 1 km
III. Klasse . . . . . . 2 „ „ 1 „
II. Klasse . . . . 4 „ „ 1 „
I. Klasse . . . . 8 „ „ 1 „
und die weiteren Ausnahmetarife zu beseitigen.

2. Eine Beseitigung des Schnellzugszuschlags ins Auge zu fassen und im Interesse der Anziehung des Durchgangsverkehrs für bestimmte Linien oder Züge probeweise vorzunehmen.
3. Den Gepäcktarif zu verbilligen und durch Einführung sachgemässer, im Interesse rascher und billiger Abfertigung gelegener Entfernungs- und Gewichtszonen zu vereinfachen.

Eventualantrag:

Für den Fall der Ablehnung des Hauptantrags wolle die Kammer der Abgeordneten beschliessen:

Die königliche Staatsregierung zu ersuchen, die Grundtaxe für die III. Wagenklasse auf 2 ₰ für 1 km und für die oben angeführten Kategorien auf 1 ₰ für 1 km festzusetzen.

— **Süddeutsche Personentarifreform.** Wie dem „Staatsanz. für Württemberg" von zuständiger Seite mitgetheilt wird, entbehrt die in verschiedenen Zeitungen enthaltene Nachricht, wonach die Verhandlungen der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen zur Herbeiführung eines gemeinsamen Personen- und Gütertarifs dadurch ins Stocken gerathen seien, dass die Rückäusserung Badens und der Reichslande immer noch auf sich warten lasse, der Begründung. Zur Herbeiführung einer Verständigung der süddeutschen Bahnverwaltungen über ein gemeinsames Vorgehen in der Frage der Reform der Personentarife sollen noch vor Ablauf dieses Jahres mündliche Verhandlungen stattfinden. — Eine Reform der Gütertarife ist von keiner Seite beabsichtigt.

— **Post und Eisenbahn.** Nach dem vom kaiserlichen Reichspostamt dem Kaiser über die Thätigkeit der deutschen Reichspostverwaltung im Jahre 1900 erstatteten Bericht betrug die Zahl der täglich zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnzüge Ende 1895 8 275, Ende 1900 11 005. Die Gesammtpostkurslänge auf Eisenbahnen bezifferte sich Ende 1895 auf 37 105 km, Ende 1900 auf 43 087 km. Die Zahl der Postkurse auf Landstrassen ist naturgemäss zurückgegangen. Sie betrug Ende 1895 10 385, Ende 1900 nur noch 10 026; darunter waren Personenposten Ende 1895 758, Ende 1900 510.

— **Zur Kanalfrage** hat jetzt der konservative Abgeordnete Graf Otto Moltke in einer „Die Entwickelung der deutschen Verkehrsmittel unter der Konkurrenz des Auslandes" überschriebenen Flugschrift (Berlin 1901, E. S. Mittler & Sohn) das Wort genommen. Die berg- und hüttenmännische Zeitschrift „Glückauf" widmet den Darlegungen des Verfassers eine längere Besprechung, der zu entnehmen ist, welch' hohen Werth sie diesen aus dem konservativen Lager stammenden Anschauungen beimisst. „Die jetzigen deutschen Verkehrsmittel", so führt sie aus, „sind dem Wettbewerb mit dem Auslande durchaus nicht mehr gewachsen. Die Ausbildung unseres inneren Verkehrs- und Tarifwesens hat trotz der Verdoppelung und Verdreifachung der Schienenwege und entsprechender Vermehrung des Personals und Materials der Eisenbahnen mit dem wirthschaftlichen Aufschwung Deutschlands nicht gleichen Schritt gehalten. Die Achillesferse der Eisenbahnverstaatlichung liegt in der wirthschaftlichen Abhängigkeit dieser Verkehrswerkzeuge vom Staat und dessen Interessen und der gänzlichen finanziellen Abhängigkeit des Staates von ihnen. Dies würde durch ein einseitiges Ausbauen des Eisenbahnnetzes nur in verstärktem Maasse eintreten. Dem deutschen Innenmarkte fehlt es vor allen Dingen an einer gleichmässigen Ausgestaltung der verschiedenen Transportmittel nach Art der Waaren und ferner das rechte Miteinander- und Aufeinanderwirken der verschiedenen Wirthschaftsgebiete. Pregel- und Rheingegend sind in wirthschaftlicher Hinsicht weiter von einander entfernt als Chicago und Mannheim. Selbst der Kultur nach viel jüngere Länder haben uns in der gleichmässigen Ausnutzung und rationellen Durchbildung aller Verkehrsmittel dem Anschein nach schon überholt, wie der einfache, rasche und billige Waarenaustausch Amerikas zeigt. Eisenbahnen, künstliche Wasserstrassen, Binnenseen und Ozeane sind dort zu diesem Zwecke verbunden. So gehen die Dampfer der Northern Steamship Company von 3 200 t Raumgehalt und 12 Knoten Geschwindigkeit seit kurzem direkt und ohne Umladung von Chicago durch die grossen Seen unter Benutzung des Erie- und des Wellandkanals und des St. Lorenzstromes nach europäischen Häfen. Daher erscheinen Duluth und Chicago auf den Getreidemärkten der alten Welt jetzt als die gefährlichsten Wettbewerber trotz ihrer räumlich so entfernten Lage. Die hierin liegende Gefahr ist auch bereits seit Jahren von unseren Nachbarländern Frankreich, Oesterreich und Russland richtig erkannt worden, welche sich eifrig zum wirthschaftlichen Kampfe durch Anlage ausgedehnter Wasserstrassen rüsten. Inzwischen wird auch bei uns das eine Hauptwerkzeug des öffentlichen Verkehrs — die Eisenbahnen — in den denkbar schärfsten Gegensatz zu dem anderen — den Kanälen — gesetzt und dadurch zugleich die Industrie zur Landwirthschaft, der Osten zum Westen in schroffen Gegensatz gebracht."

Unter diesen Umständen sei die Gefahr einer Ueberholung durch unsere ausländischen Gegner auf dem Eisen-, Stahl- und Kohlenmarkte und auf dem der Körnerfrüchte, der Fleisch- und Fettwaaren in bedrohliche Nähe gerückt und es könne nur die uneingeschränkteste Entwickelung aller Transportmittel und Erschliessung aller Verkehrswege einer grossen wirthschaftlichen Niederlage wirksam vorbeugen.

Wenn wir auch die hier entwickelte Auffassung insofern keineswegs theilen, als wir in der Abhängigkeit der Eisenbahnen vom Staat und ihrer Fähigkeit, dem Staat Ueberschüsse zuzuführen, keineswegs eine „Achillesferse" der Eisenbahnverstaatlichung, sondern vielmehr ihre s t ä r k s t e und b e s t e Seite sehen, so stimmen wir doch der Nothwendigkeit zu, das System unserer Verkehrsmittel durch weitere Ausgestaltung auch des Wasserstrassennetzes noch weiter zu heben.

— **Der Königsberger Seekanal**, welcher zwischen der alten preussischen Krönungsstadt am Pregel und der Mündung des frischen Haffs in die Ostsee bei Pillau eine Fahrrinne für Seeschiffe bis zu 6,5 m Tiefgang schafft, wird am 15. d. Mts. feierlich eröffnet werden, wird aber schon jetzt von Seeschiffen des erwähnten Tiefganges befahren, während bisher grössere Seeschiffe in Pillau abgeleichtert werden mussten, um nach Königsberg gelangen zu können. Die Ausführung des Kanals wurde 1890 in Angriff genommen. Die Baukosten beliefen sich auf 15 000 000 *M.* Die Länge des Kanals von Pillau bis zur Pregelmündung beträgt 32,5 km; dazu kommt die Regulirung des Pregellaufes mit 15 000 000 *M.* An Kanalabgaben werden vom Nettogehalt der Schiffe 1 ₰ für das Kubikmeter zu zahlen sein; diese Abgabe steigt bei Schiffen von mehr als 800 cbm um 1 ₰ für jede weiteren 200 cbm. Für die Ladungsabgaben sind drei Klassen vorgesehen mit Sätzen von 15, 7,5 und 5 ₰ für die Tonne. Um die Vortheile des neuen Wasserweges im vollen Maasse ausnutzen zu können, hat die Stadt Königsberg sich entschlossen, auch den inneren Hafen in einer den Anforderungen des modernen Verkehres entsprechenden Weise auszubauen. Erst wenn dies geschehen, wird die Stadt ihren Schifffahrtsverkehr voll entfalten können.

— **Zur Ueberquerung der Strasse „Unter den Linden" in Berlin durch die städtische Strassenbahn** (Linien Behrenstrasse-Treptow und Mittelstrasse-Pankow) wird der „Hartungschen Ztg." von geschätzter Seite geschrieben: „Die königliche Entscheidung ist einer Ablehnung des Konzessionsgesuches gleich zu achten. Man stelle sich das Hebewerk einmal im Betrieb vor: soll die Wagenfolge nicht eine gar zu spärliche sein, so wäre beiderseits je ein ‚Lift' für den Aufgang und ein zweiter für den Niedergang der Wagen anzuordnen. Diese Hebewerke wären Tag für Tag mindestens 18 Stunden in ununterbrochenem Betriebe. Ein so angestrengter Betrieb erfordert äusserst sorgfältige Unterhaltungsarbeiten, denn die Abnutzung der einzelnen Theile wird beträchtlich sein. Für die Unterhaltungsarbeiten stehen nur die wenigen Nachtstunden zur Verfügung, so dass das Nachsehen, die Ausbesserungen, die Auswechselung abgenutzter Theile usw. mit fieberhafter Hast zur Ausführung gebracht werden müssten, worunter naturgemäss die Sicherheit des Betriebes leiden dürfte. Will man letztere aber in dem erforderlichen Maasse gewährleistet sehen, so wäre als Aushilfe je ein zweites Doppelhebewerk anzuordnen, und nun stelle man sich den Raumbedarf für derartige vier Doppelhebewerke nebst den davor und dahinter liegenden Weichenentwickelungen vor: man rechne die Ausgaben für die Grunderwerbs-, die Anlage-, Betriebs- und Unterhaltungskosten, und man wird sofort die Ueberzeugung der wirthschaftlichen Undurchführbarkeit gewinnen, von den Betriebsschwernissen ganz zu schweigen."

Diese Mittheilungen nöthigen doch zu einigem Widerspruch. Dass ein Hebewerk der geplanten Art so erbaut werden kann, dass es tadellos arbeitet, beweisen die vielfachen Ausführungen, die in der Richtung bereits hergestellt worden sind. Vorhandene Stadtbahnen werden in England (London, Liverpool) anstandslos mit Druckwasseraufzügen und elektrischen Aufzügen bedient und zwar schon seit Jahren. Hier dienen die Aufzüge einem ausserordentlich starken Personenverkehr. Aber auch für Fuhrwerksbetrieb ist bereits eine ähnliche Anlage in Glasgow vorhanden, die ebenfalls seit Jahren technisch durchaus einwandfrei arbeitet. Hier wird der Clydefluss mittelst zweier Fuhrwerkstunnel unterschritten — einer für jede Richtung —, vor denen an den Enden in geräumigen Schächten je sechs Aufzüge, je vier für Wagen und je zwei für Fussgänger, sich befinden, mit denen der Höhenunterschied von 22 m vom Strassenboden auf die Tunnelsohle in schnellster und zweckmässigster Weise überwunden wird. Jeder Fahrstuhl ist in der Lage, eine Wagen-

folge in Zwischenräumen bis herunter zu 1 Minute abzufertigen. Der Zeitverlust bei der Unterfahrung des Clyde ist nur sehr gering. In technischer Beziehung ist also die Aufgabe auch für die Strassenbahnen glatt zu lösen.

Anders steht es mit der Wirthschaftlichkeit. Bei der Centrallondonbahn nimmt der Betrieb der Fahrstühle 4 % der gesammten Einnahme fort, bei einer Gesammteinnahme von 6 000 000 bis 7 000 000 ℳ, das sind rund 250 000 ℳ im Jahre. Das Glasgower Unternehmen, dem es an Beschäftigung nicht fehlt, krankt an chronischer Unterbilanz. Das Kapital beträgt rund 6 000 000 ℳ. Befördert wurden beispielsweise im Jahre 1899 1 250 000 Personen, die 1 561 £ einbrachten, sowie 233 000 Wagen mit 2 268 £ Einnahme. 1 079 £ wurden noch aus Miethen eingenommen. Im ganzen schloss das erste Halbjahr 1899 mit einem Gewinn von 445 £, das zweite von 491 £ ab. Das erste Halbjahr 1900 schloss mit 190 £ Verlust. Man wird also in der Lage sein, sich den wirthschaftlichen Erfolg für Berlin, wenn es hier zur Untertunnelung der Strasse Unter den Linden kommen sollte, auszudenken. Jedenfalls wäre es unmöglich, mit dem 10 ₰-Tarif der Strassenbahn auch noch die Selbstkosten des Aufzugsbetriebes zu decken. Eher wäre dies denkbar, wenn für die Benutzung der Strecke die Erhebung eines Zuschlages von 5 bis höchstens 10 ₰ gestattet würde; freilich wäre dann wieder ein ungünstiger Einfluss auf die Zahl der Benutzer zu besorgen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen sind folgende Aenderungen eingetreten: Versetzt wurde der Abtheilungsingeniör Mesmer bei der Bauinspektion Mühlacker auf eine erledigte Abtheilungsingeniörstelle bei dem bautechnischen Büro der Generaldirektion der Staatseisenbahnen; übertragen wurde eine Abtheilungsingeniörstelle bei der Eisenbahnbausektion Reutlingen dem Regierungsbaumeister Ackermann bei dieser Bausektion, die an der Baugewerkschule in Stuttgart neu errichtete Professur für Bauingeniör- und geodätische Fächer dem Abtheilungsingeniör Schanzenbach bei dem bautechnischen Büro der Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. Oktober wurde von polnischen Abgeordneten nachstehender Antrag eingebracht:

Nach den Bestimmungen des § 5 des die Erneuerung der Konzession der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betreffenden, zwischen der Staatsverwaltung und den bevollmächtigten Vertretern dieser Unternehmung abgeschlossenen Uebereinkommens vom 10. Januar und 17. Juli 1885, welches im Gesetze vom 6 September 1885 gesetzlich inartikulirt wurde, ist der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten, die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, vom 1. Januar 1904 angefangen, wann immer für den Staat einzulösen. Im Interesse der Hebung des Erträgnisses des gesammten Netzes der österreichischen Staatsbahnen durch Erwerbung der Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und auch zu dem Zwecke, um die Kronländer, deren Ausfuhr und Einfuhr von der Tarifpolitik dieser in den Händen der Privatkapitalisten befindlichen und von ihnen für ihre Interessen ausgenutzten Unternehmung beeinflusst wird — von dieser Abhängigkeit zu befreien, beantragen die Unterzeichneten: Das hohe Haus wolle beschliessen: „1. Die Regierung wird aufgefordert, alle Maassnahmen zu treffen, dass mit dem Termine, in welchem die Verstaatlichung der Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vertragsmässig zulässig erscheint, sie auch thatsächlich durchgeführt werden könnte. 2. Die Regierung wird aufgefordert, die bezügliche Vorlage zur verfassungsmässigen Behandlung vorzubringen.“

— **Bau der Vintschgaubahn.** In Beantwortung von Interpellationen, welche in Angelegenheit der Inangriffnahme des Baues der Vintschgaubahn im Abgeordnetenhause an den Eisenbahnminister gerichtet worden waren, hat er folgendes mitgetheilt:

„Nach dem Gesetze vom 21. Dezember 1898 ist die Konzessionirung der Lokalbahn Meran-Mals davon abhängig, dass vom Lande und von den Interessenten zusammen ein Betrag von 2 600 000 Kr. in Stammaktien der für die genannte Lokalbahn zu bildenden Aktiengesellschaft zum vollen Nennwerthe übernommen wird. Die Aufbringung dieser Beitragsleistung bildet eine der wesentlichsten Schwierigkeiten für die Konzessionirung der in Rede stehenden Lokalbahn.

Erst um die Mitte des Jahres 1900 wurde auf wiederholte Anfrage und Aufforderung des Eisenbahnministeriums seitens des Aktionskomitees für die mehrgedachte Lokalbahn die erfolgte Zeichnung eines Betrages von nicht ganz 600 000 Kr., welcher im Verhältnisse zum Gesammtanlagekapital von rund 11 000 000 Kr. gewiss als ein ausnahmsweise geringer bezeichnet werden muss, angezeigt. Da seitens des Landes nur der Beitrag von 400 000 Kr. für das bekanntlich sehr schwierige und kostspielige Bahnunternehmen gewidmet worden ist, war in Gemässheit der gesetzlich festgestellten Bedingung für die Sicherstellung des Bahnbaues vorerst noch für die Deckung eines Restbetrages von rund 1 600 000 Kr. Vorsorge zu treffen, und wurden die Bemühungen und Verhandlungen des Eisenbahnministeriums sachgemäss mit allem Nachdrucke auf die baldmöglichste Aufbringung dieses namhaften Fehlbetrages gerichtet.

Obschon die Aufbringung der gesetzlich bedungenen Interessentenbeiträge in anderen Fällen durch die betreffenden Aktionskomitees oder die Konzessionswerber ohne weitere Einflussnahme der Staatsverwaltung erfolgt, so hat doch im vorliegenden Falle das Eisenbahnministerium im Interesse des auch von ihm angelegentlich angestrebten baldmöglichsten Zustandekommens der Vintschgaubahn keinen Anstand genommen, ausnahmsweise die bezüglichen Verhandlungen selbst in die Hand zu nehmen. Behufs Deckung des in Betracht kommenden Restbetrages wurde daher im Hinblicke auf die völlige Aussichtslosigkeit von Versuchen zur Erzielung höherer Landes- und Privat-Interessentenbeiträge seitens des Eisenbahnministeriums an die anschliessende Bozen-Meraner Bahn als die einzige leistungsfähige Interessentin an dem in Frage stehenden Bahnbau herangetreten. Die genannte Bahngesellschaft, welcher keinerlei Verpflichtung zur Leistung dieses so beträchtlichen Betrages obliegt, hat ihre Bereitwilligkeit vom Anbeginn von einer Reihe von Bedingungen, welche ihr eine gewisse Entschädigung für die Uebernahme von Stammaktien des neuen Unternehmens bieten sollen, abhängig gemacht.

Die von der Bozen-Meraner Bahn gestellten Bedingungen, welche insbesondere auch die Frage der Tariferstellung, der künftigen Betriebsführung auf der bestehenden wie auf der neuen Bahn sowie der Einlösung betreffen, waren zum Theile so weitgehende, dass sie von der Regierung nicht im vollen Umfange zugestanden werden konnten. Nach langwierigen und äusserst schwierigen Verhandlungen ist in letzter Zeit über die wesentlichen diesfalls in Betracht kommenden Fragen eine Uebereinstimmung erzielt worden und durch deren soeben erfolgte Genehmigung seitens der betheiligten Ministerien, soweit die Regierung in Betracht kommt, ein wichtiger Schritt zum Zwecke der Verwirklichung des Vintschgauer Bahnprojektes zurückgelegt. Allerdings werden zu diesem Zwecke noch einige andere Fragen zu lösen sein, von denen das Auslangen mit dem veranschlagten Baukapitale abhängt. Hierher gehört die Geldbeschaffung für den Ausbau der von der Lokalbahn mitzubenutzenden Etschregulirungsdämme sowie auch die von der Stadtgemeinde Meran angestrebte Verlegung des bestehenden Meraner Bahnhofes. Da die Erzielung eines Einvernehmens in der letzten Angelegenheit zunächst den Interessenten überlassen bleiben muss, hat die Regierung in der Frage der Etschregulirung bereits das möglichste Entgegenkommen bethätigt, und liegt es nunmehr an den übrigen betheiligten Faktoren, diese Frage der Austragung zuzuführen.

Die Regierung hat es sonach weder an Wohlwollen, noch auch an thätigen Bemühungen fehlen lassen, um die grossen Schwierigkeiten zu beseitigen, welche der endlichen Verwirklichung des in Rede stehenden Bahnprojektes entgegenstehen.“

Der Minister gab schliesslich der Hoffnung Ausdruck, dass mit der Konzessionirung der Bahn Meran-Mals bald werde vorgegangen werden können.

— **Antheil des Staates am Reingewinn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In dem dieser Tage eingebrachten Nachtrage zum Staatsvoranschlage für das Jahr 1901 wird für den Staatsantheil am Reingewinn der Ferdinands-Nordbahn eine Mindereinnahme von 1 113 306 Kr. ausgewiesen. Im Staatsvoranschlagsentwurfe für das Jahr 1901 war der Antheil des Staates auf Grund annäherungsweiser Veranschlagung mit 2 500 000 Kr. eingestellt worden. Auf Grund der im Juni d. J. endgültig abgeschlossenen Betriebsrechnung hat sich nun ein geringerer Betriebsüberschuss herausgestellt, so dass der staatliche Antheil am Reingewinn nur 1 386 194 Kr. beträgt; infolge dessen tritt obige Aenderung an der veranschlagten Ziffer ein.

— **Der Kaufschillingsrest der Südbahn.** Die in einer der letzten Sitzungen des österreichischen Abgeordnetenhauses eingebrachte Nachtragsvorlage zum Staatsvoranschlage für das Jahr 1901 weist hinsichtlich der Einnahme aus der Kaufschillingszahlung der Südbahngesellschaft an den Staat eine Mehreinnahme von 8 018 000 Kr. aus. Dies erklärt sich aus der bekannten Vereinbarung betreffs sofortiger Abstattung der auf die Jahre 1900 bis 1904 entfallenden Abschlagszahlungen auf den Kaufschillingsrest. Indem von der vertragsmässigen Abschlagszahlung für das Jahr 1899 mit 1 259 477 fl. ausgegangen und für die künftigen Raten eine der voraussichtlichen Einnahmesteigerung entsprechende Erhöhung angenommen worden ist, wurde als Ge-

sammtsumme der obenbezeichneten fünf Raten der Betrag von 16500000 Kr. und als Gegenwartswerth dieser fünf Raten, bezogen auf den Fälligkeitstag der ersten Rate, unter Zugrundelegung eines vierprozentigen Zinsfusses, der Betrag von 15224000 Kronen bestimmt. Der nach der vorläufigen Auftheilung nach dem Quotenschlüssel auf die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder entfallende Antheil beträgt 9986944 Kr., und da für das Einzeljahr 1901 bereits im Staatsvoranschlage 1968000 Kronen als Einnahme eingestellt waren, so ergibt sich obige Mehreinnahme.

— **Die Südbahn und das Hamburger Schutzkomitee der Aktionäre.** Am 7. d. Mts. wurde in Hamburg eine Versammlung der deutschen Aktionäre der Südbahn abgehalten. Der Vorsitzende des Schutzkomitees führte aus, dass die Beunruhigung, welche sich der Aktionäre und Obligationenbesitzer infolge der ungünstigen Ergebnisse des laufenden Geschäftsjahres bemächtigt habe, eine Aussprache der Aktionäre über die bekannten Forderungen des Komitees der deutschen Aktionäre nothwendig mache. Die bisherigen Erfolge können als ausschlaggebend nicht in Betracht gezogen werden. Der Vorwurf, dass das Komitee durch die Aufdeckung der Uebelstände zur Entwerthung der Aktien beigetragen habe, sei unberechtigt, da die jetzige Lage unter allen Umständen eingetreten wäre, und da das Komitee davon ausgehe, dass die Möglichkeit einer vollständigen Sanirung bestehe. Das traurige Betriebsergebniss der Bahn habe das Gute, dass ein Wendepunkt eingetreten sei, der die Nothwendigkeit durchgreifender Schritte klargestellt habe. Die chronischen Krankheiten der Gesellschaft, die finanzielle Lage der Bahn und der rücksichtslose fiskalische Druck haben den jetzigen Zustand herbeigeführt. Die Ausgabe von Obligationen im Betrage von annähernd 2 Milliarden Kronen zu 48 bis 49 % habe den Grund zum allmählichen Verfall der Gesellschaft gelegt. Die Vorschläge des Komitees auf Erleichterung der Lasten dieser Anlehen, welche durch Hinausschiebung der Verloosung und den theilweisen Rückkauf bei der Tilgung nur eine kaum fühlbare Schmälerung der Gewinnaussicht bei der Verloosung beanspruchen, seien sehr günstig, da als Gegenzugeständniss die Anerkennung der Zahlung der Zinsen in Gold und die Nichterhöhung des Kuponabzuges für die Einkommensteuer geboten werden. Die geringen Konzessionen, welche gefordert werden, werden mit Unrecht zu grossen Opfern aufgebauscht. Andererseits schädige der Staat die Bahn durch Steuern und durch das Verlangen nach immer neuen Investitionen ohne Rücksicht auf die finanziellen Erwägungen. Auch in dieser Beziehung müsse Abhilfe geschaffen werden. Bei einigem Entgegenkommen der Regierung und der Obligationeninhaber könne ein im Nutzen aller Interessenten liegendes Aufblühen der Gesellschaft gewährleistet werden. Dazu bedürfe es einer gründlichen Aenderung der Satzungen, damit die Aktionäre einen grösseren Einfluss auf die Leitung der Gesellschaft gewinnen und ein Verwaltungsrath geschaffen werde, der als seine erste Aufgabe die Wahrnehmung der Interessen der Aktionäre ansehe.

Nach längerer Berathung wurde folgender Antrag einstimmig angenommen:

„Die heute in Hamburg tagende Versammlung von Aktionären der österreichischen Südbahn ersucht das bestehende Schutzkomitee, von der Verwaltung der Südbahn angesichts der ungünstigen Lage des Unternehmens unverzüglich energische Maassnahmen zur durchgreifenden Gesundung zu fordern. Als nothwendigste dieser Maassnahmen sieht die Versammlung eine Verminderung der unerschwinglichen Lasten aus dem Dienste der dreiprozentigen und fünfprozentigen Obligationen an, die gemäss dem vom Hamburger Komitee aufgestellten Programm ohne jede Verzögerung einzuleiten ist, wobei als erforderlich bezeichnet wird, dass zur Wahrnehmung der Interessen der Aktionäre die Vertreter derselben zu den Verhandlungen hinzugezogen werden. Die Versammlung verlangt von der Verwaltung, dass neue Investitionen ‚über das Maass der gesetzlichen Verpflichtung hinaus‘ nur unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Gesellschaft vorgenommen und keinesfalls neue schwebende Schulden zu diesem Zwecke aufgenommen werden. Sie erklärt als nothwendig, dass seitens der Verwaltung bei der Regierung Schritte gethan werden, um die Verlängerung der Konzessionsdauer und Ermässigung der vernichtenden fiskalischen Abgaben herbeizuführen. Zum Schlusse ersucht die Versammlung das Komitee, an seinen bisherigen Forderungen, vor allem in Bezug auf die Statutenänderung, festzuhalten und gegebenenfalls auf Anberaumung einer ausserordentlichen Generalversammlung hinzuwirken.“

— **Der finanzielle Dienst der österreichischen Staatsbahnen.** Den verschiedenen Vereinfachungen und Erleichterungen, welche in den letzten Jahren in Bezug auf den finanziellen Dienst der Staatsbahnen zur Einführung gelangten, soll sich jetzt, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, eine weitere Maassregel von keineswegs untergeordneter Bedeutung hinzugesellen. Als eine Folge der zwischen der Regierung und der österreichisch-ungarischen Bank vor kurzem getroffenen Vereinbarung, derzufolge letzterer der Golddienst des Staates übertragen wird, beabsichtigt die Staatseisenbahnverwaltung nunmehr auch dem Giroverkehr der österreichisch-ungarischen Bank als Mitglied beizutreten.

— **Anpassung des Güterzugverkehres an das thatsächliche Verkehrsbedürfniss.** Mit Rücksicht auf den vor einiger Zeit vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten an die ihm unterstehenden königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlass, in welchem letztere im Hinblick auf den Rückgang der Einnahmen bei den preussischen Staatsbahnen angewiesen wurden, eine Einschränkung des Güterzugverkehres, insbesondere durch Verringerung der fahrplanmässigen Züge und Ersetzung derselben durch Erfordernisszüge, durchzuführen, wurde in Erwägung gezogen, ob nicht ähnliche Maassnahmen bei den österreichischen Staatsbahnen nothwendig erscheinen. Infolge diesfälliger Erhebungen sind die Staatsbahndirektionen aufgefordert worden, die Zahl der Erfordernisszüge mit dem thatsächlichen Bedarf in Einklang zu bringen. Bezüglich der regelmässigen Züge war eine besondere Vorkehrung nicht nöthig, da deren Zahl ohnehin eine äusserst beschränkte ist.

— **Missbräuchliche Benutzung von Monatskarten.** Eine Bahnverwaltung hatte gegen die Besitzerin einer auf Namen lautenden Monatskarte sowie deren Sohn, der die Karte missbräuchlich zu einer Fahrt benutzt hatte und auf der Bestimmungsstation beanstandet worden war, die strafgerichtliche Anzeige erstattet. Das aus diesem Anlasse wegen Betruges eingeleitete Strafverfahren endete in erster Instanz mit dem Freispruch der Angeklagten, und wurde das erstrichterliche Urtheil vom Berufungsgericht bestätigt. Gegen diese Urtheile wurde von der Generalprokuratur die Nichtigkeitsbeschwerde zur Wahrung des Gesetzes erhoben, und erkannte der Oberste Gerichtshof auf Grund derselben, dass, insoweit mit dem Urtheile des Berufungsgerichts der Sohn der Besitzerin der Monatskarte von der erhobenen Anklage freigesprochen wurde, das Gesetz verletzt worden sei.

Die beiden unteren Instanzen begründeten den Freispruch damit, dass es ebensowohl an arglistiger Benutzung eines Irrthumes oder der Unwissenheit der Bahnverwaltung, als an der zum Thatbestande des § 197 bezw. § 461 Strafgesetz erforderlichen Schädigungsabsicht fehle. Mag auch die Bahnverwaltung die Monatskarte für unübertragbar erklären, so sei doch nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen deren Inhaber sie zu veräussern berechtigt. Die Bahnverwaltung habe, wenn sie den A. auf Grund der Monatskarte der B. beförderte, nur dasjenige geleistet, wozu sie sich durch Ausgabe der Karte verpflichtet habe; ihr könne es gleichgültig sein, ob sie den A. oder die B. befördere. Zudem habe A. sich der Kontrole hinsichtlich seiner Fahrkarte nicht entzogen, sei sich also der Unrechtmässigkeit seines Vorgehens gewiss nicht bewusst gewesen.

Beide Instanzen haben, wie der Oberste Gerichtshof in der Begründung seiner Entscheidung hervorhebt, die rechtliche Natur der Eisenbahnmonatskarten, ebenso wie den strafrechtlichen Begriff der List verkannt. Die Monatskarte sei kein Inhaberpapier wie etwa die einfache Fahrkarte. Letztere könne allerdings als übertragbar und frei veräusserlich gelten und hinsichtlich derselben treffe die Begründung des Erstrichters, es könne der Bahnverwaltung gleichgültig sein, ob sie den A. oder die B. befördere, zu. Anders aber liege es mit den Monatskarten, die auf einen bestimmten Namen lauten und als unübertragbar bezeichnet sind. Für deren Preisbildung diene die durchschnittliche Anzahl von Fahrten, welche von einer und derselben Person in einem Monat normalerweise gemacht werden kann, zur Grundlage. Dies habe selbstredend eine bedeutende Herabsetzung des Preises für alle in der bestimmten Strecke während eines Monats überhaupt möglichen Fahrten zur Folge. An diese Preisbegünstigung werde von der Bahnverwaltung die Bedingung der Unübertragbarkeit der Monatskarte geknüpft.

Durch den mit der Bahnverwaltung geschlossenen Vertrag begebe sich der Erwerber der Monatskarte, da er sich durch deren Entgegennahme den darin ersichtlich gemachten Bedingungen unterwirft, des Rechtes, die Karte zu veräussern oder an jemand anderen zu übertragen. Die Ansicht des Erstrichters, der Inhaber einer Eisenbahnmonatskarte sei nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen sie zu veräussern berechtigt, sei somit eine offenbar irrige. Unrichtig sei auch die Anschauung, die Bahnverwaltung werde durch die Uebertragung der Monatskarte bezw. deren Benutzung durch eine andere als die in derselben benannte Person nicht geschädigt. Liegt dem Preise der Monatskarte eine Wahrscheinlichkeitsberechnung zu Grunde und hat deshalb die Bahnverwaltung mit dem Erwerber derselben deren Unübertragbarkeit vereinbart, so habe jede dritte Person Anspruch auf Beförderung nur dann, wenn sie eben den gewöhnlichen Fahrpreis erlegt. Die Monatskarte verpflichte die Bahnverwaltung nicht zur Beförderung jeder beliebigen Person, und

sei daher die Rechtsansicht unrichtig, die Bahnverwaltung habe, wenn sie den A. statt der B. beförderte, nur dasjenige geleistet, was zu leisten sie ohnehin verpflichtet war.

Dass dem A. „die Unrechtmässigkeit seines Vorgehens nicht zum Bewusstsein kam“, könne wohl nur so viel bedeuten, als dass er sein Unrecht als solches nicht erkannte. Allein dieser Rechtsirrthum vermöge ihn nach dem Grundsatze der §§ 3, 233 und 238 Strafgesetz nicht zu entschuldigen; nur wenn er von der vereinbarten Unübertragbarkeit der Karte keine Kenntniss gehabt hätte, könnte eventuell der Strafausschliessungsgrund des § 2 c Strafgesetz in Frage kommen. Auch das Deliktsmerkmal der List sei nicht von vornherein auszuschliessen. Dass A. sich der Kontrole der Fahrkarte unterwarf, sei hierfür keineswegs entscheidend; dies habe er thun müssen, wenn er überhaupt befördert werden wollte. Zu erwägen bleibe aber immerhin, dass bei grossem Andrange der Reisenden die Fahrkartenkontrole nicht immer mit der erforderlichen Genauigkeit vorgenommen werden kann, wie denn auch A. trotz der Bahnsteigsperre in der Fahrtantrittsstation mit seiner auf eine Frauensperson lautenden Monatskarte unbeanstandet durchkam. Schon diese Thatsache beweise die Täuschungseignung des unter Anklage gestellten Vergehens, die übrigens nur in abstracto vorliegen muss, um das Deliktsmerkmal der List zu begründen. Die Täuschungshandlung habe im vorliegenden Falle darin gelegen, dass A. durch Vorzeigung der Monatskarte sich den falschen Schein ihres zur Fahrt berechtigten Eigenthümers gab, und diese Wahrheitsentstellung sei als solche nicht sofort ohne jede weitere Ueberlegung, sondern erst durch sorgsame Vornahme der Fahrkartenkontrole durchblickbar. Eine besondere Verschlagenheit oder ein Aufwand besonderer Kunst und Mühe, um die Täuschung durchzuführen, sei für das Deliktsmerkmal der List keineswegs wesentlich. Rechnete also A. darauf, mit der Monatskarte seiner Mutter seine eigene Beförderung zu erschleichen, so sei bei richtiger Gesetzesauslegung gegen ihn mit einem Schuldspruche vorzugehen gewesen.

Uebrige europäische Länder.

— **Neue Schnellzugverbindungen in Frankreich ohne Berührung von Paris.** Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten hatte durch ein auch von uns mitgetheiltes Rundschreiben im vorigen Herbst die Eisenbahngesellschaften aufgefordert, die Einführung möglichst vieler direkter und schneller Verkehrsverbindungen zwischen den grossen Städten Frankreichs und des benachbarten Auslandes ohne Berühr[illegible] von Paris mittelst durchgehender Züge oder besonderer Wagen ins Auge zu fassen, um den Verkehrsstrom zwischen diesen Städten zu beleben. Dieser Erlass hat dem „Journal des transports“ zufolge gute Früchte getragen und zur Einrichtung eines direkten Betriebes zwischen einer Anzahl grösserer Städte ohne Berührung von Paris geführt. So sind Lille mit Rouen und Le Havre, Lille mit Reims und Dijon, Nantes mit Poitiers, Bordeaux mit Marseille, Calais mit Basel durch direkte Züge verbunden worden. Die Fahrtdauer zwischen Lille und Le Havre über Rouen (306 km Entfernung) beträgt 4 Stunden 46 Minuten, zwischen Lille und Dijon über Reims (510 km) 9 Stunden 45 Minuten, zwischen Nantes und Poitiers (203 km) 4 Stunden 30 Minuten, zwischen Bordeaux und Marseille (680 km) 11 Stunden 58 Minuten, zwischen Calais und Basel (703 km) 11 Stunden 35 Minuten usw. Da diese neue Einrichtung mit Freude vom Publikum begrüsst worden ist, beschäftigen sich die Eisenbahngesellschaften lebhaft damit, die schon bestehenden direkten und schnellen Verkehrsbeziehungen noch weiter zu verbessern und zu vermehren.

— **Amerikanische Lokomotiven in Frankreich.** Auf der Strecke Marseille-Avignon sind Versuche mit neuen, in Amerika gebauten und in den Werkstätten von Arles montirten Lokomotiven gemacht. Es wurden dabei, wie französischen Blättern mitgetheilt wird, mit einem aus vier grossen Wagen I. Klasse und zwei Gepäckwagen bestehenden, im ganzen 181 t wiegenden Zuge in gewissen Augenblicken Geschwindigkeiten von 125 bis 130 km erreicht. Die Ergebnisse der amerikanischen Maschinen werden als recht befriedigende bezeichnet.

— **Schweizerische Eisenbahnverstaatlichung.** Die Botschaft des Bundesraths zum eidgenössischen Staatshaushalt für 1902 hebt hervor, dass sich finanziell die Rückwirkung der Verstaatlichung vorerst ungünstig bemerklich macht. Mit dem Rückkauf der Centralbahn fällt natürlich die Konzessionsgebühr weg, auch für die Nordostbahn ist dieser Posten nicht mehr aufgenommen, „denn — so heisst es — auch wenn diese Bahnunternehmung im Jahre 1902 noch nicht verstaatlicht sein sollte, so reichen die gegenwärtigen Einnahmen kaum mehr hin, um die gesetzliche Konzessionsgebühr zu begründen“. Aus denselben Gründen hat sich der Bundesrath veranlasst gesehen, bei der Gotthardbahn, mit Rücksicht auf die dermaligen Betriebsergebnisse, die kilometrische Gebühr von 200 auf 100 Fr. und die letztjährige Einnahme auf die Hälfte herabzusetzen.

— **Simplontunnel.** Der Sohlstollen ist im Oktober nur auf der Nordseite um 211 m fortgeschritten und hatte Ende Oktober eine Länge von 10 341 m. Auf der Südseite konnte wegen der sehr starken Wassermengen, an deren Ablenkung usw. vorerst gearbeitet wird, eine Weiterbohrung des Tunnels nicht vorgenommen werden. Der Wassererguss aus dem Tunnel betrug auf der Nordseite 109, auf der Südseite 590 Sekundenliter.

— **Schweizerische Nordostbahn.** Nachdem auch die Generalversammlung der Aktionäre dem Rückkaufsvertrage zugestimmt, wird laut offiziöser Mittheilung aus Bern das Bahnnetz schon mit 1. Januar 1902 in den direkten Betrieb des Bundes, und zwar durch die bis dahin noch zu organisirende Kreisdirektion Zürich, übergehen.

— **Schweizerisches „Eisenbahnamtsblatt“.** Von Beginn des Jahres 1902 an wird die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ein wöchentlich ein Mal erscheinendes „Eisenbahnamtsblatt“ in deutscher und französischer Sprache herausgeben. Es sollen darin alle auf die Verwaltung der Bundesbahnen bezüglichen Nachrichten veröffentlicht werden.

— **Automaten auf den schweizerischen Bahnhöfen.** Auf eine Eingabe hat die Generaldirektion der Bundesbahnen geantwortet, dass sie der Anregung, künftig auf den Bahnhöfen der Bundesbahnen die Aufstellung von Bahnhofsautomaten zu untersagen, nicht entsprechen könne, da sie glaube, dass durch diese Automaten eine nennenswerthe Interessenschädigung nicht eintrete. Indess werde sie prüfen, in welcher Weise die Benutzung der Automaten durch unbeaufsichtigte Kinder verhindert werden könnte.

Fremde Welttheile.

— **Die Bagdadbahn und ihr Endpunkt am persischen Golf.** In den „Jahrbüchern für die deutsche Armee und Marine“ spricht sich Oberstleutnant a. D. Hildebrandt über die Bedeutung des Hafens von Kueït als unentbehrlichen Endpunkt der Bagdadbahn in folgender interessanter Weise aus:

„Basra am Schat-el-Arab, dem vereinigten Strome von Euphrat und Tigris, ehedem in einem Paradiese gelegen, jetzt umgeben von Sand, Sumpf und stagnirenden Hochwasserlachen, bietet das Bild grosser Verkommenheit. Da sich im Laufe der Zeiten vor der Mündung des Schat-el-Arab mächtige Sandbänke abgelagert haben, so können grössere Seeschiffe heute nicht mehr bis Basra hinauffahren. Als Seehafen völlig zurückgegangen, ist Basra daher auch nicht als Endpunkt dieser Welteisenbahn von annähernd 3 000 km Schienenlänge verwendbar, weshalb deren Trasse unter Umgehung der Marsch- und Sumpfzone des unteren Euphrat nach dem emporstrebenden Seeplatz Kosmina, dem Weltmarkt der Perlfischerei, an der Meeresbucht von Kueït, geleitet worden ist. Es ist dies der beste Hafen am persischen Golf und vortrefflich zum Endpunkt der Bagdadbahn geeignet. Um Basra in einen Seehafen wieder umzuwandeln, müsste man den Schat-el-Arab erst für jede Jahreszeit schiffbar machen unter ganz erheblichen Kosten und Arbeiten, die den Bahnbau vertheuern und verlangsamen würden. Der Hafen von Kueït ist etwa 80 km von der westlichen Deltamündung des Schat-el-Arab entfernt; vor Winden vollkommen geschützt, bietet er einen Ankerplatz erster Ordnung und ist gross genug, um einer ganzen Flotte als Zuflucht zu dienen, überhaupt für einen Kriegshafen wie geschaffen. Nach Mittheilungen des deutschen Konsuls in Bagdad ist dieser Hafen für Seeschiffe jeden Tiefganges zu jeder Zeit zugänglich, während der Basraer Hafen infolge des seichten Zustandes der grossen, der Mündung des Schat-el-Arab vorgelagerten Barre bei Nippfluth nur für Schiffe von 15–17 Fuss und auch bei Springfluth nur für Dampfer von einem Tiefgang bis zu 22 Fuss zugänglich ist. Dabei erscheine eine etwaige Ausbaggerung der Barre infolge der damit verbundenen enormen Kosten und im Hinblick auf den schon vorhandenen vortrefflichen natürlichen Hafen des nahen Kueït ausgeschlossen. Nach demselben Bericht hat Basra auch im Jahre 1900 eine Weiterentwickelung in aufsteigender Linie zu verzeichnen. Während im Jahre 1898 der Werth der von dem Basraer Hafen mittelst Seedampfer ausgeführten Güter rund 17 000 000 ℳ betrug, stieg dieser Werth 1899 auf rund 24 000 000 ℳ und 1900 auf rund 33 000 000 ℳ. Auch Deutschland hat, wie der Konsul berichtet, an diesem Fortschritt einen von Jahr zu Jahr sich erhöhenden Antheil genommen, wenn auch die Hauptbedingung für eine gedeihliche Entwickelung sowohl der Einfuhr von Deutschland nach Mesopotamien, als namentlich

auch der Ausfuhr von Mesopotamien nach Deutschland noch immer fehlt, nämlich die Einrichtung einer direkten Dampferlinie von Hamburg oder Bremen nach den Häfen des persischen Golfes, speziell nach Buschir und Basra. Bisher sind London und Marseille die einzigen europäischen Häfen, die in direkter Dampferverbindung mit Basra stehen. Für die indirekte Verbindung mit Basra, die sich unter Umladung der Waaren in Karachi, Bombay oder Port Said vollzieht, kommen für Deutschland auch noch Genua und Triest in Betracht. Die Statistik über die mesopotamische Ausfuhr nach Deutschland ist deshalb unzulänglich; man kann einen Zuschlag von 50 % machen. Es stellten sich daher im Zusammenhang mit der Bagdadbahnfrage zwei wichtige Probleme zur Lösung: einmal die Fortführung der Bahn zum Hafen von Kueït und ferner die Schaffung direkter Dampferverbindungen zwischen Kueït und unseren grossen Seehäfen."

Inzwischen ist eine neue Dampferlinie Odessa-Basra ins Leben getreten. Das „Handelsmuseum" meldet, dass die in Odessa begründete Gesellschaft soeben von dort ihren dritten Dampfer nach dem persischen Golf abgefertigt hat.

— **Sibirische Bahn.** Die Petersburger „Nowoje Wremjä" feiert die telegraphisch gemeldete Thatsache, dass bei der Station Menducha der westlichen Abtheilung der Bahn, welche von Transbaikalien durch die Mandschurei nach Port Arthur führt, die letzten Schienen zur Verbindung der mandschurischen Eisenbahn mit der sibirischen gelegt worden sind, mit einem Aufsatz, der die Ueberschrift trägt: „Der russische Weltweg." Das Blatt sagt: „Der Schienenweg, der das europäische Russland und damit ganz Europa mit dem grossen Ozean verbindet, erscheint nun fast schon fertig gestellt. Nur eine kleine Strecke der sibirischen Eisenbahn — die noch nicht erbaute Strecke um den Baikal nämlich — bildet die einzige Unterbrechung dieses der Länge nach grössten Schienenweges. Ueber den Baikalsee geschieht die Verbindung bis jetzt durch eine Dampffähre. Diese nicht grosse Unterbrechung, welche zweifellos in der nächsten Zeit beseitigt werden wird, gestattet wohl nicht, den neuen Weltweg des Handels und der Kultur, der die kürzeste und schnellste Verbindung zwischen dem atlantischen und grossen Ozean darstellt, bereits als vollständig zu bezeichnen, sie verringert aber nicht die Bedeutung des Ereignisses, von dem wir sprechen. Den Bestrebungen unseres Vaterlandes ist es gelungen, den grossen Flächenraum zu überwinden, der das europäische Mutterland von dem fernen asiatischen Osten und dem seine Küsten umspielenden grossen Ozean trennt. . . . Nicht ohne Anstrengungen und nicht ohne eigenen Verlust hat Russland die riesige Last der Ausgaben für den Bau der sibirischen Bahn getragen, dafür haben wir aber jetzt im asiatischen Osten eine ganz andere Stellung als früher. . . . Der neue Zugang bringt ganz von selbst die ganze Mandschurei in unsere Einflusssphäre. . . . Mit der Mandschurei hat Sibirien nicht weniger als 15 000 000 Einwohner, und das ist kein kleines Reich. Unter Peter dem Grossen hatte Russland selbst keine grössere Bevölkerung. . . ."

Aus Anlass dieses Ereignisses hat der russische Finanzminister v. Witte an den Kaiser Nikolaus folgendes Telegramm gerichtet: „Am 19./7. Mai 1891 haben Ew. Majestät eigenhändig in Wladiwostok das erste Glied der grossen sibirischen Eisenbahn gelegt. Heute, am Jahrestage der Thronbesteigung, ist die Linie der ostchinesischen Eisenbahn beendigt. Aus voller Herzensfreude wage ich, Euerer Majestät meinen unterthänigsten Glückwunsch zu diesem geschichtlichen Ereignis darzubringen. Mit der Schienenlegung in einer Länge von 2 400 Werst von Transbaikalien bis Wladiwostok und Port Arthur ist unser Unternehmen in der Mandschurei beendet, wenn auch noch nicht völlig. Trotz der ausnahmsweise schwierigen Bedingungen und der Zerstörung eines grossen Theiles der Linie im vorigen Jahre kann vom heutigen Tage an auf der ganzen Linie ein provisorischer Verkehr stattfinden. Ich hoffe, dass binnen zwei Jahren alle noch übrigen Arbeiten zu Ende geführt werden und die Bahn für den beständigen regelmässigen Verkehr geöffnet wird." Der Kaiser erwiderte hierauf: „Ich danke aufrichtig für die freudige Mittheilung und beglückwünsche Sie zu der Beendigung eines der grössten Eisenbahnunternehmen der Welt in so kurzer Frist und inmitten der unglaublichen Schwierigkeiten."

— **Die Eisenbahnen auf Ceylon.** Ueber diese theilt „Engineering" folgendes mit: Obwohl sich das Eisenbahnnetz Ceylons in den letzten sechs Jahren nicht vergrössert hat, so sind doch aus den Berichten der Eisenbahnverwaltung Anzeichen einer Entwickelung des einheimischen Handels und einer sparsamen Verwaltung erkennbar. Der Güterverkehr ist in diesem Zeitraum von 411 915 auf 505 750 t gestiegen, hat sich also jährlich um etwa 4 % vermehrt; die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind von 3 984 276 auf 4 942 508 Rupien (1 Rupie = 1,92 *M.*) angewachsen. Unter den beförderten Waaren nimmt Reis etwa 1/4 und Thee 1/8 der Gewichtsmenge ein. Da aber letzterer theurer gefahren wird, so bildet die Einnahme aus ihm 1/6 der Frachteinnahme.

Im Theehandel ist eine stetige Entwickelung bemerkbar. Weiter wird berichtet, dass durch das Burenlager in Diyatalawa eine Hebung des Güterverkehres entstanden ist. Da sich nun auch der Personenverkehr in entsprechender Weise vergrössert hat, so betragen die Roheinnahmen 8 272 351 Rupien, also 2 000 000 Rupien mehr als vor sechs Jahren. Da die Eisenbahnen Ceylons 297 1/8 englische Meilen lang sind, so entfallen mithin auf jede Meile 27 841 Rupien, oder etwa 33 000 *M.* auf 1 km, das ist noch etwas mehr, als die durchschnittliche kilometrische Betriebseinnahme sämmtlicher Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (1899: 32 671 *M.*).

Der Betriebskoeffizient ist von 55,19 auf 52,88 % gesunken, ist aber immer noch grösser als in einigen früheren Jahren, da die Bahnunterhaltungskosten durch das theuere Material höhere geworden sind. 88 pfündige Schienen, welche, auf die Tonne berechnet, 143 Rupien kosten, sind bei Krümmungen und Steigungen an die Stelle von 72 pfündigen Schienen getreten, wie sie im Jahre 1897 gebräuchlich waren. Während die Einnahmen, auf die Zugmeile berechnet, in den sechs Jahren von 5,46 auf 6,23 Rupien gestiegen sind, sind die Ausgaben nur von 3,1 auf 3,29 Rupien angewachsen, so dass die Reineinnahme auf die Zugmeile fast 3 Rupien beträgt. Das Endergebniss ist, dass die 297 1/8 englische Meilen langen Eisenbahnen auf ihr Anlagekapital von 53 000 000 Rupien einen Reinertrag von ungefähr 7,5 % gegeben haben.

— **Saharabahn.** Der Generalguvernör von Algerien Revoil hat kürzlich bei seiner Rundreise durch die Kolonie den ersten Abschnitt der künftigen Saharabahn von Aïn-Sefra bis Zubia, ungefähr 125 km, eröffnet. In der „Liberté" gibt Jean du Taillis eine Schilderung dieser Strecke, der die „Nordd. Allg. Ztg." folgendes entnimmt: Die südliche Abzweigung beginnt 454 km von dem Hafen Arzew. Nach einer eintönigen Fahrt von nahezu 300 km durch die im Sommer versengte, im Winter schneebedeckte und eisharte Hochfläche kommt man in der kleinen Oase Aïn-Sefra, dem Orte mit den „gelben Quellen", an. Die neue Linie geht von Westen nach Osten eine Zeit lang durch die gleiche öde Landschaft weiter. Nach 16 km Fahrt hält der Zug in dem kleinen Bahnhofe Tiout, der 1 km von dem gleichnamigen „Ksar" entfernt liegt, einem durch üppige tropische Vegetation um ein Wasserbecken herum sich auszeichnenden Orte. Die Linie überschreitet darauf auf einer Eisenbrücke den Oued-Sefra und steigt in einer vielgewundenen Schlangenlinie zu der Moghrar-Hochebene empor. Hier ändert sich das Landschaftsbild. Man naht der grossen Wüste, und die Oasen werden üppiger und anmutbiger. Der Schienenweg wendet sich nach Süden, durchkreuzt den Ksar von Maghrar Fourhani mit seinen verfallenen Mauern und seinen uralten Salinen und läuft gleich nach Verlassen dieses Bahnhofes in eine kurze, aber malerische Schlucht ein, die er auf einem stattlichen Viadukte verlässt. Die Fahrt geht darauf durch eine öde Ebene, auf der ungeheuere Felsblöcke, Spuren ehemaliger heftiger Erderschütterungen, herumliegen, und der Blick umfasst endlose Bergreihen mit kahlen Abhängen. So werden wieder mehrere Kilometer durchfahren, der malerische „grüne Berg" bleibt rechts liegen, aber so nahe, dass man seine kupferrothen und smaragdgrünen Reflexe genau von dem Abtheil aus bemerken kann, und endlich läuft der Zug in den Bahnhof von Djenien-bou-Resh ein. Endlich — denn die Landschaft ermüdet das Auge und die Lokomotive braucht vier Stunden, um die 87 km von Aïn-Sefra aus zurückzulegen. In Djenien mangelt es zwar noch an jeder Art von moderner Bequemlichkeit, aber der Ort hat einen so herrlichen Garten mit Palmen und europäischen Bäumen, dass die Augen sich angenehm von dem frischen Grün berührt fühlen, in dem silberhelle Quellen aufsprudeln. — Dann beginnen aber wieder öde Steppen und Sanddünen, aus denen sich nur hier und da Büsche eines weissen, wohlriechenden Wüstengewächses erheben; mitten darin der Bahnhof für den neugeschaffenen Posten, der den Gipfel von Ich auf marokkanischem Gebiete und das Thal des Oued-Dermel beherrscht. Rechts sieht man in ziemlich weiter Ferne die hohen Gipfel von Figerig emporragen. Der Zug poltert nochmals über eine Brücke und läuft in den augenblicklichen Endpunkt der Bahn bei der eben begonnenen Befestigung von Duveyrier ein. Diese Linie ist schmalspurig, wie die meisten algerischen Bahnen, und das genügt völlig für den wahren Zweck der Bahn, der darin besteht, in grossem Maassstabe die Truppenbewegungen und die Beförderungen von Kriegsmaterial und Vorräthen zu erleichtern. Wenn die Linie für den Frachtenverkehr angelegt wäre, so würde man nicht einmal die dabei sehr unbeträchtlichen Betriebskosten herausschlagen können. Ihr Nutzen ist also nur vom militärischen Standpunkte aus zu beurtheilen. Die Ausgaben für die Beförderung aller Munitionen und Vorräthe durch Kameele für die im Süden operirenden Truppen erreichen eine bedeutende Höhe. Im Jahre 1900 sind allein 30 000 000 Fr. dafür erforderlich gewesen. Daraus ersieht

man, dass diese Bahnanlage auch vom finanziellen Standpunkte aus ihre Bedeutung hat. Immerhin sind aber noch 200 km Weg bis zu den am weitesten nach Süden vorgeschobenen Posten Taghit und Igli auf Kameelen zurückzulegen.

Allgemeines.

— **Zeichengeber für den Verschiebedienst im Bahnhof Ruhrort.** Zur Benachrichtigung des Lokomotiv- und sonstigen beim Verschiebedienst betheiligten Personals über den Beginn und die Beendigung des Abdrückens der langen, auf den Ablaufgleisen zu behandelnden Züge sowie um nach Bedarf ein sofortiges Halten dieser Züge zu erreichen, ist, wie das „Centralblatt f. d. Bauverw." mittheilt, im Sommer d. J. für den östlichen Ablaufberg des Bahnhofes Ruhrort eine Anlage in Benutzung genommen, die ihrem Zwecke bisher gut entspricht. Die Anlage ist derart eingerichtet, dass der Wärter in einem am Fusse des Ablaufberges gelegenen Stellwerk eine Signalwinde erhalten hat, mittelst deren er durch einen doppelten Drahtzug eine runde Signalscheibe von etwa 1,3 m Durchmesser, welche auf einem etwa 10 m hohen Gittermast auf wagerechter Achse befestigt ist, senkrecht oder wagerecht stellen kann. In der Ruhelage steht die Scheibe senkrecht und zeigt bei Nacht nach vorn rothes, nach hinten volles weisses Licht. Das Zeichen zum Beginn des Abdrückens wird dadurch gegeben, dass die Signalscheibe wagerecht gestellt wird, wobei des Nachts nach vorn grünes und nach hinten Sternlicht erscheint. Während der Bewegung der Scheibe von Halt auf Fahrt und umgekehrt wird vorübergehend ein in einem elektrischen Stromkreis gelegener Kontakt geschlossen und die Auslösung von vier, in Abständen von je etwa 150 m längs der Ablaufgleise aufgestellten Streckenläutewerken und von zwei Zimmerläutewerken bewirkt. Letztere sind in zwei weiter vom Ablaufberg gelegenen, am Verschiebegeschäft betheiligten Stellwerken angebracht. Das Ertönen der Läutewerke macht bei ruhendem Verschiebeverkehr den Lokomotivführer, die Verschiebemannschaft und die Stellwerkwärter darauf aufmerksam, dass das Verschieben beginnen soll, während es zur Zeit des Abdrückens zusammen mit dem Erscheinen der senkrechten Scheibe den Lokomotivführer zum sofortigen Halten veranlasst oder die Beendigung des Verschiebgeschäfts anzeigt. Die Auslösung der Läutewerke erfolgt durch Batteriestrom. Um die Möglichkeit zu haben, dass der Zeichengeber von den betheiligten Stellen unmittelbar und ohne Zeitverlust auf Halt gestellt werden kann, ist am Signalmast eine elektrische Signalflügelkuppelung der bekannten Bauart von Siemens & Halske angebracht. Die Leitung des Kuppelstromes geht über verschiedene Kontakttasten, die in der Nähe des Signalmastes und in den Stellwerken am Fusse des Ablaufberges angebracht sind, so dass durch das Drücken einer Taste der Kuppelstrom unterbrochen und die sofortige Haltestellung der Scheibe sowie die Auslösung der Läutewerke herbeigeführt wird. Während der Ruhelage des Stellhebels der Signalscheibe wird der Kuppelstromkreis in einem an der Signalwinde angebrachten Kontakt unterbrochen, damit die Batterie geschont wird.

— **Eisenbahnhumor.** Auf der vor kurzem eröffneten havelländischen Kleinbahn Nauen-Senske verlor die Maschine eines in der Richtung nach Nauen fahrenden Nachmittagszuges auf offener Strecke die Kraft, und der Zug konnte, da eine Reservemaschine nicht zu erlangen war, erst nach dreistündigem Aufenthalt und bei eingebrochener Dunkelheit wieder in Gang gebracht werden und sein Reiseziel erreichen. Seit dieser Zeit hat, wie die „D. Verkehrsblätter" erzählen, die Schalkheit der Anwohner dem Unternehmen den Beinamen „Blindschleiche" beigelegt, und die benachbarte „stille Pauline" (volksthümliche Bezeichnung der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn) findet in ihr ein stimmungsvolles Gegenbild.

Rechtsprechung.

— **Haftpflicht der Eisenbahnen.** Eine wichtige Entscheidung über die Haftpflicht bei Verletzungen im Betriebe der Eisenbahn fällte der „Voss. Ztg." zufolge das Landgericht Hannover. Der Klage lag folgender Thatbestand zu Grunde. Am 9. Januar d. J. fuhr der Augenarzt Dr. med. M. von Herford nach Detmold. Er hatte seinen Platz im ersten Abtheil eines sogenannten Durchgangswagens, der Eingangsthür gegenüber, inne. Als der Zug die Station Schöttmar verliess, warf der Schaffner die Wagenthür so fest zu, dass durch die entstandene Erschütterung kleine Glassplitter vom oberen Rande der Scheibe absprangen und einige davon das linke Auge des Arztes trafen, wodurch die Hornhaut des Auges verletzt wurde. Dr. med. M. machte den Eisenbahnfiskus, als Betriebsunternehmer, für den ihm durch die Verletzung zugefügten Schaden verantwortlich und beantragte, den Fiskus zu verurtheilen, ihm vom 10. Januar 1901 an eine Jahresrente von 12 000 ℳ (!) zu zahlen. Die Eisenbahnverwaltung beantragte Abweisung der Klage. Im Einverständniss beider Parteien wurde die Verhandlung zunächst auf den Grund des Anspruchs beschränkt. Dieser wurde in einem Zwischenurtheil dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, und zwar aus folgenden Gründen: Das Schliessen der Wagenthüren an Zügen, die sich in Bewegung befinden, gehört unbedingt zum unmittelbaren Eisenbahnbetrieb. Bei allen denjenigen Funktionen aber, die zum unmittelbaren Eisenbahnbetriebe gehören, kommt es auf einen weiteren ursächlichen Zusammenhang zwischen dem etwa eingetretenen Unfalle und den dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren nicht an. Nach der Beweisaufnahme ist anzunehmen, dass der Unfall thatsächlich auf das Zuschlagen der Thür zurückzuführen ist. Wenn auch nicht festgestellt werden konnte, wodurch das Zuschlagen der Thür verursacht wurde, so muss der Eisenbahnfiskus doch unter diesen Umständen für den Unfall des Klägers als haftpflichtig gelten. Bezüglich der Ursachen des Zuschlagens der Thür lassen sich nur drei Möglichkeiten denken: entweder hat der dienstthuende Schaffner die Thür geschlossen, oder das Zuschlagen der Thür ist von selbst infolge der Bewegung des Zuges, infolge von Wind oder dergl. erfolgt, oder endlich, der Kläger selbst hat die offenstehende Thür zugemacht. In jedem dieser drei Fälle ist der Eisenbahnfiskus für den eingetretenen Unfall haftbar. Im letzteren Falle nur dann vielleicht nicht, wenn der Kläger die Thür in so unüberlegt heftiger Weise geschlossen hätte, dass ihm ein Verschulden zur Last fiele. Dieses ist im vorliegenden Falle nicht bewiesen. Also ist der Eisenbahnfiskus zum Ersatze des Schadens, den der Verletzte infolge des Zuschlagens der Thür erlitten hat, verpflichtet.

Bücherschau.

— **Das Hypothekenrecht des deutschen Bürgerlichen Gesetzbuchs.** Ein Leitfaden durch das Hypothekenrecht von M. Hallbauer, Oberlandesgerichtsrath. Leipzig. Rossberg & Berger. 1901. Preis 2,50 ℳ.

Der vorgenannte Verlag hat unter dem Sammelnamen der „Leipziger juristischen Handbibliothek" eine Reihe von Werken erscheinen lassen, die bezwecken, den Inhalt der neueren Reichsgesetzgebung auch den Nichtjuristen verständlich und zugänglich zu machen. Eine der neuesten Lieferungen dieses verdienstvollen Unternehmens ist das obenbezeichnete Werk. Bei der Bedeutung und zugleich bei der Schwierigkeit, welche die Behandlung der Hypothekenangelegenheiten in allen Verwaltungen, namentlich für nichtjuristische Beamte, hat, kann das Buch als ein sicherer Leitfaden und Führer für diejenigen Privat- und Kleinbahnen empfohlen werden, in deren Oberleitung ein juristischer Beirath nicht angestellt ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Strecke Hamburg-Berlin zwischen den Stationen Schwarzenbek und Büchen gelegene Haltepunkt Müssen, der bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, wird vom 10. Dezember d. J. ab als Haltestelle für den unbeschränkten Güter- und Thierverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen, ebenso die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann.

Die Haltestelle Müssen wird zunächst

in den Gütertarif der Gruppe IV, in die Gütertarife für den Wechselverkehr mit der Gruppe IV, den oldenburg-mitteldeutschen und Altonaer Gütertarif, den Nordostsee-Verbandsgütertarif und den Staatsbahn-Thiertarif aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 3. November 1901. (2965)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Durch die am 1. Januar 1902 in Kraft tretenden Nachträge zum deutsch-italienischen Gütertarif, zum Ausnahmetarif für metallurgische Produkte nach Italien, sowie zum Lebensmittel-Ausnahmetarif Italien-Deutschland treten für die Frankfurter und Hanauer Bahnhöfe, sowie für Mannheim Neckarvorstadt theilweise Frachterhöhungen ein, da die Taxen mit Genehmigung der preussischen Aufsichtsbehörde nach Maassgabe der wirklichen Entfernungen berechnet worden sind.

Strassburg, 8. November 1901. (2966)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutsch-österr.-ungarischer Verband.

Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag 1 zum Tarif Theil II — Heft 3 in Kraft. Durch denselben gelangen unter anderem Frachtsätze des Klassentarifs für Kétegyháza und Palota-Ujpest, ein neuer Ausnahmetarif Nr. 6 (Getreide usw., nur in der Richtung aus Ungarn) an Stelle des im Haupttarif enthaltenen gleichnamigen Ausnahmetarifs, neue und ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 7 A und B (Kleie usw.), Nr. 15 (Thon usw.), Nr. 16 (Pfeifenerde usw.), Nr. 25 (Schilf usw.), Nr. 36 (Obst, getrocknetes usw.), Nr. 38 a (Mineralwasser usw. bei Sendungen zu 5 t), Nr. 42 (Wild, todtes usw.), Nr. 43 (Federn usw.), sowie ein neuer Ausnahmetarif Nr. 49 (Eier usw.) zur Einführung.

Soweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Dezember 1901 in Kraft.

Der Nachtrag kann zum Preise von 35 ₰ = 40 Heller ö. W. bei den betheiligten Stationen bezogen werden.

Breslau, den 9. November 1901. (2967)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. treten die Nachträge VII zu dem besonderen Tarifheft Theil II und IX zu den Tarifheften 1—4 und 6 in Kraft.

Dieselben enthalten neben verschiedenen, bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen:

1. Aufhebung der Entfernungen für die Station Hüfingen der Bregthalbahn;
2. Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
3. Aenderungen von Stationsnamen;
4. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen
Reinickendorf (Dorf) des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin, Arnswalde, Czarnikau, Filehne Nordbhf., Woldenberg, Wronke des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg, Blankenstein (Saale) des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, Kodersdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S., Carlsruhe O/S. des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz, Grabow a/O., Vulkan-Bredow des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin, Zornhof, Deutsch-Oth (Hochöfen) der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Elzach, Grenzach, Gutach i. Br., Hüfingen, Karlsruhe Hafen und Ringsheim der badischen Staatseisenbahnen;
5. abgeänderte Entfernungen für die Stationen Knau, Lobenstein (Reuss), Ziegenrück des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, für die Stationen der Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn und Neustadt i. Schwarzw., Titisee der badischen Staatseisenbahnen;
6. Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife;
7. Aenderung des Anhanges zu Tarifheft 4;
8. Berichtigungen.

Insoweit durch die Berichtigungen im Nachtrag IX zu Tarifheft 4 Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen niedrigeren Sätze noch bis einschliesslich 14. Januar 1902 in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 8. November 1901. (2968)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Januar 1902 kommt zu dem Tarifheft 1 für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag VII zur Einführung. Er enthält Aenderungen der Besonderen Tarifvorschriften hinsichtlich der Frachtberechnung für Langholz u. dergl., Entfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Essen, Frankfurt a/M., Kattowitz und Mainz sowie anderweite zum Theil ermässigte und zum Theil erhöhte Entfernungen für verschiedene Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover, Münster und St. Johann-Saarbrücken, Aenderungen von Stationsnamen und sonstige Aenderungen. Frachterhöhungen treten nur ein im Verkehr mit den Bahnhöfen in Frankfurt a/M. und Hanau.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen, woselbst auch der Nachtrag zum Preise von 10 ₰ käuflich zu haben ist, zu erfahren.

Mainz, den 7. November 1901. (2969)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Die im Heft 1 der württ.-schweizer. Gütertarife vom 1. April 1899 enthaltenen Frachtsätze für Bretten-Aarau und Luzern sowie die im Heft 3 der genannten Tarife vom 1. September 1899 und im Ausnahmetarif für Aepfel und Birnen Central- und Westschweiz-Württemberg vom 1. September 1898 enthaltenen Taxen für die Stationen Mühlacker und Pforzheim treten mit dem 31. Dezember 1901 ausser Kraft.

An deren Stelle treten die im südwestdeutsch-schweizer. Tarifheft I A vom 1. September 1892 enthaltenen Taxen für die genannten Stationen.

Stuttgart, den 8. Nov. 1901. (2970)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österr.-ungarischer Verband.

Am 1. Dezember d. J. treten im Tarif, Theil II, Heft 1 nachbezeichnete neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 21 A (Bier) in Kraft:

Von Pilsen k. k. St. B. nach	für Sendungen von mindestens	
	5 000 kg	10 000 kg
	auf einen Frachtbrief und Wagen	
	Pfennig für 100 kg	
Brandenburg K.E.D.M.	325	291

Die Frachtsätze haben nur Gültigkeit in der Richtung aus Oesterreich nach Deutschland.

Breslau, den 7. November 1901. (2971)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 22. November 1901 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande direkte Frachtsätze für die Beförderung von Christbäumen bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief zwischen den Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen Holoubkau, Horowitz, Jinec-Cenkau, Pribram, Zbirow und Zditz einerseits und einer Anzahl sächsischer Stationen sowie den sächsischen und preussischen Bahnhöfen in Leipzig andererseits in Kraft. Das Nähere ist bei unserem Verkehrsbüreau, Wienerstrasse 4, zu erfahren.

Dresden, am 7. November 1901. (2972)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.

Mit dem 1. Dezember l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag V in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. neu einbezogene Stationen sowie ermässigte Frachtsätze für Station Grätz. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 ₰ oder 6 Heller zu haben.

Breslau, den 30. Oktober 1901. (2973)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 15. November l. J. werden die Stationen Nowa grobla und Rozwadów der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 6 d (Konverterschlacken etc.) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 5. November 1901. (2974)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

1. Heft. Saarbrücken-württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1901 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 14 (Gaskoks) auch Anwendung auf die Artikel Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben des Spezialtarifs III, Torfstreu und Torfmull, Erze, wie im Spezialtarif III genannt, und Schlacken. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterstellen.

Der Ausnahmetarif Nr. 4 (Düngemittel) tritt hierdurch ausser Kraft.

Stuttgart, den 6. November 1901. (2975)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. werden folgende Stationen unter Einrechnung deutscher normaler Antheile in den Tarif einbezogen:

1. In den Ausnahmetarif A für Holz usw.: Die Stationen Bánhida, Felsö-Galla, Szár und Szatmár-gözfüresz der königlich ungarischen Staatsbahnen, Coswig (Anhalt) der königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S.
2. In den Ausnahmetarif B für Holz usw.: Die Station Szatmár-gözfüresz der königlich ungarischen Staatsbahnen.
3. In den Ausnahmetarif C (a und b) für Rinde: Die Stationen Biedenkopf, Bovenden, Frankenberg (Hessen-Nassau), Grebenstein, Marburg, Melsungen, Wildungen der königlichen Eisenbahndirektion Cassel, Somos-Ujfalu der königlich ungarischen Staatsbahnen.

Ferner treten am 20. d. Mts. im Ausnahmetarif A für Holz usw. zwischen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn und den Stationen Auerbach i. V. (unterer Bahnhof), Falkenstein, Hof, Markneukirchen und Plauen i. V. (oberer und unterer Bahnhof) der königlich sächsischen Staatsbahnen zufolge Tarifberechnung über Wien auf Grund deutscher normaler Einrechnungsantheile ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die vorbezeichneten Stationen sowie die Verwaltungen der ungarischen Versandbahnen.

Breslau, den 6. November 1901. (2976)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Reichenberg A. T. E. in den Tarif Theil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1901 wird die Station Reichenberg A. T. E. in den Tarif Theil II für den obbezeichneten Eisenbahnverband einbezogen.

Im Verkehre von oder nach Reichenberg A. T. E. gelangen die bereits für Reichenberg (S. N. D. V. B.) und für Reichenberg (S. St B.) bestehenden Frachtsätze zur Berechnung.

Wien, am 7. November 1901. (2977)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.
(Ausnahmefrachtsätze für kondensirte Milch.)

Mit Gültigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1902 gelangen für kondensirte Milch für die Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und deutschen Kolonien bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Beachtung der in den inneren deutschen Verkehren geltenden Kontrolvorschriften für die Ausfuhr über See und Einhaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen von den Stationen Bubentsch, Bubna, Lieben (Oe. N. W. B. u. St. E. G.), Prag (B. N. B., Oe. N. W. B u. St. E. G.), Prag (Bubna), Prag (Sandthor), Prag (Smichow), Smichow und Wysočan (B. N. B. u. Oe. N. W. B.) nach Altona, Bremen, Brake (Oldbg.), Bremerhaven, Geestemünde, Nordenham, Hamburg B., Harburg H., Harburg U. E., Stettin, Warnemünde und Wilhelmsburg direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Letztere können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 6. November 1901. (2978)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Zu dem vom 1. Januar 1901 gültigen Lokalgütertarife Theil II, Heft 3 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Einen Tarif der Eisenbahn Schönwehr - Elbogen, sowie einen neuen Tarif der Lokalbahn Elbogen - Neusattl, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Eisenbahn Schönwehr-Elbogen und, insoweit Tariferhöhungen eintreten, gültig vom 1. Januar 1902.
Hierdurch treten der Tarif Nr. 9 a im 1. Abschnitte und der Tarif Nr. 4 in der II. Abtheilung des Tarifheftes 3 ausser Wirksamkeit.

II. Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen, gültig vom 1. Dezember 1901.

Exemplare des vorgenannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern pro Stück erhältlich.

Wien, am 5. November 1901. (2979)

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

(Berichtigung des Vorwortes des Tariftheiles II.)

Zu dem vom 1. September 1901 gültigen Tarif Theil II für den obenbezeichneten Verkehr ist unter Ziffer 3 des Vorwortes auf Seite 5 zwischen den Worten „...... auf lebende Thiere“ und „auf Eisenbahnstrassen .... “ einzuschalten: „auf die in der Anlage B des österreichischen und ungarischen Betriebs-Reglements unter Nr. XXXV a aufgezählten explosiven Gegenstände, auf Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, insbesondere Waaren aus Gold, Silber und Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen und echten Perlen, neu oder gebraucht, auf Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten.“

Wien, am 30. Oktober 1901. (2980)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife Theil II, Heft 4.

Mit 1. Januar 1902 wird ein Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1901 für den obbezeichneten Verkehr gültigen Tarife Theil II, Heft 4 eingeführt.

Der Nachtrag enthält die Ausserkraftsetzung der Positionen
3 für Braunstein,
32 für Petroleum, gereinigt etc. und für Mineralölfässer,
33 für Petroleum, roh, etc.
und die Ausserkraftsetzung der Eilgutsätze für Krebse nach Budapest központi vasarcsarnok aus der Position 23 ab 1. Januar 1902, dann Ergänzungen und Berichtigungen im Tarifhefte, sowie neue Frachtsätze für Getreide etc. in bestimmten Relationen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den im galizisch - ungarischen Gemeinschaftsverkehre betheiligten Dienststellen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 8. November 1901. (2981)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Am 1. Dezember 1901 tritt der II. Nachtrag zum Tarife Theil IV, Heft 4 vom 1. Dezember 1898 in Wirksamkeit, welcher Aenderung der Tarifbestimmungen, Einbeziehung der Station Völs als Reexpeditionsstelle, dann neue und abgeänderte Frachtsätze etc. enthält.

Insoweit durch diesen Nachtrag — welcher bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück zu beziehen ist — Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 28. Februar 1902 in Kraft.

Wien, am 4. November 1901. (2982)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Vom 1. Dezember d. J. ab kommen in unserem Binnenverkehr Monatskarten zu ermässigten Preisen für die I. bis III. Wagenklasse zur Ausgabe. Die diesbezüglichen besonderen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) (Eisenbahnverkehrs-Ordnung) genehmigt worden. Nähere Auskunft durch uns und unsere Stationen.

Dortmund, den 7. Nov. 1901. (2983)
Die Direktion.

---

4. Lieferfristen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland; Theil II, Heft 1 vom 1. April 1900. Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als

Frachtgut von Norddeutschland nach den österreichisch-ungarisch-rumänischen Grenzstationen Itzkany, Predeal, Verciorova vom 1. Juni 1900.

Vom 1. Januar 1902 ab sind die Lieferfristen für Frachtgut, die sich auf Grund der im Kilometerzeiger, Seite 332–355, des oben genannten Tarifheftes 1 und im Kilometerzeiger, Seite 16—17, des oben genannten Tarifs für Eisenbahnfahrzeuge über oder für Itzkany ergeben, um eine Zuschlagsfrist von einem Tage zu erhöhen.

Breslau, den 7. November 1901. (2984)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

5. Verdingungen.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A: 4214 t Laschen, 146400 Stück Unterlagsplatten, 410 t ungelochte Herzstückplatten, 226500 Stück Hakenplatten zu Weichen, 93500 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 235000 Stück Klemmplatten zu Weichen.

Gruppe B: 268 t Hakennägel, 206 t Hakenschrauben, 812 t Laschenschrauben, 480 t Schwellenschrauben, 125 t Weichenschrauben.

Gruppe C: 211430 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel, 2200 Stück Weichenböcke, 5500 Stück gusseiserne Unterlagsplatten.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ für Gruppe A, 2 ℳ für Gruppe B, 1 ℳ für Gruppe C in baar zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin, am 22. November d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 16. Dezember d. J.

Essen, den 5. November 1901. (2985)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn Bütow-Lauenburg i/Pom.

Die Herstellung, Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Chausseeüberführung in Kilom. 26,1 + 68 bei Damerkow Kr. Stolp im Gewicht von rd. 20 t soll verdungen werden. Angebotbogen, Bedingungen und Zeichnungen liegen im Büreau der unterzeichneten Bauabtheilung aus und können von dort gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens zum Eröffnungstermin, den 16. November d. J., Vormittags 11 Uhr, an den Vorstand der Bauabtheilung einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (2986J)
Lauenburg i/P., den 4. November 1901.
Königl. Eisenbahn-Bauabtheilung.

Behufs Verdingung der Lieferung von
90000 kg Holzkohlen,
7000 bis 7500 cbm Scheitholz und
75000 Bündel Reisigwellen
für das Etatsjahr 1902 ist Termin auf den 25. November 1901, Vorm. 11 Uhr im Direktionsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt (im Rechnungsbüreau), Bahnhofstrasse 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingungen sind von unserer Kanzlei (Zimmer 83) gegen portofreie Einsendung in baarem Gelde (nicht Briefmarken) von 20 ₰ für Holzkohlen und 30 ₰ für Scheitholz und Reisigwellen zu beziehen.

Zuschlagsfrist bis 23. Dezember 1901 einschl.

Erfurt, den 5. November 1901. (2987)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Der Bedarf an Werkhölzern für das Betriebsjahr 1902 soll im Wege allgemeinen Angebots vergeben werden. Gegenstandsverzeichnisse und Lieferungsbedingungen können gegen Erstattung von 30 ₰ von der Direktionskanzlei hier bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Verdingung von Werkhölzern pro 1902“ sind verschlossen bis 23. November d. J., Mittags 12 Uhr portofrei hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist drei Wochen. (2988)
Ludwigshafen a/Rh., den 6. Novbr. 1901.
Die Direktion.
v. Lavale.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt, als Bedarf der österr. Linien für die Zeit vom Monat Januar bis Ende Dezember 1902 die Lieferung von
6000 dz Petroleum,
eventuell auch 20 % mehr, im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Lieferung hat auf Grund der diesfälligen, bei der Materialverwaltung, Südbahnhof, Administrations - Gebäude, Stiege IV, parterre, Nr. 27, zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in 12 Raten von 400 bis 600 dz monatlich ab Januar 1902 zu erfolgen.

Die mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehenen Offerten sind mit dem Vadien-Erlagscheine, den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen sowie der Schiedsgerichtsordnung — beide mit einer Stempelmarke à 1 Krone — gesiegelt und überschrieben mit „Offert auf Petroleum“ längstens bis 4. Dezember l. J., 12 Uhr Mittags bei der Materialverwaltung einzureichen.

Im Offerte ist die Provenienz des Rohproduktes als auch des Fabrikates genau anzuführen, und sind die Preise per 100 kg netto franko verzollt ab einer Südbahnstation, eventuell ab unserem Materialmagazin, Wien, wie folgt zu notiren:
a) inklusive Barrel,
b) exklusive Barrel;
ad a) ist bei Rücknahme der leeren Barrels auch der Preis per Stück zu notiren.

Den Offerenten steht es frei, auch nur auf die Lieferung eines Theiles des ausgeschriebenen Quantums zu reflektiren, sowie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung entweder an einen Lieferanten ganz oder auch getheilt an mehrere Offerenten zu vergeben, und haben die Offerenten mit ihren Offerten bis 20. Dezember l. J. im Wort zu bleiben.

Gleichzeitig mit den Offerten sind der Materialverwaltung Handmuster des offerirten Petroleums in je zwei gesiegelten Flaschen von mindest 0,5 l Inhalt zur Verfügung zu stellen.

Offerten, welche nach dem festgesetzten Termine einlaufen oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, und welchen Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im November 1901. (2989)
Die Materialverwaltung.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe XVII 315 Schmelztiegel, 59 Schleifsteine, 13700 Chamottesteine, 3250 Bogen Pappe, 2030 kg Schmirgel, 56100 Bogen Schmirgelleinen, 17700 Bogen Glaspapier, 1785 Tafeln Filz, 39800 Filzringe bezw. Platten; Gruppe XXI. 7725 qm klares, 1185 qm farbiges, 315 qm mattgeschliffenes Glas, 650 qm Ueberfang-Milchglas, 1450 Glasglocken. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin, am 3. Dezember d. J., Vormittags 11½ Uhr versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion (Postamt II) einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Centralbüreau, Gartenstr. 106, Zimmer 41 aus und werden von demselben zum Preise von 50 ₰ für jede der vorgenannten Gruppen abgegeben. (Postanweisungen ohne Bestellgebühr.) Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 1. Januar 1902.

Breslau, den 8. November 1901. (2990)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die von der Bahn und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferten alten Metallwaaren, als Kupfer, Messing, Blei, Schweiss- und Gusseisen, Stahl, alte Radreifen, Schienen, Schwellen, Auslenkungen etc., ferner mehrere alte Materialtransportwagen für Bahnmeister, Schiebebühnen - Theile, Drehscheiben, Brückenwaagen, Eisenkonstruktionen, sowie eine alte Suppost-Drehbank mit Treibriemen werden hier Donnerstag, den 5. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr beginnend, öffentlich versteigert.

Bis zu genanntem Termin werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 7. November 1901. (2991)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

7. Offene Stellen.

Bauingenieur gesucht!

Wir suchen einen gewandten, gebildeten Bauingenieur für dauernde Beschäftigung in Vorarbeiten und für Betrieb.

Meldungen mit Gehaltsansprüchen an die unterzeichnete Direktion. (2992)
Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft, Blankenburg Harz.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 90. | 16. November 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 32 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Elektrische Zugbeleuchtung in England.

Vom Regierungsrath a. D. Kemmann.

Die Frage der elektrischen Zugbeleuchtung hängt mit dem Verkehrswesen, nicht in letzter Linie dem städtischen Schnellverkehr, so ausserordentlich eng zusammen, dass ich, als mich in der ersten Hälfte dieses Jahres wieder einmal zwecks Studiums grossstädtischer Verkehrsfragen der Weg auf einige Zeit nach England führte, die grossen Fortschritte, die dort auch auf jenem Gebiete gemacht worden sind, auf keinen Fall hätte übersehen dürfen. Nicht die Frage der Beleuchtung elektrischer Züge — denn dass man elektrisch betriebene Züge nicht anders als mit elektrischem Licht versehen wird, ist ja selbstverständlich —, vielmehr die Frage der elektrischen Erleuchtung mit Dampf betriebener Züge ist es, der namentlich in England in einem Grade Beachtung geschenkt wird und die dort eine Ausbreitung erfährt, dass wir wohl sagen dürfen, auch auf diesem Gebiet wird die Elektrizität in nicht allzu ferner Zeit das Feld beherrschen, sowohl im örtlichen Bahnverkehr, als im Verkehr längerer Strecken. In England ist es das Stone'sche Beleuchtungssystem, das sich allgemein Eingang schafft und dem daher die folgenden Zeilen gewidmet sind. Mittheilungen über dieses System sind übrigens bereits früher verschiedentlich in dieser Zeitung erschienen.

1. Allgemeines.

Die Aufmerksamkeit des Besuchers der Londoner Untergrundbahn wird vor allem und zunächst angezogen von den Mittelringzügen der Nordwestbahn, halbstündlichen Zügen in jeder Richtung zwischen Mansion House und Broad Street, die von Mansion House bis Earls Court die Untergrundbahn benutzen und jetzt elektrische Zugbeleuchtung erhalten haben; sie erstrahlen in einer Lichtfülle, die nach meinen Wahrnehmungen wohl alles bisher auf Dampfbahnen dagewesene übertrifft. Der Mittelringbetrieb wird geführt mit sieben Zügen, die sich gleichzeitig auf der Strecke befinden; zwei weitere stehen im Rückhalt, ein anderer gleichzeitig in Ausbesserung. Von diesen Zügen waren zur Zeit meines Aufenthaltes in London allerdings erst zwei vollständig für die elektrische Beleuchtung ausgerüstet, jetzt aber wird die Beseitigung der Gasbeleuchtung bei allen Zügen durchgeführt sein. Die Züge führen neun zweiachsige Wagen; die Wagen I. Klasse haben vier, die II. und III. Klasse fünf Abtheile; die III. Klasse ist über den Sitzlehnen in ganzer Länge offen. Jedes Abtheil I. Klasse ist ausgestattet mit drei 10 kerzigen Glühlampen; wohl absichtlich hat die Bahnverwaltung ein übriges gethan, um die Beleuchtung der Mittelringzüge so glänzend wie möglich zu gestalten und sie dadurch von den sonstigen Untergrundbahnzügen kräftig hervorzuheben. Sonst pflegt man bei den Londoner Vorortbahnen, soweit ich wahrnahm, die Beleuchtung eines Abtheils der I. Klasse durch zwei 12 kerzige, der II. Klasse durch zwei 10 kerzige und der III. Klasse durch zwei 8 kerzige Lampen im allgemeinen für gut auskömmlich zu halten, wenn auch begreiflicherweise über das Maass der dem Reisenden zu bietenden Lichtfülle bei den verschiedenen Bahngesellschaften die Ansichten auseinandergehen und grössere und wohlbemittelte Gesellschaften in dieser Beziehung leicht ein übriges thun, auch die Wettbewerbsverhältnisse manchmal zu Gunsten einer ausgiebigeren Beleuchtung den Ausschlag geben. Auch die Metropolitanbahn ist bei ihren Ringzügen bereits zur Anwendung der elektrischen Beleuchtung übergegangen; ihre Züge bestehen aus sechs 4 achsigen Wagen. Die Wagen führen entweder sechs Abtheile I. Klasse oder sieben Abtheile II. Klasse oder acht Abtheile III. Klasse. Die Beleuchtung der Abtheile I. Klasse mit zwei 10 kerzigen Glühlampen lässt nichts zu wünschen übrig; selbst die der III. Klasse mit acht Kerzen in jedem Abtheil — drei Abtheile zusammen haben zwei Paar 6 kerzige Deckenlampen, die so angebracht sind, dass sie über die niedrigen Rückenlehnen hinüberleuchten — ist noch recht gut.

Gelegentlich eines Besuchs bei dem auch vielen festländischen Eisenbahnern durch seine Arbeiten auf eisenbahntech-

nischem Gebiet wohlbekannten englischen Fachmann Mr. Park in Wolverton, dem u. a. auch die dortigen ausgedehnten Werkstätten- und Walzwerksanlagen der Nordwestbahn unterstellt sind, erfuhr ich, dass infolge des Umbaues der Beleuchtungseinrichtung der Mittelringzüge, die in Willesden stationirt sind, von den fünf Bediensteten, die die Instandhaltung der oben nachgewiesenen Züge bisher zu besorgen hatten, ein Deckenputzer, ein Füller, ein Klempner und ein Lampenputzer (zugleich Anzünder) in Fortfall kommen. Der eine verbleibende Arbeiter aber ist, wie mir versichert wurde, in der Lage, nicht allein die Beleuchtung jener zehn Züge in Ordnung zu halten, sondern auch noch auf die Züge der Hauptbahn aufzupassen. Die Unterhaltungskosten der Mittelringzüge stellen sich nach Park für den Wagen mit elektrischem Licht auf 8 £ 10 sh. gegen 32 £ beim Gaslicht. Jeder Wagen hat seine eigene Dynamomaschine und Akkumulatoren, über die wöchentlich nach bestimmtem Vordruck nach Wolverton berichtet wird. Zweimal wöchentlich wird die Säure in den Akkumulatoren auf ihre Dichte geprüft; gegebenenfalls werden die Zellen nachgefüllt, was alles auf die einfachste Weise bewirkt wird. Natürlich sind in Willesden auch immer einige Aushilfsdynamos zur Hand. Im übrigen genügt es, wenn die Beleuchtungseinrichtung alljährlich, wenn die Wagen zur ordentlichen Ausbesserung nach Wolverton kommen, dort gründlich mit nachgesehen und gegebenenfalls in Stand gesetzt wird, wozu in Willesden Einrichtungen nicht vorhanden sind. Ich erfuhr auch, dass im Liverpooler Bezirk der Nordwestbahn 132 Hauptbahnwagen mit Stone'scher Beleuchtung liefen, deren Zahl inzwischen grösser geworden ist. Diese 132 Wagen werden von einem einzigen Arbeiter, der 24 sh. Wochenlohn, und einem Jungen, der 15 sh. erhält, in Ordnung gehalten. Bei diesen Personen wird nur eine durchschnittliche Sachkenntniss vorausgesetzt; aber alle Leute, die mit der elektrischen Zugbeleuchtung im Bahnbetrieb zu thun bekommen, müssen zunächst einen praktischen Unterrichtskurs in Wolverton durchmachen. Persönlichkeiten mit eigentlicher elektrotechnischer Vorbildung sind nur in Wolverton selbst vorhanden, aber alle Arbeit wird auch hier von einfachen Leuten besorgt.

Die Nordwestbahn wird ihre sämmtlichen Personenwagen — sie besitzt deren nahe an 6 000 — nach und nach mit der Stone'schen Zugbeleuchtung versehen. In den Werkstätten sah ich zahlreiche Betriebsmittel in der Umänderung auf elektrische Beleuchtung begriffen. Zunächst kommen die Schnellzüge, Schlafwagen, Korridorwagen an die Reihe. Wöchentlich werden zehn Wagen umgebaut; die Dynamos liefert die Firma J. Stone & Co. in Deptford bei London, die Akkumulatoren die Electrical Power Storage Company, aber den Umbau besorgt die Nordwestbahn selbst. Für diesen Zweck sowie für das jährliche Nachsehen der Beleuchtungseinrichtungen sind in Wolverton Gleise mit Revisionsgruben, Anlagen zum Auswaschen der Zellen, überhaupt zum Auseinandernehmen und Wiedereinbauen der gesammten Beleuchtungseinrichtung sowie zu deren Prüfung vorhanden. Zum Reinigen der Zellen genügen für den bisherigen Wagenpark zwei Personen; zur Instandhaltung von 500 Wagen würden insgesammt 30 Personen in Betracht kommen. Ausbesserungen an Dynamomaschinen kommen nach Mr. Park kaum vor. Letztere habe ich mir in den Betriebsräumen genauer angesehen. Sie sind nicht mit der den deutschen Erzeugnissen eigenen Eleganz gebaut. Man ist mehr den Amerikanern gefolgt, die unwichtigen Theilen keinerlei besondere Sorgfalt in der Bearbeitung zuwenden. Die wichtigen Theile sind indessen mit einer peinlichen Genauigkeit hergestellt, die nicht wohl übertroffen werden kann, wie beispielsweise die Achsen der Stromerzeuger aus Stahlstäben gerollt und die sich umdrehenden Massen in sorgfältigster Weise abgeglichen werden.

Ueber die Unterhaltungskosten der mit Drehgestellen versehenen Personenwagen ist nach Mr. Park noch mitzutheilen, dass das elektrische Licht für einen Wagen jährlich 5 £ 10 sh. kostet, während die bis dahin verwendete Pope'sche Gasbeleuchtung sich auf 13 £ 10 sh. stellte.

Die Einführung von Neuerungen ist in England nach den Eindrücken, die ich durch Rücksprache mit namhaften Eisenbahnmännern gewonnen habe, vielleicht noch schwieriger als bei uns. Die Erfinder, die die Bahngesellschaften mit einem unsäglichen Ballast unreifer Gedanken zu überschütten pflegen, tragen hier wie dort zum wesentlichen Theil selbst die Schuld, wenn auch häufig gute Vorschläge mit Misstrauen aufgenommen werden. So pflegen die englischen Gesellschaften — und das hat, wie mir Mr. Park versicherte, die Stone'sche Gesellschaft ebenfalls erfahren — den Erfindern meistens anheim zu stellen, auf eigene Kosten durch vorgeschriebene Proben der Verwaltung den Beweis von der Brauchbarkeit ihrer Vorschläge zu verschaffen. Was nun die elektrische Zugbeleuchtung betrifft, so haben die Erfahrungen der Nordwestbahn den Erfindern schliesslich Recht gegeben; die Frage der elektrischen Zugbeleuchtung ist nach Mr. Park als gelöst anzusehen, wenn auch nach den besonderen Anforderungen, die der Betrieb stellt, noch einzelne Verbesserungen haben vorgenommen werden müssen, auch die klimatischen Verhältnisse der verschiedenen Länder in passender Weise in Rücksicht gezogen werden müssen. Indessen sei aus vielfachen Berichten anderer englischer Bahnen, die sich bei meinem Gewährsmanne Rath zu holen pflegen, zu entnehmen, wie verschieden bei den einzelnen Bahnen die Unterhaltung der Betriebsmittel gehandhabt werde. Wenn beispielsweise bei der Caledonischen Bahn in einem Schreiben, von dem ich Kenntniss nehmen konnte, Klage darüber erhoben sei, dass dies oder jenes nicht klappen wolle, so sei zu bemerken, dass sonst bei Betriebseinrichtungen, die schon länger im Gebrauch sind, sorgfältige Ueberwachung für ganz selbstverständlich gehalten werde, während man neue Einrichtungen häufig vernachlässige. Man wird unwillkürlich veranlasst, hierbei an die selbstthätigen Bremsen, Signal- und andere Betriebseinrichtungen zu denken, die, was Einfachheit des Baues anlangt, von der elektrischen Beleuchtung sicherlich weit übertroffen werden.

Der Umstand, dass die Brigthonbahn damit umgeht, ihre seit Jahren in Gebrauch befindliche eigene elektrische Beleuchtung abzuschaffen und dafür die von Stone einzuführen, veranlasste mich, mich auch mit dem Chefelektriker für das Zugbeleuchtungswesen dieser Bahn in London, Mr. Houghton, in der vorliegenden Frage zu unterhalten, um so mehr, als die bisherige Beleuchtungsweise der Gesellschaft von Houghton selbst herrührt, der also gewiss keine Veranlassung haben konnte, die neue Beleuchtungsart zu überschätzen.

Für ein elektrisches Zugbeleuchtungssystem, das mit Dynamos arbeitet, die von der Wagenachse getrieben werden, liegt der Prüfstein in den Stadt- und Vorortzügen, bei denen in schnellem Wechsel die Dynamomaschinen und Akkumulatorenbatterien abwechselnd den Strom für die Lampen zu liefern haben und bei denen gleichzeitig letztere stets ausreichend aufgeladen bleiben müssen. Nach eingehender Prüfung der z. Zt. vorhandenen elektrischen Beleuchtungssysteme hat die Gesellschaft sich für das Stone'sche entschieden.

Bereits im Jahre 1881 rüstete die Gesellschaft nach Houghton's Vorschlag einen Wagen mit Akkumulatoren und Glühlampen aus. Nach einer Anzahl von Versuchen wurde zwei Jahre später der erste Zug von 11 Wagen elektrisch beleuchtet, und zwar mittelst Dynamomaschine und Akkumulatoren vom Packwagen aus. Die Dynamomaschine wurde von einer Wagenachse mittelst Riemenantriebs gedreht. Da die Versuche günstig ausfielen, wurde die Beleuchtung allmählich weiter ausgedehnt, bis im Jahre 1898: 406 Wagen mit elektrischer Beleuchtung versehen waren. Der Nachtheil der Beleuchtungsart bestand indess darin, dass für den ganzen Zug nur eine einzige Dynamomaschine vorhanden war, es also unmöglich war, Wagen abzuhängen, ohne die Beleuchtung zu stören.

Dann wurden mit dem Stone'schen System Versuche gemacht, bei dem jedes Fahrzeug seine eigene Lichtquelle mitführt. „Da diese Beleuchtungsart sich so vortrefflich bewährt, so rüstet die Gesellschaft alle neuen Wagen damit aus und zieht das eigene System zu Gunsten des neuen aus dem Betriebe.“ Im Februar d. J. waren 361 Wagen mit dem System der Gesell-

schaft und 215 mit dem von Stone ausgerüstet oder bereits in Bestellung gegeben. Der Beschluss der Gesellschaft geht dahin, das Stone'sche System nach und nach allgemein einzuführen. Die meisten damit ausgerüsteten Züge fahren auf den Vorortbahnen, wo die Züge in Abständen von nur 3 km häufig anhalten. Wie mir Mr. Houghton versicherte, „haben sich bei dem System niemals irgend welche Uebelstände gezeigt, und die Unterhaltungskosten sind bisher niedrig gewesen; aber in letzterer Beziehung kann die Gesellschaft bestimmtes erst nach einiger Zeit mittheilen. Soweit aber übersehen werden kann, würden die hauptsächlichsten Kosten durch Erneuerung der positiven Akkumulatorenplatten verursacht, die wahrscheinlich alle 4–5 Jahre nothwendig wird." Die Kosten der Ausrüstung eines Wagens mit Stone'scher Beleuchtung betragen 60 £ und darüber, je nach der Lampenzahl.

Die Zahl der auf den bekannteren englischen Hauptbahnen mit Stone'scher Beleuchtung ausgerüsteten Wagen stellt sich zur Zeit annähernd wie folgt:

Bahngesellschaft	Zahl aller Personenwagen	davon mit Stone'scher Beleuchtung versehen	Bemerkungen
Nordwestbahn	5 821	etwa 810	der gesammte Wagenpark wird mit elektr. Beleuchtung versehen an Stelle der früheren Pope'schen Gasbeleuchtung.
Westbahn	4 365	—	erst einige Hauptzüge, königliche Salonwagen und Untergrundbahnzüge sind ausgerüstet.
Ostbahn	3 521	—	
Mittellandbahn	3 247	etwa 15	
London Chatham Dover Südostbahn	2 918	über 1 000 975	ganzer Wagenpark wird ausgerüstet.
Südwestbahn	2 49)	etwa 280	
London Brighton u. Südküstebahn	2 259	„ 250	die Ausrüstung sämmtlicher Wagen wurde kürzlich verfügt.
Metropolitanbahn	384	„ 60	10 Stadtbahnzüge ausgerüstet.
Distriktbahn	368	?	alle neubeschafften Wagen erhalten die Stone-sche Beleuchtung.
London Tilbury und Southend	350	350	der ganze Wagenpark ausgerüstet.
Nord Staffordshire	275	40	
Furness	265	215	
Barry	105	105	desgl.
Rhymney	72	72	desgl.
Mittelland- und Südwest-Verbindungsbahn.	38	25	

Hierzu kommen noch eine Anzahl auf weniger bekannten Linien verkehrender Wagen mit Stone'scher Beleuchtung.

In Schottland und Irland sind u. a. ausgerüstet:

(Siehe erste Tabelle der nächsten Spalte.)

Bahngesellschaft	Zahl aller Personen wagen	davon mit Stone'scher Beleuchtung versehen	Bemerkungen
Caledonische	1 729	etwa 35	der ganze Wagenpark wird allmählich ausgerüstet.
Grosse Nordbahn Schottlands	420	„ 80	
Hochlandbahn	54	„ 20	
Grosse Nordbahn Irlands	330	„ 270	
Mittelländische Grosse Westbahn	182	„ 90	
Waterford Limerick und West	101	25	

Auch ausserhalb Englands schreitet die Einführung der Stone'schen Beleuchtung ununterbrochen vorwärts. In Deutschland hat man mit der Anwendung der Stone'schen Beleuchtung freilich erst begonnen. Abgesehen von der Kremmen-Wittstocker und der Braunschweig-Schöninger Bahn, die nach dem genannten System ihren ganzen Wagenpark vom Packwagen aus erleuchten, wobei die einzelnen Wagen durch Leitungskuppelungen verbunden sind, haben, soweit ich unterrichtet bin, die preussischen Staatsbahnen zwei D-Zug-Wagen, die deutsche Reichspost zwei und die bayerische Staatsbahn einen Bahnpostwagen, die badischen Staatsbahnen zwei Personenwagen und die pfälzischen Bahnen 11 dreiachsige Wagen mit Stone'scher Beleuchtung versehen oder in Bestellung gegeben.

In ausserenglischen Ländern Europas sind, soweit ich die Zahlen sammeln konnte, noch anzuführen:

Bahngesellschaft	mit Stone-scher Beleuchtung ausgerüstete Wagen	Bemerkungen
belgische Staatsbahnen	etwa 350	u. a. der königliche Hofzug.
internationale Schlafwagengesellschaft	100	der ganze Wagenpark soll ausgerüstet werden.
Jura-Simplonbahn	50	weitere Bestellungen sind auf das nächste Betriebsjahr verschoben.
französische Westbahn	15	
Compagnie Générale de Constructions	15	
schwedische Bahnen	10	
norwegische Staatsbahnen	10	
Holland	9	königlicher Hofzug.

Was Russland betrifft, so hat sich die Société pour la Construction des Wagons infolge von Bestellungen von mehr als 1 500 Einrichtungen für die verschiedensten russischen Bahnen, einschliesslich der Staatsbahnen, entschlossen, die Herstellung der Beleuchtungen im Lande selbst aufzunehmen. Die Vorarbeiten sollen bereits soweit gediehen sein, dass demnächst die ersten Dynamos die Werkstätten verlassen können.

Ferner laufen in Aegypten und Südafrika ungefähr 150, in Indien etwa 30, in Japan und China 150 Stone'sche Wagen.

Für Nordamerika stehen genaue Zahlen nicht zur Verfügung; hier wird die Einrichtung von der Gould Equipment Co. ausgeführt. Sämmtliche Hauptbahnen Amerikas haben mehr oder weniger grosse Theile ihres Wagenparks mit Stone'schem System ausgerüstet. Für die wichtigeren Züge und Neubeschaffungen ist die elektrische Beleuchtung nach Stone weitaus üblich.

In Südamerika verkehren rund 280 Stone'sche Wagen. Die Mehrzahl der südamerikanischen Bahnen hat wenigstens die Hauptzüge mit elektrischer Beleuchtung nach diesem System versehen lassen.

In Australien schliesslich verkehren etwa 120 Wagen mit Stone'scher Beleuchtung.

(Schluss folgt.)

Die Hokkaido-Tanko-Eisenbahn, eine Goldgrube Japans.

Eines der glänzendsten und vortheilhaftesten Unternehmungen der Privatindustrie in Japan ist heute die Hokkaido-Tanko-Eisenbahn auf der nördlichen Insel Hokkaido (oder Yezo). Während der letzten sieben Jahre konnte die Gesellschaft ihren Aktionären unausgesetzt Dividenden von nicht unter 12 % überweisen, ein gewiss glänzendes Ergebniss, wenn man in Betracht zieht, dass die Bevölkerung der ganzen Provinz Hokkaido heute noch kaum 1 000 000 Seelen umfasst und dementsprechend der Personenverkehr, der sonst die meisten japanischen Eisenbahnen vorwiegend ernährt, hier sehr gering ist. Die Quelle des Reichthums der Unternehmung liegt gegenwärtig neben dem Eisenbahnbetriebe, der hauptsächlich der Kohlenverfrachtung dient, wesentlich in der Ausbeute zahlreicher, sehr ertragsfähiger Kohlengruben. Aber die heutige wirthschaftliche Lage des Unternehmens erscheint noch in einem ganz besonderen Lichte, wenn man etwas näher auf seine Vorgeschichte eingeht, die für die japanischen Verhältnisse bezeichnend ist.

Im Jahre 1880, also etwa acht Jahre nach Eröffnung des Eisenbahnzeitalters in Japan, begann der Eisenbahnbau auch auf der Insel Hokkaido: von der Landeshauptstadt Sapporo, dem Sitze der Regierung von Hokkaido, und weiter östlich von der Horonaigrube in der Provinz Ishikari aus wurde mit Hilfe nordamerikanischer Eisenbahningeniöre im Auftrage des Staates eine Kohlenbahn, im ganzen 89,3 km lang, nach der an der Nordwestküste gelegenen Hafenstadt Otaru hergestellt und der Betrieb auf der ganzen Bahn im Mai 1883 eröffnet. Naturgemäss brachten die amerikanischen Ingeniöre die in ihrer Heimath üblichen Baugrundsätze zur Anwendung, aber allerdings nicht gerade zum Nutzen des japanischen Staates: die Betriebsmittel, insbesondere auch die Güterwagen waren lange Fahrzeuge mit zwei vierrädrigen Drehgestellen, wie sie in Japan für den Güterverkehr sonst nicht weiter Verwendung finden; der Bau der Bahn war möglichst leicht und billig hergestellt worden; die Folge war, dass man alsbald nach der Betriebseröffnung umfangreiche Ausbesserungarbeiten vornehmen musste, die bedeutende Summen verschlangen und den Betriebsüberschuss empfindlich schmälerten. So musste man insbesondere auch den Oberbau bald durchgehends erneuern und die schwachen Schienen von nur 15 kg mussten durch schwerere von 22,5 kg metrischen Gewichts ersetzt werden. In den Jahren 1883 bis 1886 blieben daher die Einnahmen im ganzen um 520 000 Yen*) hinter den Ausgaben zurück. Auch das Erträgniss der Kohlenausbeute aus den staatlichen Horonaigruben liess anfangs vielfach zu wünschen übrig. Kein Wunder also, dass die Ansicht gläubige Aufnahme fand, vom Staatsbetriebe sei auf diesem industriellen Gebiete kein Heil zu erwarten, und dass man es noch als ein höchst vortheilhaftes Geschäft für den Staat ansah, als der seitherige Leiter der staatlichen Eisenbahn- und Kohlenzechenverwaltung sich bereit fand, mit einigen seiner Freunde eine Aktiengesellschaft zu gründen, die den Staat von dem kostspieligen und lästigen Unternehmen — natürlich für eine äusserst bescheidene Summe — befreien sollte. So ging denn die damalige Horonai-Staatsbahn im Jahre 1886 für eine Jahrespachtsumme von nur 5 000 Yen an die neugebildete Gesellschaft unter Führung des seitherigen staatlichen Oberleiters über, zunächst auf 15 Jahre in Pacht. Mit einem Schlage hoben sich nun die Einnahmen, und im Jahre 1887/88 konnte man bereits einen Ueberschuss von 33 500 Yen herauswirthschaften. Das Pachtverhältniss wurde aber nunmehr bald unbequem, und schon im November 1889 bildete sich eine neue Gesellschaft, die die Staatsbahn, deren Baukosten 1 500 000 Yen betragen hatten, für die lächerlich geringe Summe von rund 248 000 Yen käuflich übernahm; das sind für das Kilometer Bahn (nicht gerechnet den Werth der Kohlengruben) 2 777 Yen oder nach dem damaligen Werthe des Yen (= 4 ℳ) rund 11 110 ℳ. Die seitherige Pächterin wurde mit 300 000 Yen abgefunden und die neue Gesellschaft nannte sich Hokkaido-Tanko-Tetsudo-Kwaisha, d. h. Kohlenzechen-Eisenbahngesellschaft von Hokkaido. Diese Gesellschaft, die heute noch besteht, erhielt neben der Gerechtsame zur Ausbeutung ausgedehnter Kohlengruben vom Staate noch die Konzession zur Herstellung einer neuen Bahn nach dem Südwesten der Insel zum Anschluss an die wichtige Hafenstadt Mororan. Mororan besitzt einen vorzüglichen, sehr geschützt liegenden Hafen — den besten von Hokkaido und den drittbesten in Japan — und ist wegen seiner südlicheren Lage für die Verschiffung der Kohle nach den übrigen Hauptinseln des Landes natürlich bequemer als Otaru, wenn auch der Transport von den Kohlenzechen aus auf dem Schienenwege etwas länger dauert. Der Staat verlieh dem neuen Unternehmen sogar noch eine Zinsbürgschaft von 5 % auf das damalige erhöhte Aktienkapital von 5 000 000 Yen für die Dauer von 11 Jahren!

Dieses Beispiel, wie man werthvollen Staatsbesitz zu Gunsten einer Interessentengruppe geradezu verschleudert hat, steht in Japan keineswegs einzig in seiner Art da; ähnliche Vorgänge haben sich besonders auf dem Gebiete des Bergbaues mehrfach bei gewerblichen Unternehmungen wiederholt: zuerst mit grosser Zuversicht und grossem Aufwande von Staatswegen ins Leben gerufen, gingen die Unternehmungen nach kurzer Zeit infolge der eingetretenen Misswirthschaft oder infolge der von Anfang an begangenen Fehler wesentlich in ihrem Ertrage zurück und demnächst für einen geringen Preis in den Besitz meist der seitherigen Leiter über, die nunmehr das Geschäft als Privatunternehmer fortführten und bald glänzende finanzielle Ergebnisse daraus erzielen konnten. Bei dem Staatsbahnnetz der Hauptinsel Hondo hat man den Versuchungen zu einer ähnlichen Politik bis jetzt erfolgreichen Widerstand geleistet an Anregungen und Versuchen hierzu hat es aber auch hier nicht gefehlt; wurde doch seiner Zeit in den 80er Jahren ernstlich erwogen, die ganze Tokaido-Staatsbahn, soweit sie damals vollendet war, an eine Privatgesellschaft loszuschlagen. Glücklicherweise siegte hier die staatsmännische Einsicht ob und der werthvolle Bahnbesitz, heute das finanzielle Rückgrat der japanischen Staatseisenbahnverwaltung, blieb hier dem Staate erhalten.

In der Folgezeit wurde nun von der Station Iwamizawa aus, südwestlich von Horonai, in südlicher Richtung nach Oiwake und Mororan, und später in nördlicher Richtung nach Sunagawa und Utashinai weitergebaut, im ganzen 188,37 km Bahn. Ferner wurde von Oiwake aus in östlicher Richtung eine 42,83 km lange Flügelbahn nach den Kohlengruben von Yubari hergestellt. Alle diese Strecken konnten bis zum Jahre 1892 dem Verkehr übergeben werden. Des weiteren legte man in Otaru eine 680 m lange Hafenbahn in der Vorstadt Temiya an und baute von der Strecke Iwamizawa-Horonai eine nordöstlich gerichtete Stichbahn, 7,22 km lang, von der Station Horonaifuto nach den Kohlengruben von Kushumbetsu, und von Sunagawa in nördlicher Richtung nach Sorachibuto, wo die inzwischen wiederum vom Staate begonnene Eisenbahnlinie nach Ranru anschliesst.

Das heutige Eisenbahnnetz der Hokkaido-Tankobahn enthält demnach folgende Linien:

Linie	Länge
Horonai-Sapporo-Otaru-Temiya	89,32 km
Utashinai-Iwamizawa-Oiwake-Mororan	188,37 „
Horonaifuto-Ikushumbetsu	7,22 „
Sunagawa-Sorachibuto	4,83 „
Oiwake-Yubari	42,83 „
Hafenbahn Temiya	0,68 „
im ganzen	333,25 km

Das gesammte Anlagekapital der Bahn beträgt zur Zeit 8 000 000 Yen und die buchmässigen Baukosten für die vorgenannten Linien zusammen werden auf rund 7 493 000 Yen angegeben, d. s. für das Kilometer Bahn nur etwa 22 500 Yen oder 47 000 ℳ.

Die Bahn verfügt über 51 Lokomotiven, 78 Personen- und 1 108 Güterwagen und besitzt Werkstätten zur Ausbesserung der Betriebsmittel in Temiya, mit amerikanischen Werkzeugmaschinen ausgerüstet. Der Besitz der Gesellschaft umfasst ferner die Kohlengruben in Yubari, Horonai, Ikushumbetsu, Sorachi und Kamoi.

Die Gesammteinnahme der Bahn stieg von 490 486 Yen im Rechnungsjahre 1893 auf 1 771 499 Yen im Jahre 1900; die Kohlenausbeute von 303 085 t im Jahre 1893 auf 601 158 t im Jahre 1900.

Ueber die Entwickelung des Personen- und Güterverkehrs auf der Bahn in den zehn Rechnungsjahren von 1890 bis 1899 gibt die nachstehende Tabelle Aufschluss. Die durchschnittliche Verkehrsstärke des Bahnnetzes ist hiernach innerhalb der angegebenen Zeit für den Personenverkehr um 61,2 % für den

*) 1 Yen heute = 2,10 ℳ; damals ungefähr der doppelte Werth.

Güterverkehr um 49,55 % gestiegen; das bedeutende Ueberwiegen des Güterverkehrs geht hier aus der Zusammenstellung deutlich hervor. Die durchschnittliche Betriebseinnahme und -Ausgabe und der Ueberschuss in Yen für die englische Meile sowie die Betriebskoeffizienten sind für die gleiche Zeit ebenfalls nachstehend mitgetheilt:

Rechnungsjahr	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Betriebslänge in englischen Meilen	60,5	83,8	160,9	204,89	204,89	204,89	204,89	206,93	207,08	204,08
Personenmeilen im ganzen	4 935 000	7 023 000	8 417 000	9 252 000	10 479 000	14 431 000	17 943 000	24 440 000	23 728 000	26 833 000
desgl. auf 1 Meile	81 570	83 780	52 310	45 160	51 150	70 430	87 570	118 100	114 600	131 500
Tonnenmeilen im ganzen	10 565 000	16 185 000	20 239 000	24 738 000	30 170 000	35 167 000	38 893 000	55 788 000	46 270 000	53 290 000
desgl. auf 1 Meile	174 600	193 000	126 000	120 730	147 200	171 600	189 800	269 600	223 400	261 120

Rechnungsjahr	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
für die englische Meile:										
Einnahme	5 415	5 905	2 772	2 760	3 129	3 124	4 517	6 340	6 819	8 023
Ausgabe	2 675	3 242	1 953	1 527	2 047	1 928	2 701	3 954	4 442	4 196
Ueberschuss	2 740	2 663	819	1 233	1 082	1 196	1 816	2 386	2 377	3 827
Betriebskoeffizient	49,4	54,9	70,4	55,3	65,4	61,7	59,8	62,4	63,3	52,3

Der niedrige Betriebskoeffizient vom Jahre 1890 ist zwar noch nicht wieder erreicht, indessen zeigt der Ueberschuss für die Meile im letzten Jahre, trotz starker Steigerung der durchschnittlichen Betriebsausgabe, eine zuvor noch nicht erreichte Höhe; dieser Ueberschuss würde einer Verzinsung des Anlagekapitals von 10,5 % für das Jahr entsprechen. Zu welchen Antheilen die Betriebseinnahme aus dem Personen- und Güterverkehr entspringt, ist nachstehend für drei beliebig gewählte Jahre angegeben:

Betriebseinnahmen	1890		1893		1899	
	Yen	%	Yen	%	Yen	%
a) aus Personenverkehr	71 064	24,5	122 953	26,8	377 786	23,8
b) aus Güterverkehr	219 271	75,5	336 156	73,2	1 210 122	76,2
zusammen	290 335	100	459 109	100	1 587 908	100

Die Einnahme aus dem Güterverkehr beträgt also etwa das Dreifache von der aus dem Personenverkehr; bei den meisten übrigen Eisenbahnen Japans ist das Verhältniss gerade umgekehrt.

Neuerdings wird von der Gesellschaft geplant, von der Station Momijiyama der Zweiglinie Oiwake-Yubari noch eine Flügelbahn in östlicher Richtung nach Kanayama, 61 km lang, zum unmittelbaren Anschluss an die vom Staate begonnene Linie Ranru-Obihiro-Shiranuka zu erbauen; die Baukosten hierfür werden zu 2 700 000 Yen angegeben, d. s. rund 44 260 Yen oder 92 000 *M.* für das Kilometer. Das vom Staate geplante und bereits in der Ausführung begriffene Eisenbahnnetz von Hokkaido, mit dem er allerdings wohl nie zu so günstigen Verkehrsbedingungen gelangen wird, wie sie die Hokkaido-Tankobahn erreicht hat, wird der letzteren in Zukunft nothwendigerweise gleichfalls einen vermehrten Verkehr zuführen. Auf die weitere Entwickelung der bisher noch wenig erschlossenen Provinz Hokkaido setzt man in Japan begreiflicherweise grosse Hoffnungen; besonders der geradezu unerschöpfliche Reichthum an H o l z ist es, der bei zweckmässiger und gewissenhafter Bewirthschaftung für die Zukunft eine reiche Einnahmequelle zu werden verspricht. Die Aktionäre der Hokkaido-Tankobahn haben also auch mit Rücksicht auf diese Umstände allen Grund, der Zukunft mit Vertrauen entgegen zu sehen.

F. B.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat S e p t e m b e r d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 15 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 8 bei Personenzügen), 20 Entgleisungen in Stationen (davon 8 bei Personenzügen), 4 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 2 bei Personenzügen), 17 Zusammenstösse in Stationen (davon 2 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete getödtet, 3 Reisende, 21 Bahnbedienstete und 1 fremde Person verletzt.

— **Staatsvertrag, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Vilbel nach Stockheim in Hessen.** Dieser zwischen Preussen und Hessen am 15./19. April 1899 geschlossene Staatsvertrag wird nach erfolgter Ratifikation jetzt durch Nr. 44 des preussischen „Eisenbahn-Verordnungsblattes" veröffentlicht.

Die als Nebenbahn zu bauende und betreibende Eisenbahn soll von Preussen und Hessen gemeinsam ausgeführt werden. Preussen stellt die Strecke Vilbel-Höchst a. d. Nidder für eigene Rechnung her; der Bau der ausschliesslich auf hessischem Staatsgebiet belegenen Strecke Höchst a. d. Nidder-Stockheim i. H. wird für Rechnung der hessischen Regierung ausgeführt.

Bezüglich der Ausführung des Baues, der Verwaltung und des Betriebes der Bahn sowie der Ausübung der Landeshoheit und des Aufsichtsrechts finden die Bestimmungen des Staatsvertrages zwischen Preussen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vom 23. Juni 1896 Anwendung. Die von der hessischen Regierung auszuführende Strecke Höchst a. d. Nidder-Stockheim tritt nach Maassgabe der im Artikel 11 Abs. 2 des vorbezeichneten Vertrages vorgesehenen Bestimmungen in die Finanzgemeinschaft ein.

— **Reihenfolge der Militäranwärter.** Nach den für die preussische Staatseisenbahnverwaltung geltenden Vorschriften bestimmt sich unter sonst gleichen Verhältnissen die Reihenfolge der Militäranwärter — unbeschadet der Trennung der vorzugsberechtigten und der anderen Anwärter — sowohl für die Eintragung in die Bewerberliste, als auch für die erste etatsmässige Anstellung nach dem Tage, an dem die Bewerbung bei der Anstellungsbehörde eingegangen war, und bei den an einem und demselben Tage eingegangenen Bewerbungen nach dem Datum des Civilversorgungsscheins. Reicht auch das letztere Merkmal für eine Unterscheidung nicht aus, so ist nach einer eben durch das „Eisenbahn-Verordn.-Bl." veröffentlichten Anordnung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten die Reihenfolge nach dem Lebensalter der betheiligten Militäranwärter festzusetzen.

— **Bahnplomben.** Durch den am 15. Oktober ausgegebenen Nachtrag 1 zur Kundmachung 3 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes ist die Benutzung von Plomben ohne Kontrolnummer und die Ersetzung des Plombenbuches durch andere Aufzeichnungen zugelassen worden. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun unter Hinweisung auf die diesem Gegenstande zu Grunde liegenden Verhandlungen des Verkehrsverbandes die königlichen Eisenbahndirektionen veranlasst, sich unter Mittheilung des in ihrem Bezirke z. Zt. vorgeschriebenen Verfahrens darüber zu äussern, ob und welche Bedenken der allgemeinen Beseitigung der Kontrolnummern

entgegenstehen. Der Minister setzt dabei voraus, dass Aufzeichnungen über abgenommene Plomben überall entbehrlich und wo sie etwa bestehen, zu beseitigen sind. Inwieweit aber Aufzeichnungen über angelegte Plomben überhaupt nöthig, eventuell in welcher einfachen Form zweckmässig seien, bleibe zu prüfen.

— **Eisenbahnunfall zwischen Graudenz und Wossarken.** Amtlicher Meldung zufolge sind auf der Strecke Graudenz-Marienburg (Eisenbahndirektionsbezirk Danzig) am 11. d. Mts. Nachmittags zwischen den Stationen Graudenz und Wossarken ein Güterzug und ein Arbeitszug zusammengefahren. Vom Personal wurde dabei eine Person getödtet und fünf verletzt; der Materialschaden ist ziemlich bedeutend. Der Unfall ist dadurch veranlasst, dass der Zugführer des Güterzuges, ohne Auftrag abzuwarten, abgefahren ist.

— **Schadloshaltung verletzter Beamten für entgangene Nebenbezüge.** In einem Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an eine Eisenbahndirektion ist ausgeführt, dass nach der Absicht früherer Erlasse die beim Betriebe verletzten Beamten des Fahrdienstes im Wege freiwilliger Zuwendung schadlos gehalten werden sollen, insoweit der Verlust an Nebenbezügen mit Härten verbunden ist; diese Voraussetzung werde in der Regel nur bei solchen Verletzungen, die den Beamten für längere Zeit an der Wahrnehmung des Dienstes behindern, vorliegen. Erachten zur Vermeidung von Härten die königlichen Eisenbahndirektionen Zuwendungen für angezeigt, so werden sie nach der Natur der Sache in der Regel bis zur Wiederaufnahme der dienstlichen Thätigkeit — nach Wiederherstellung von dem Unfall — oder bis zum Eintritt in den Ruhestand — falls derselbe die Folge des Betriebsunfalls ist — einzutreten haben.

— **Heizung der Personenwagen.** Für die Heizung der Personenzüge der preussischen Staatsbahnen sind jetzt neue Bestimmungen vom Minister der öffentlichen Arbeiten erlassen worden, in welchen einige neuere Erfahrungen berücksichtigt und die Obliegenheiten der einzelnen Beamten schärfer als bisher abgegrenzt worden sind.

— **Höchstgeschwindigkeit der elektrischen Versuchszüge auf der Militärbahn.** Zu unserer Meldung in voriger Nummer S. 1375, dass bei den Versuchsfahrten der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen die G e s c h w i n d i g k e i t v o n 160,2 k m i n d e r S t u n d e erreicht sei, erfahren wir noch von unterrichteter Seite folgendes: Es ist dies jedenfalls die grösste Geschwindigkeit, mit der sich jemals bisher ein lebendes Wesen von Ort zu Ort bewegt hat. Geschwindigkeiten bis zu 120 oder 130 km sind bei einzelnen Versuchsfahrten von Dampfbahnen wohl schon erreicht worden. Was 160 km in der Stunde bedeuten, davon erhält man eine Vorstellung, wenn man bedenkt, dass man damit in einer Minute vom Brandenburger Thor zum Knie in Charlottenburg, in 1¾ Stunden von Berlin nach Hamburg, in 3¼ Stunden nach Frankfurt a/M., in 4½ Stunden nach München gelangen würde. Der bei der Geschwindigkeit von 160 km festgestellte Luftwiderstand von 134 kg auf das Quadratmeter erfordert allein schon 80 PS. Die der Schnelligkeit von 44,4 m in der Sekunde entsprechende Windstärke ist grösser, als sie die deutsche Seewarte in Hamburg beim stärksten Orkan jemals beobachtet hat. Diese hat nur einmal, bei dem Orkan am 12. Februar 1894, eine Windgeschwindigkeit von 42 m in der Sekunde verzeichnet.

— **Unfallkosten der beim Haftpflichtverbande deutscher Eisenbahn- und Kleinbahnverwaltungen betheiligten Privateisenbahnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die Eisenbahnkommissare folgenden Erlass gerichtet:

„Nach den Satzungen des Haftpflichtverbandes deutscher Eisenbahn- und Kleinbahnverwaltungen, den die von der Firma Lenz & Co. gebauten oder betriebenen Bahnen zum Zwecke der gemeinschaftlichen Tragung der durch Betriebsunfälle entstehenden Kosten gebildet haben, decken sich die dort in Betracht gezogenen Ausgaben nicht mit denjenigen Aufwendungen, zu deren Uebernahme bei den Privatbahnen die Reservefonds bestimmt sind. Es ist daher unstatthaft, wenn von den Privatbahnen dieses Verbandes die auf Grund der angeführten Satzungen gezahlten Unfallkostenantheile diesen Fonds zur Last geschrieben werden. Die in Frage stehenden Beitragszahlungen dürfen vielmehr nur bei den Betriebsausgaben verrechnet werden, wie auch andererseits ihre Vereinnahmung in der Betriebsrechnung der empfangenden Verwaltung zu erfolgen haben würde. Insoweit bei den an dem Haftpflichtverbande betheiligten Privateisenbahnen in dem abgelaufenen Geschäftsjahre 1900 hiervon abweichend verfahren ist, bleibt die nachträgliche Richtigstellung der Fonds im nächstjährigen Betriebsrechnungsabschlusse darzuthun.“

— **Deutsche Eisenbahn-Speisewagengesellschaft.** In der heute stattgehabten Sitzung des Aufsichtsraths wurde beschlossen, der auf den 9. Dezember d. J. einberufenen Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 10 %, wie im Vorjahre, nach reichlichen Abschreibungen vorzuschlagen.

— **Eisenbahnstudien japanischer Eisenbahnbeamten.** Im Auftrage der japanischen Regierung weilen zur Zeit zwei höhere Eisenbahnbeamte in Berlin, um die Einrichtungen der Berliner Stadt- und Ringbahn, insbesondere die Gleisanlagen auf den grösseren Berliner Bahnhöfen zu studiren. Es sind dies der Maschineningeniör Kanichi U t s u n o m i y a, Direktor der kaiserlich japanischen Wege- und Eisenbahnbauverwaltung, und Gompei O y a aus Tokio. Am 12. d. Mts. besichtigten sie in Begleitung des Botschaftssekretärs Mr. Nawa die Anlagen der Hoch- und Unterpflasterbahn. Sie zeigten sich auf allen Gebieten des Eisenbahnbaues sehr bewandert und erzählten, dass gegenwärtig auch in ihrer Vaterstadt Tokio eine Hochbahn gebaut werde, über die bekanntlich bereits in Nr. 5 S. 68 d. Ztg. eingehend berichtet wurde. Die in Arbeit begriffene Fundirung derselben stosse insofern auf Schwierigkeiten, als die Pfeiler stellenweise bis zu Tiefen von 20 m hinabreichen müssten. Im Tunnel am Potsdamer Bahnhofe gaben sie ihrer Verwunderung darüber Ausdruck, dass die Wände in Stampfbeton und nicht, wie z. B. in Paris, mit Eisenarmirung hergestellt würden. Der von der Firma Siemens & Halske hergestellte Oberbau, der hier zum ersten Male zur Anwendung gelangt, erregte das lebhafte Interesse der fremden Ingeniöre, ebenso die Anordnung der Stromzuführung, welche sie in gleicher Sorgfalt noch nirgends ausgeführt gesehen hätten. Besonders lange verweilten sie bei dem Centralstellwerk auf dem Gleisdreieck, mittelst dessen die Weichenstellung auf elektrischem Wege bewirkt wird, sowie bei den riesigen Dynamomaschinen des Kraftwerks. Bei der Besichtigung der Haltestellen meinten sie, dass man die Dächer und Treppenhäuser in Japan nicht so leicht und zierlich herstellen dürfe, da man dort mit einem viel höheren Winddruck zu rechnen habe. Später nahmen die japanischen Gäste auch den elektrisch betriebenen Wannseebahnzug in Augenschein.

— **Eisenbahnverein zu Stettin.** Vor etwa Jahresfrist schlossen sich die Angestellten der preussischen Staatseisenbahnverwaltung aus Stettin und Umgegend in dem „Eisenbahnverein zu Stettin“ zu dem Zwecke zusammen, die zahlreichen, nach Rang und Beschäftigung so verschiedenen Beamten und Arbeiterklassen der grossen Verwaltung auch ausserdienstlich einander zu nähern und ihre wirthschaftlichen wie idealen Interessen in einträchtigem Zusammenwirken zu fördern. In welchem Maasse das dem jungen Vereine, der heute an 1200 Mitglieder zählt, schon gelungen ist, davon legen Zeugniss ab seine gemeinnützigen Einrichtungen, als: eine umfangreiche Bücherei, ein Rechtsbeirath, Kohlenverkaufsstellen usw. (eine Spar- und Darlehnskasse ist in Vorbereitung) und die stets von Tausenden besuchten festlichen Veranstaltungen, die zum Theil, wie zu Beginn dieses Jahres die grossartige Feier des Geburtstages Sr. Majestät und des Jubelfestes zum 200 jährigen Bestehen des Königreichs Preussen, weit über die Grenzen des Vereins hinaus Beachtung finden. Am 7. d. Mts. betrat der Verein mit der Veranstaltung eines V o r t r a g s a b e n d s ein neues Feld seiner Thätigkeit. Der grosse Saal des evangelischen Vereinshauses sah eine zahlreiche Versammlung von Eisenbahnern. Eisenbahndirektionspräsident Dr. Sombart nebst Gemahlin und die meisten Oberbeamten der königlichen Eisenbahndirektion mit ihren Familien waren unter den Zuhörern, welche der bekannte Redner der Gesellschaft für Verbreitung von Volksbildung, Dr. Viktor Pohlmeyer-Berlin, mit seinem Vortrage: „Wesen und Werth der Volksbildung für die menschliche Gesellschaft“ fesselte. „Eine Gefahr für unser Volk“, so führte der Redner aus, „liege heute darin, dass über dem maasslosen Hasten nach materiellen Genüssen die sittliche Seite der Bildung, welche doch allein geeignet wäre, ein Kulturvolk zu schaffen und höher zu bringen, vernachlässigt würde. Hier müssten alle Gutgesinnten helfend eingreifen, dadurch, dass dem Volke wahre Bildung anerzogen würde. Wahrhaft gebildet sei der Mensch, der einen hellen Blick für die Anforderungen des Daseins mit einem festen Willen und vor allem einem warmen, für die Menschheit fühlenden Herzen in sich vereinige. Alle seien berufen, an der Erreichung dieses Zieles mitzuarbeiten, nicht zuletzt die höhere Klasse durch Aufgabe ihres Schranken ziehenden Kastengeistes; die grundlegende Arbeit verbleibe aber der Familie, in erster Linie der Frau, der Mutter. Ja, mit Hilfe der Frau sei es eigentlich nur möglich, das sittliche Moment der Volksbildung in den Vordergrund zu bringen, auch der sozialen Frage die Schärfe und Erbitterung zu nehmen, welche ihr heute anhaftet. Ein in diesem Sinne erzogenes Volk würde auch das wahre Glück wieder finden und geniessen lernen, das Glück, das nicht im Golde, nicht im Ruhm, nicht in körperlicher und geistiger Gesundheit allein, sondern in Pflichterfüllung, in Arbeit und Sorge beruht.“

Lebhafter Beifall lohnte den Redner für seine interessanten, packenden Ausführungen. Einen anderen köstlichen Genuss des Abends bot Fräulein Fromm mit dem Vortrage einiger gewählter Gesangsstücke. Umrahmt wurden die beiden Haupttheile des Abends durch Vorträge eines trefflichen Orchesters, welches sich aus Vereinsmitgliedern unter Mitwirkung des Stettiner Beamten-Orchestervereins gebildet hatte. Alles in allem war es ein Abend, welcher den Zuhörern eine Fülle reicher Genüsse bot, der Thätigkeit des Vereins und seiner Leiter aber ein ehrendes Zeugniss ausstellte.

Oesterreich-Ungarn.

— Die Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich. Die Gesellschaft österreichischer Volkswirthe in Wien veranstaltete am 12 d. Mts. eine Besprechung über die Frage der Verstaatlichung der österreichischen Privatbahnen. Dr. Kobatsch, welcher die Besprechung einleitete, erörterte zunächst die Gründe, welche den Wunsch nach einer Verstaatlichung hervorgerufen haben. Der wichtigste Grund für die Fortführung der Verstaatlichung sei tarifpolitischer Natur. Allein es frage sich, ob der Stand der Staatsfinanzen, insbesondere mit Rücksicht auf den derzeitigen Staatsbahnbetrieb, die mit der Verstaatlichung verbundene Herabsetzung der Tarife der Privatbahnen zulassen würde. Der Ertrag des Staatsbahnbetriebes sei aus mehrfachen Gründen (zu theurer Ankauf der Bahnen, kostspieliger Betrieb, undichter Verkehr auf vielen Linien, insbesondere auf jenen, welche militärischen Zwecken dienen) ein ausserordentlich geringer, die Verzinsung des Anlagekapitals sei noch fort im Sinken begriffen; sie habe Mitte der 90er Jahre 2,8 % betragen und stelle sich nach den berichtigten Ziffern des Staatsvoranschlages für das Jahr 1902 auf 1,9 %. Doch nicht genug an dem! Der Betriebsüberschuss reiche seit der Erwerbung der wichtigeren Staatsbahnen lange nicht mehr hin, um die gesammten Auslagen des Staatsbahnbetriebes zu decken, so dass in jedem Jahre Staatszuschüsse aus den Kassenbeständen oder durch Ausgabe von Staatsrenten nothwendig waren. Auch die Staatszuschüsse zeigen unverkennbar eine steigende Richtung. Diese Staatszuschüsse seien darum erforderlich, weil der Staat ausser der Verzinsung und Tilgung der Staatseisenbahnschulden auch die Verzinsung für die jedes Jahr nothwendigen Investitionen bestreiten müsse. Für das Jahr 1900 sei ein Staatszuschuss von 58 000 000 Kr. erforderlich gewesen und nach dem Voranschlage für das Jahr 1902 werde ein Zuschuss von 65 000 000 Kr. nöthig sein. Die Durchführung der Verstaatlichung und die Herabsetzung der Tarife der Privatbahnen würde eine namhafte Steigerung des Staatszuschusses nothwendig machen, eine Maassnahme, die schliesslich zur Erhöhung bestehender oder zur Einführung neuer Steuern führen müsste, welche die Landwirthe und Industriellen zu tragen hätten. Es sei jedoch, wenn man auch die Fortsetzung der Verstaatlichung ablehne, nothwendig, den berechtigten Klagen über die Privatbahnen Rechnung zu tragen. Der Vortragende empfiehlt die Reform des Eisenbahnkonzessionsrechts und die Ausstattung der Staatsverwaltung mit gesetzlich gewährleisteten Befugnissen hinsichtlich der Tariferstellung, der Betriebsführung und der nothwendigen Investitionen. Zwangsweise wäre im Wege der Gesetzgebung festzustellen: das Verbot, für näher liegende Stationen höhere Tarifsätze zu erstellen als für weiter liegende; ferner das Verbot der Vereinbarung bezüglich der Verkehrstheilung zwischen mehreren Eisenbahngesellschaften, sowie Strafbestimmungen für den Fall, dass Eisenbahnunternehmungen den Anordnungen der Staatsverwaltung hinsichtlich der Betriebsführung nicht nachkommen. Von Wichtigkeit erscheine auch, dass die Vortheile des Staffeltarifsystems, welche durch das derzeit übliche Zusammenstossen der Lokaltarife der einzelnen Bahnen fast hinfällig gemacht werden, durch die Möglichkeit zwangsweise anzuordnender Durchrechnung der Tarife zur Geltung gelange. Schliesslich empfiehlt der Vortragende, die Rechtsprechung auf diesem Gebiete nicht den Verwaltungsbehörden, sondern den Gerichten zu überweisen oder einen eigenen Eisenbahngerichtshof zu schaffen. Um die Einflussnahme der Verfrachter auf die Tariferstellung wirksamer zu gestalten, wäre auch der jetzt bestehende Staatseisenbahnrath im Sinne der deutschen Landeseisenbahnräthe umzuwandeln. Es sei zu erwarten, dass die Privatbahnverwaltungen wohl geneigt sein werden, auf diese und ähnliche Maassnahmen einzugehen, falls der Staat seinerseits auf eine Reihe von Jahren von Verstaatlichungsplänen abzusehen bereit wäre.

An der Besprechung, welche in der Sitzung vom 12. d. Mts. nicht zum Abschlusse gebracht wurde, betheiligte sich u. a. auch der Generaldirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Hofrath Jeitteles, welcher im wesentlichen folgendes ausführte: Die grossen Wandlungen in der österreichischen Eisenbahnpolitik seien immer durch finanzielle Gesichtspunkte veranlasst worden. Das gegenwärtige System der allmählichen Ausdehnung des Staatsbahnnetzes durch Erbauung neuer Bahnen und durch Verstaatlichungen sei in den 70er Jahren eingeleitet worden. Damals seien gleichfalls finanzielle Gründe maassgebend gewesen, nämlich die grossen Staatsvorschüsse an die garantirten Bahnen und der Umstand, dass der Staat die Verwaltung derselben kaum irgendwie beeinflussen konnte. Schon in diesem Zeitpunkte sei von maassgebender Seite darauf verwiesen worden, dass der Staat bei der Uebernahme von Privatbahnen keine erheblichen Opfer in tarifarischer Richtung bringen solle. Trotzdem sei allmählich eine Tarifherabsetzung durchgeführt worden, welche bezüglich des Personenverkehrs in dem Kreuzer-Zonentarif vom Jahre 1890 und bezüglich des Güterverkehres in dem Tarif vom Jahre 1891 ihre Grenze erreichte. Nun müsse man allerdings zugeben, dass Oesterreich, wenn es überhaupt die Entwickelung des Eisenbahnwesens wünschte, finanzielle Opfer bringen musste. Hätte man immer nur auf das Erträgniss geachtet, so stände man heute in Oesterreich bezüglich der Eisenbahnen vielleicht auf der Stufe von Kleinasien. Möglicherweise wären ausser den Nordbahnlinien nur wenige Bahnen ohne unmittelbare oder mittelbare Staatshilfe in Oesterreich zu Stande gekommen. Aber gerade mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit dieser Opfer hätte man das finanzielle Ergebniss der Staatsbahnen nicht ohne zwingenden Grund willkürlich herabdrücken dürfen. Der Staat sei aber in der Herabsetzung der Staatsbahntarife weiter gegangen, als es in der Sache begründet war. Nach den reichsdeutschen Personentarifen stellen sich die Einnahmen für das Personenkilometer auf durchschnittlich 2,75 ₰, nach dem österreichischen Staatsbahntarife auf 2,23 ₰. Die deutschen Personentarife weisen also im Durchschnitt für das Personenkilometer eine um 23 % höhere Einnahme auf als die österreichischen Staatsbahntarife. Der Zonentarif sei im Jahre 1890 in Oesterreich nur deshalb eingeführt worden, weil damals auch Ungarn eine Tarifreform durchführte. Infolge dieses Tarifes und seiner Rückwirkungen auf die Privatbahnen (mit Ausnahme der Südbahn) werfe die Personenbeförderung keinen Ertrag ab, und die österreichischen Bahnen stehen auf dem Standpunkte, dass eine Erhöhung des Personenverkehres nur eine Vermehrung der Lasten, nicht aber des Erträgnisses bedeute. Auch sei es unrichtig, dass die Verbilligung der Personentarife einen weittragenden Einfluss auf die wirthschaftliche Lage der Bevölkerung ausübe. Selbst bei den Berufsreisenden bilden ja die Kosten der Eisenbahnfahrt nur einen geringen Theil der gesammten Reisekosten.

Auch die Gütertarife ergeben bei den österreichischen Staatsbahnen um 9 % geringere Einnahmen für 1 tkm als in Deutschland. Da müsse es wohl begreiflich erscheinen, dass die Verfrachter auf den höher tarifirten Privatbahnen die Verstaatlichung wünschen. Wenn die Regierung gegenüber den Privatbahnen in loyaler Weise bei der Verstaatlichung vorgehe und wenn das Parlament die bezüglichen Gesetzesvorlagen in gleicher Weise beurtheile, dann sei es sicher, dass die Verstaatlichung der meisten rein österreichischen Privatbahnen sehr leicht durchzuführen sei. Es sei heute durchaus kein Vergnügen, an der Spitze der Verwaltung einer österreichischen Privatbahn zu stehen, es sei auch kein Vergnügen, Aktionär einer solchen Bahn zu sein. Wenn man diese beiden Berufe los werden könne in einer die Interessen, die man zu vertreten hat, schützenden Weise, dann werde sich keine Verwaltung in Oesterreich dagegen stemmen. Nun sei aber doch in erster Linie das staatsfinanzielle Moment ausschlaggebend, und die Verstaatlichung derjenigen Bahnen, von denen jetzt zumeist die Rede sei, würde bei den heutigen Staatsbahntarifen ausserordentliche Einnahmeverringerungen zur Folge haben. Wenn man deshalb einerseits die berechtigten Interessen der Verfrachter, andererseits die nothwendige Schonung der Staatsfinanzen gewahrt sehen wolle, so müsse man gleichzeitig mit der Verstaatlichung oder unmittelbar nach derselben einen einheitlichen neuen Staatsbahntarif einführen, welcher mindestens um so viel höher zu sein hätte, als der heutige, dass wenigstens die durch die Verstaatlichung erfolgenden Einnahmenausfälle ersetzt werden. Dann könnte man unter der obigen Voraussetzung in zwei bis drei Jahren sämmtliche Privatbahnen, vielleicht nur mit Ausnahme der gemeinsamen Bahnen, verstaatlichen.

— Tunnelbauten. Der Eisenbahnminister beantwortete in einer der letzten Sitzungen des Abgeordnetenhauses eine an ihn gerichtete Anfrage in Betreff der Verwendung ausländischer Arbeiter bei den Vorarbeiten zu den Tunnelbauten an der Karawanken- und Wocheiner Bahn. Nach den Mittheilungen des Ministers sind die Bauunternehmer, welchen die Ausführung der Tunnelvorarbeiten an der Karawanken- und Wocheiner Bahn übertragen wurden, vertragsmässig verpflichtet, auf die Verwendung einheimischer Arbeiter vorzugsweise Bedacht zu nehmen. Dieser Verpflichtung haben die Bauunternehmer, die ja auch ein ökonomisches Interesse an der Heranziehung von im Bereiche der Arbeitsplätze sesshaften Arbeitskräften haben, im grossen

und ganzen entsprochen. Wenn trotzdem neben den einheimischen Arbeitern auch ein gewisser Prozentsatz auswärtiger Arbeitskräfte beschäftigt wird, so sei der Grund hierfür in dem Mangel an einheimischen Arbeitskräften überhaupt, insbesondere aber in der Unzulänglichkeit der Eignung der heimischen Arbeiter für gewisse Arten von Arbeiten zu suchen. Die Tunnelvorarbeiten, welche zur Zeit ausgeführt werden, umfassen den Vortrieb des Richtstollens, die Herstellung der Arbeitsplätze vor den Tunneleingängen nebst den Zufahrtstrassen zu denselben, ferner die Errichtung von Gebäuden für die Unterkunft und Krankenpflege der Arbeiter, für Kanzleien und sonstige Bedürfnisse. Zur Durchführung dieser in möglichst kurzer Frist zu bewirkenden Arbeiten müssen verschieden veranlagte, daher auch verschieden zu entlohnende Arbeitskräfte verwendet werden. Den Stollenvortrieb besorgen Minenarbeiter, welche mangels einheimischer Kräfte zum Theile Südtiroler und Italiener sind. Ebenso erheische der Bau der Gebäude geschulte Arbeiter, wie Maurer und Zimmerleute, von denen übrigens ein grosser Theil dem heimischen Arbeiterkreise angehört. Die übrigen Arbeiten, namentlich die Erd- und sonstigen Unterbauarbeiten, können von Arbeitern bewirkt werden, die einer besonderen Schulung nicht bedürfen, so dass hierbei in erster Linie einheimische Arbeiter in Betracht kommen. Den Bauunternehmungen sei es jedoch nur zum Theile gelungen, einheimische Arbeitskräfte dieser Kategorie in genügender Zahl zu gewinnen, weshalb sie schon mit Rücksicht auf die vertragsmässige Befristung des Arbeitsfortschrittes bemüssigt waren, neben den einheimischen auch auswärtige Arbeiter zu beschäftigen.

— **Die Wagenwärter beim Eisenbahnminister.** Letzterer empfing dieser Tage eine Abordnung der Wagenwärter der Staatsbahnen, welche die Bitte um möglichste Berücksichtigung der Wünsche vorbrachte, welche in der von dieser Bedienstetengruppe überreichten Denkschrift zusammengestellt sind. Der Minister nahm die gestellte Bitte wohlwollend entgegen und bemerkte, dass das in der Denkschrift gestellte Ansuchen um Eröffnung der Unterbeamtenlaufbahn für die jetzt in der Dienerklasse stehenden Wagenwärter bereits den Gegenstand eingehender Erwägung im Ministerium gebildet habe. Da es noch nicht möglich war, die hierüber schwebende Verhandlung zum Abschlusse zu bringen, habe die Verwaltung einstweilen dafür Sorge getragen, das Vorwärtskommen der Wagenwärter dadurch zu verbessern, dass die Zahl der für diesen Dienstzweig festgesetzten Posten der den genannten Bediensteten durch die Gehaltsregelung eröffneten ersten Dienerklasse eine entsprechende Vermehrung erfahre. Der Minister entliess die Abordnung in freundlichster Weise mit der Versicherung, dass die Verwaltung auch ihrem Dienstzweige in Würdigung seiner Bedeutung ihr volles Wohlwollen entgegenbringe.

— **Vergebung von Oberbaumaterialien für die österreichischen Staatsbahnen.** Bei der Staatsbahndirektion Wien fand dieser Tage die Vergebung des Bedarfs der Staatsbahnen an Eisen-Oberbaumaterialien für das Jahr 1902 statt. Unter anderem wurde die Lieferung von 8800 dz Schienenstühle aus Gusseisen für den seit einiger Zeit eingeführten Stuhlschienenoberbau vergeben. Das billigste Angebot für den Gesammtbedarf war jenes der böhmischen Montangesellschaft mit 14,50 Kr. für 100 kg. Nur für eine Theillieferung von 2500 dz lag das billigere Angebot von 14,08 Kr. seitens einer böhmischen Giesserei vor.

— **Verbesserungen im Bau von Kohlenwagen.** Im Zusammenhange mit der Feststellung einheitlicher Bauformen für die Güterwagen wird auch eine Verbesserung im Bau von Kohlenwagen platzgreifen. Diese besteht darin, dass an Stelle der bisherigen Kohlenwagen mit einer Tragfähigkeit von 10 und 15 t gebremste Kohlenwagen mit einer Ladefähigkeit von 20 t treten werden. Die Vortheile dieser neuen Bauart bestehen zunächst darin, dass bei Benutzung der neuen Kohlenwagen, deren Tara nicht wesentlich grösser ist, als jene der alten Kohlenwagen, mit Aufwendung derselben Zugkraft, also derselben Kosten, eine wesentlich grössere Menge von Kohle durch einen Güterzug befördert werden kann. Ueberdies wird bei Verwendung der neuen Kohlenwagen auch die Anzahl der Bremser um etwa 25 % verringert werden können.

— **Das Enteignungsverfahren zum Zwecke des Baues der Wasserstrassen.** In dem § 13 des Wasserstrassengesetzes ist die Regelung des Enteignungsverfahrens zum Zwecke des Baues der Wasserstrassen einer besonderen Ministerialverordnung vorbehalten, deren Entwurf vor einiger Zeit vom Handelsministerium ausgearbeitet und den zuständigen Centralstellen mitgetheilt worden ist. Zur Berathung und endgültigen Feststellung dieser Verordnung hat am 4. d. Mts. im Handelsministerium eine Besprechung von Vertretern des genannten Ministeriums, ferner des Kriegsministeriums, des Eisenbahnministeriums sowie der Ministerien des Innern, der Justiz und des Ackerbaues stattgefunden. In der Besprechung wurden die grundsätzlichen Fragen einer eingehenden Erörterung unterzogen. Es wurde sodann ein engerer Ausschuss mit der Aufgabe betraut, einzelne wichtige Punkte einer Vorberathung zu unterziehen.

— **Königliche Anerkennung.** Anlässlich der in Ungarn abgehaltenen grossen Herbstmanöver wurde der Direktion der ungarischen Staatsbahnen, ferner den Betriebsleitungen der ungarischen Staatsbahnen in Zágráb, Budapest (donaurechtsufrig), Szegedin und Szombathely sowie der Budapester Betriebsleitung der Südbahngesellschaft und der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn, schliesslich jenen Bediensteten der genannten Eisenbahnen, welche bei der Abwickelung der Truppenbeförderung thätig waren, die lobende Allerhöchste Anerkennung bekannt gegeben.

— **Baufortschritt im Pressburger Tunnel.** Am 13. Oktober wurde die letzte Felswand des neuen Tunnels nächst Pressburg durchbrochen. Der Bau des neuen Tunnels bietet ganz besondere Schwierigkeiten, und zwar nicht nur mit Rücksicht auf die meist ungünstige geologische Beschaffenheit des zu durchfahrenden Mittelgebirgsstockes (Ausläufer der Karpathen), sondern auch deshalb, weil die Neuanlage in ganz geringer Entfernung vom baufälligen alten Tunnel mit um so grösserer Vorsicht auszuführen ist, als der Betrieb des letzteren aus Verkehrsrücksichten auf nur verhältnissmässig kurze Zeit, und zwar nur insolange eingestellt werden durfte, bis die nothwendigen Sicherungsbauten ausgeführt waren. Vor Beginn des Baues des neuen eingleisigen Tunnels musste vorerst die in einem von Quellen durchzogenen Rutschgebiete gelegene östliche Ausmündung des alten Tunnels, und zwar in nächster Nähe des äusseren Stationsplatzes der Hauptstation Pressburg, in einer Länge von 30 m abgetragen, nach Abbau der Deckschichte des Berges durch Aufführung mächtiger Schutzmauern ein Einschnitt hergestellt, ausserdem aber der Bestand des Tunnels in seiner Gesammtlänge von 800 m gesichert werden. Erst nach Beendigung dieser Arbeiten konnte die Bohrung des neuen Tunnels beginnen, eine Arbeit, die von beiden Seiten gleichzeitig in Angriff genommen wurde. Nach Vollendung des neuen Tunnels wird der Verkehr insolange ausschliesslich in diesem abgewickelt werden, bis der einem Neubau gleichkommende vollständige Umbau des alten Tunnels durchgeführt sein wird. Nach Eröffnung dieses, gleich dem neuen eingleisig herzustellenden Tunnels wird der Verkehr in der Richtung Budapest-Wien durch den neuen, in der Gegenrichtung aber durch den umgebauten alten Tunnel geleitet werden.

— **Die Budapest-Neupest-Rákospalotaer elektrische Eisenbahn** benutzt derzeit zur Abwickelung ihres Frachtenverkehres sieben elektrische Lokomotiven. Da sich die Vermehrung des Lokomotivparks als nöthig erwiesen hat, wurde vom Handelsminister auf Ansuchen der Gesellschaft die Anschaffung zweier neuer elektrischer Lokomotiven gestattet.

— **Eisenbahn-Tariflehrkurs an der Budapester Handelsakademie.** Mit Unterstützung der Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen und der maassgebenden Körperschaften der hauptstädtischen Handelswelt wurde ein Tariflehrkurs in Budapest geschaffen, welcher dazu berufen ist, Geschäftsleuten Gelegenheit zu bieten, sich mit den wichtigsten tarifarischen Bestimmungen für den Eisenbahnfrachtenverkehr in kurzer Zeit praktisch vertraut zu machen. Die Vorträge werden wöchentlich an je zwei Abenden in den Monaten Oktober bis März k. J. abgehalten.

Uebrige europäische Länder.

— **Parlamentsverhandlungen über die Lage der französischen Eisenbahnbediensteten.** Die gesetzliche Regelung der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen für die französischen Eisenbahnbediensteten ist wiederum in der französischen Abgeordnetenkammer zur Erörterung gestellt. Die sehr weitgehenden früheren Kammerbeschlüsse hatte der Senat sehr abgeschwächt und seither stockte die Angelegenheit. Am 8. d. Mts. kam nun eine Interpellation der radikal-sozialistischen Abgeordneten Holtz und Ernest Roche über die Lage der Eisenbahnbediensteten zur Verhandlung. Der erstgenannte führte zur Begründung aus, die Regierung habe sich verpflichtet gehabt, das Gesetz in der von der Kammer beschlossenen Fassung (loi Berteaux) vor dem Senat zu vertreten. Dann habe sie aber in seltsamer Verletzung ihres Versprechens durch den Finanzminister im Senat erklären lassen, dass das in der Eile von der Kammer beschlossene Gesetz die Staatsfinanzen zu gefährden drohe. Redner trug in den schwärzesten Farben auf; die Forderungen der Angestellten seien ganz bescheiden; es kämen noch lächerlich geringe Löhne von 1,50 Fr. vor bei Bedien-

steten, welche 14 Stunden arbeiten müssten. Die Angestellten seien ganz der Willkür der Eisenbahngesellschaften anheimgegeben, die nach langer Dienstzeit solche nur wegen Krankheit entliessen. Es handle sich um das Wohl von 350 000 Arbeitern. Da die neue gesetzliche Regelung durch den Senat so lange hingeschleppt werde, sei es vielleicht besser, mit Verfügungen und ministeriellen Erlassen vorzugehen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten sei genügend mit Vollmachten versehen, um seinen Willen und den Willen des Parlaments den Eisenbahngesellschaften aufzuerlegen. Die bestehenden Eisenbahngesetze gestatteten dem Minister einzuschreiten, denn sie beträfen sowohl die Arbeitsbedingungen und die Pensionen, wie die Genehmigung der Tarife, die Sicherheit der Reisenden, die Bedingungen der Beförderung. Man solle sie nur scharf anwenden. Jedenfalls müsse die Kammer von der Regierung verlangen, dass endlich einmal die seit langer Zeit den Eisenbahnangestellten gemachten Versprechungen trotz des systematischen Widerstandes der Gesellschaften ausgeführt würden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten bezeichnete es zunächst als nicht zutreffend, dass die Haltung der Regierung vor dem Senat in Widerspruch mit den von ihr vor der Kammer abgegebenen Erklärungen und mit den Beschlüssen der letzteren stehe. Im Jahre 1897 bemerkte der damalige Minister, es sei besser, wenn man ihm die Sorge überliesse, die die Forderungen der Eisenbahnangestellten betreffenden Fragen zu regeln; er sei dazu genügend gerüstet. Die Kammer war dieser Ansicht nicht und beschloss das Gesetz, welches der Senat umgestaltet hat. Nun sei es Sache der Regierung gewesen, eine Verständigung zwischen den beiden Vertretungskörperschaften herbeizuführen. In dieser Richtung habe er sich vor dem Senat redlich bemüht und er sei nach wie vor der Meinung, dass die Frage der Arbeit der Eisenbahnangestellten durch ein genaues Gesetz, welches alle abweichenden Interpretationen unmöglich mache, abgeschlossen werden müsse.

Der Minister hob weiter hervor, er habe niemals seine Pflichten, „den Gesellschaften seinen Willen aufzuerlegen“, vernachlässigt. Er habe durch Verfügungen die Arbeit der Lokomotivführer, Heizer, Zugbediensteten, Weichensteller usw., also ungefähr von 200 000 Angestellten, geordnet. Aber man vergesse, dass zu viel Reformen dieser Art einen Rückstoss auf die vom Staat den Eisenbahngesellschaften zu leistende Zinsgewähr erzeugen. Sie legen den Gesellschaften Kosten auf, welche der Staat ihnen zurückerstatten muss. Die Regierung habe seitens der Gesellschaften ernstliche Verbesserungen erzielt und sei sich bewusst, alles mögliche für die bescheidenen Eisenbahnangestellten gethan zu haben, welche man mit den treuesten und ergebensten Staatsdienern vergleichen könne.

Darauf ging eine Reihe von Abgeordneten mit noch schärferen Vorwürfen los. Es hiess, der Minister habe die Anklage nicht entkräftet, warum trotz gegentheiligen Versprechens die Regierung im Senat das Gesetz bekämpft habe? Vor einigen Jahren, als die Herren Millerand und Baudin noch Rechtsberather des Syndikats der Eisenbahnarbeiter waren, hätten sie deren Forderungen ganz anders vertreten. Ob der Titel als Minister von gegebenen Versprechungen entbinde? In dieser Weise überbot man sich in Grobheiten. Ein anderer Redner sagte direkt, der Minister habe die Eisenbahnangestellten mit seinen Versprechungen betrogen und sei deshalb ihres Vertrauens unwürdig; ein weiterer sprach gar von gebrochenen Eiden. Die Mehrzahl der Redner wollte jedenfalls eine Regelung durch Gesetz, nicht blos durch Verfügungen. Indess wurde schliesslich ein Antrag, der ein Misstrauensvotum gegen die Regierung enthielt, mit ziemlich grosser Mehrheit abgelehnt, ebenso ein Antrag, welcher die Regierung auffordert, für die Eisenbahnbediensteten eine begrenzte Arbeitszeit, Ruhegehalt nach 25 Dienstjahren und einen Mindestsold zu erwirken. Fast einstimmig erfolgte unter Zustimmung der Regierung die Annahme des Antrags Berteaux, wonach das Gesetz über die Lage der Eisenbahnbediensteten am 14. d. Mts. wieder in der Kammer erörtert werden soll. Wenn jetzt die radikalen Eiferer und sozialistischen Volksbeglücker noch mehr als früher das Wort führten, so erklärt sich das einigermaassen auch mit Wahlrücksichten. Nächstes Jahr finden Neuwahlen für die Kammer statt, und da ist es doch gut, den Wählern gezeigt zu haben, wie man keine Bedenken und Ausgaben für das Wohl der kleinen Leute scheut. Von anderer Seite wird dagegen behauptet, dass jetzt schon durch die in den letzten Jahren erfolgten „sozialen“ Verfügungen der Regierung die Eisenbahngesellschaften und damit indirekt der Staatshaushalt und die Steuerzahler allzusehr belastet seien.

— **Die Dividende der italienischen Mittelmeerbahn für 1900/1901.** Die Nachricht, dass der Verwaltungsrath der Mittelmeerbahn beschlossen hat, der Generalversammlung der Aktionäre die Vertheilung einer Dividende von nur 20 L. (4 %) für die Aktie vorzuschlagen (s. Nr. 83 S. 1279 d. Ztg.), hat eine bedeutende Aufregung der Börsenkreise hervorgerufen und zu unbegründeten Anschauungen über die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft Anlass gegeben, welche im plötzlichen Fallen der Aktien um 8 % ihren Ausdruck fanden. Ueber diese Angelegenheit erschien in der bedeutendsten Handels- und finanziellen Zeitung Mailands, im „Sole“, ein sicher von einem gut unterrichteten Fachmanne geschriebener Artikel, welcher, da er die wirkliche Sachlage wiedergibt, auch an dieser Stelle gebracht werden möge. Der „Sole“ schreibt:

„Die Ergebnisse des abgelaufenen Betriebsjahres waren gewiss schlechte; die ungeheure Preissteigerung der Kohlen und aller Metalle im verflossenen Jahre, welche eben in ihrer vollen Wirkung und Schwere in der am 30. Juni abgeschlossenen Jahresrechnung zum Ausdruck kam, erklärt obige Thatsache zur Genüge. Aber da gegenwärtig die Kohlenkrisis als beendet betrachtet werden kann, und die Preise sich wieder den normalen nähern, was für die Gesellschaft einen Unterschied von Millionen bedeutet, stellt sich jetzt schon das laufende Betriebsjahr unter weit günstigeren Verhältnissen dar. Auch abgesehen von diesen zufälligen und vorübergehenden Einflüssen darf nicht bei der Schätzung des wirklichen, inneren Werthes der Aktien die wichtige Erwägung ausser Acht gelassen werden, dass dadurch die Vermögenslage der Gesellschaft nicht im geringsten beeinflusst ist.

Wie bekannt, ist das ursprüngliche Aktienkapital der Mittelmeerbahn von 135 000 000 L. in einem dem Staate gemachten Darlehen angelegt, welches am 30. Juni 1905 zurückgezahlt werden muss, falls die Betriebsverträge nicht erneuert werden sollten. Die übrigen 45 000 000 L., welche das heutige Gesellschaftskapital ergänzen, wurden im Jahre 1888 auf Grund eines Gesetzes ausgegeben und zu Bahnbauten für Rechnung des Staates verwendet. Sie finden ihren Gegenwerth in den vom Staate für die gebauten Linien gezahlten Beihilfen, welche eben zur Tilgung dieser Kapitalserhöhung mittelst jährlicher Verloosungen und Rückzahlung zum Nennwerth verwendet werden; folglich stellen auch diese weiteren 45 000 000 L. nichts als ein wirkliches, bestehendes Guthaben dem Staate gegenüber dar.

Aus dieser einfachen thatsächlichen Darlegung geht klar hervor, dass das Kapital der Mittelmeerbahn als flüssig betrachtet werden kann und in keinem Falle dem Kapitale anderer industrieller Gesellschaften gleichgestellt werden darf, welches immer zum grössten Theil fest angelegt und mithin auch Entwerthungen unterworfen ist. Ferner hat die Mittelmeerbahn, um den wirklichen Vermögensstand kräftiger zu gestalten, vorsorglicherweise bedeutende Rücklagen gemacht, welche sich bereits gegenwärtig auf 15 000 000 L. belaufen, und zu denen noch die Gewinne aus den für Staatsrechnung ausgeführten Bauten zuzuschlagen sind. Mit solchen, frei verfügbaren Rücklagen wäre es der Gesellschaft, auch wenn sie weniger für die Zukunft Sorge getragen hätte, sicher möglich gewesen, ungeachtet der ungünstigen Ergebnisse des Betriebes, die, wie gesagt, auf äussere und mit dem Betrieb nicht zusammenhängende Ursachen zurückzuführen sind, auch heuer eine Dividende von 25 L. zu vertheilen. Aber offenbar hat die Verwaltung der Mittelmeerbahn in Erwägung gezogen, dass der Ablauf des Betriebsvertrages nahe ist, und dass dann flüssige Mittel gleich zur Hand sein müssen, um allfällig eine rasche Liquidirung bewerkstelligen zu können, deren Bedingungen im Bedingnisshefte zum Vertrage vom Jahre 1885 festgesetzt sind und jedermann zur Einsicht vorliegen. Auch hierüber hat die Gesellschaft, wie versichert wird, bereits Erhebungen angestellt, aus denen sie die Ueberzeugung gewinnen konnte, dass ihre Schätzungen richtig waren. Die Mittelmeerbahn, der bekanntlich die kräftigste Finanzgruppe Italiens zur Seite steht, wird sich gewiss gern zu den Verhandlungen hergeben, welche dann der Staat im geeigneten Augenblick behufs Erneuerung des Betriebsvertrages anknüpfen mag; sie wird sicher das ihre redlich dazu beitragen, um alle jene Lösungen der verworrenen Frage zu ermöglichen, die eine Vervollkommnung der jetzigen Verkehrsverhältnisse und zugleich auch den nöthigen Schutz für das angelegte Kapital im Auge haben. Aber wie dem auch sei, es ist entschieden angezeigt, sich bereits jetzt auf die Möglichkeit der Liquidirung vorzubereiten, welche die Erleichterung des Uebergangs zum Staatsbetriebe und die Rückzahlung des eingezahlten Aktienkapitals und der übrig gebliebenen Rücklagen zum Ziele haben muss. Aus allen diesen Gründen hielt es der Verwaltungsrath der Mittelmeerbahn für seine unabweisbare Pflicht, angesichts der Ergebnisse des Betriebes eine geringere Dividende in der Generalversammlung zu beantragen und die Rücklagen nicht anzugreifen, obwohl er dazu nach Art. 60 des Gesellschaftsstatuts berechtigt gewesen wäre und wie es gewiss eine Verwaltung gethan haben würde, der es um die vorübergehenden Börseneindrücke mehr zu thun gewesen wäre, als um die wirklichen Interessen des Unternehmens.“

Fremde Welttheile.

— **Die Gesellschaft der Söul-Fusanbahn** hat sich einer Meldung der „Köln. Ztg." aus Söul zufolge mit der belgischen Gesellschaft verbunden. In die Konzession der neuen Bahngesellschaft sollen Bestimmungen aufgenommnn werden, die nicht nur wie bisher allein den Japanern und Koreanern, sondern allen Ausländern den Ankauf von Aktien und Obligationen gestatten. Beide sollen durch die Einnahmen der Bahn garantirt werden. Endlich soll auch allen Ausländern, die Aktionäre oder Besitzer von Obligationen der Bahn sind, das Recht eingeräumt werden, sich längs der Bahnlinie anzusiedeln. Bisher besassen dieses Recht nur die Koreaner und Japaner, fortan werden es auch die Russen und Franzosen besitzen.

— **Bau von Schmalspurbahnen in Britisch-Indien.** Die Regierung von Britisch-Indien beabsichtigt, in nächster Zeit eine erhebliche Anzahl von neuen Schmalspurbahnlinien anzulegen. Ein Ingeniör hat bereits Auftrag erhalten, die einzelnen Gegenden zu studiren und über die zu legenden Linien Bericht zu erstatten. Dadurch sollen namentlich die Kohlenbergwerke von Bengalen, die sich ganz bedeutend entwickelt haben, eine bessere Verbindung erhalten.

Die Regierung hat, wie dem „Bulletin Commercial" aus Kalkutta gemeldet wird, bis jetzt den Bau einer Linie von Gondia (Station der Bengal-Nagpur-Eisenbahn) nach Chomda genehmigt. Diese Linie wird eine Länge von 209 km haben und eine Spurweite von 0,762 m erhalten.

— **Bahnen mit 0,61 m-Spur in Amerika.** Die enge Spur von 0,61 m scheint in Amerika für Nebenbahnen mehr in Aufnahme zu kommen. Nach dem „Boston Herald" hat der Staat Maine jetzt schon 250 km solcher Bahnen. Sie gehören sieben Bahngesellschaften. Andere beabsichtigen den Ausbau weiterer Linien mit dieser Spur.

— **Eisenbahnen in Neukaledonien.** Wie man der „Pol. Korresp." aus Paris schreibt, ist der Bau der ersten Eisenbahn auf Neukaledonien von Numea nach Burail, der schon seit längerer Zeit projektirt war und später bis an die Nordgrenze der Insel fortgesetzt werden wird, nunmehr in Angriff genommen worden. Infolge dieses Bahnbaues wird es gelingen, die reichen Hilfsquellen dieses Landes zu erschliessen. Die Linie wird eine Gesammtlänge von 150 km haben. Da man Neukaledonien bisher nur als Strafkolonie angesehen hat, wurden seine natürlichen Reichthümer gänzlich vernachlässigt. Das Land hatte wohl 200 km Karrenwege und 70 km Strassen, aber die Transportschwierigkeiten für den Verkehr ins Innere der Insel, das ein sehr ergiebiges Bergwerksgebiet besitzt, waren zu gross, als dass eine gewinnbringende Ausbeutung möglich wäre. Numea, als Endpunkt der Bahn, wird nach Eröffnung des neuen Schienenweges an Bedeutung viel gewinnen und der Landungsplatz einer grösseren Zahl von Schiffen werden. Da die Bahn die Insel fast der Länge nach durchzieht, wird das Land wohl binnen kurzem einen grossen wirthschaftlichen Aufschwung erfahren.

— **Bahn über die Anden.** Im Anschluss an unsere dem „Hamb. Korr." entnommene Mittheilung über diese Bahn in Nr. 82 d. Ztg. theilen wir noch aus einem demselben Blatte aus Buenos-Aires zugegangenen Briefe folgendes über die Bedeutung der Bahn mit:

„Es ist zunächst klar, dass von den beiden betheiligten Nachbarstaaten Argentinien ein grösseres Interesse an der Vollendung der Bahn hat als Chile. Die Kammlinie der Anden verläuft so nahe der Westküste, dass, während die Luftlinie von Valparaiso bis Buenos-Aires etwa 1 200 km beträgt, diejenige von Valparaiso bis zur Wasserscheide kaum länger als 150 km ist. Hieraus folgt, dass insbesondere für den westlichen Theil des argentinischen Eisenbahnnetzes die Schaffung eines Ausweges zu dem nahen, aber durch die hohe Andenmauer verschlossenen stillen Meere grosse Wichtigkeit besitzt, während umgekehrt dem von Nord nach Süd lang hingestreckten chilenischen Verkehrsgebiet, das allenthalben schnellen Zutritt zum westlichen Meere hat, eine Verbindung mit dem atlantischen Ozean, wenigstens hinsichtlich des Frachtverkehres, nur geringeren Nutzen bringen kann.

Der Weltverkehr ist an der Durchführung der Andenbahn erheblich betheiligt, wenn auch der durchgehende Massenverkehr eine weniger wichtige Rolle dabei spielen wird. Für diesen letzteren werden die Transportkosten durch die weiten Landstrecken mit hohen Frachtsätzen unerschwinglich sein, ebenso vorläufig auch die hohen Betriebskosten der Transandenbahn selbst, die in der Umladung in Mendoza auf die Wagen der Schmalspurbahn und in dem theueren Betriebe der sehr steilen Strecken ihren Grund haben. Es gibt aber eine ganze Reihe werthvoller Güter, die den raschen und sicheren Landweg dem Seewege vorziehen und die höheren Transportkosten vertragen können, wie Werthmetalle, Manufakturwaaren, Stückgutsendungen, Postsendungen und ähnliches, und diese werden in ihrer Gesammtheit einen bedeutenden Theil des Bahntransportes liefern und mit dem aus Argentinien und Chile stammenden Verkehr zusammen der Bahn eine gute finanzielle Grundlage sichern. . . . .

Einen grossen Einfluss wird die Transandenbahn voraussichtlich auf den Personenverkehr gewinnen, da mit ihrer Hilfe Chile in 20 Tagen von Europa aus erreichbar werden wird. Diese Einnahmequelle wird für die Eisenbahn sehr ins Gewicht fallen, namentlich wenn die jetzigen hohen Fahrpreise auf ein normales Maass zurückgeführt werden.

Aus allem ergibt sich, dass, wenn die Bahn schon wegen ihrer geringen Spurweite und der Verwendung des Zahnrades weder technisch noch kommerziell den Rang der grossen Alpen- oder der nordamerikanischen Pacificbahnen einnehmen kann, sie dennoch einen neuen, nicht unwichtigen Faktor im Weltverkehre bilden wird. Der Verkauf an Pierpont Morgan soll am 24. August in Valparaiso notariell unterzeichnet worden sein. Pierpont Morgan soll die Bahn mehr „nolens" als „volens" erworben haben, da er bereits mit einem Theile der Aktien früher ‚hängen geblieben' sein soll. Wie dem auch sei: der Einfluss der Nordamerikaner auf die südamerikanischen Staaten wird durch die Erwerbung einer so wichtigen, zwei der bedeutendsten Länder Südamerikas verbindenden Bahn seitens eines nordamerikanischen Industriellen einen neuen Stützpunkt gewinnen."

— **Eisenbahnprojekt Georgetown-Manaos.** Der „Gazette Commercial e Financeira" zufolge beabsichtigt man, in nächster Zeit eine Eisenbahn von Georgetown in Britisch-Guyana nach Manaos, der Hauptstadt des brasilianischen Staates Amazonas, zu bauen. Die Linie wird eine Länge von etwa 1 100 km erreichen und eine Gegend durchkreuzen, die sehr reich ist an Mineralien, Holz und Kautschuk. Infolge der dortigen günstigen Bodengestaltung wird man bei dem Eisenbahnbau voraussichtlich auf keine grossen Schwierigkeiten stossen. Von Georgetown wird die Strecke durch das Thal des Essequibo laufen, den Fluss an einer günstigen Stelle überschreiten und sodann eine südwestliche Richtung einschlagen nach dem Thal des Takutu und des Rio Branco. Sie wird alsdann eine südliche Richtung nehmen bis zum Rio Negro und durch dessen Thal laufen, um in Manaos zu endigen.

Allgemeines.

— **Zur Frage der Maschinenkraft für Lokomotivdrehscheiben** gibt eine bei amerikanischen Bahnen gehaltene Umfrage Anhalt. Nach „Engg. News. & Am. Ry. Journ." stellen sich die täglichen Betriebskosten einer Drehscheibe, wenn 250 Maschinen im Tag gedreht werden: bei Elektrizität ohne besondere Maschine und Generator auf 16,46 *M.*, bei Elektrizität mit besonderer Maschine und Generator auf 30,45 *M.*, bei Dampfmaschine auf 18,48 *M.* und bei Gasolinmaschine auf 16,59 *M.* Hiernach empfiehlt sich, wenn nicht wegen der Geringfügigkeit des Betriebes Menschenkraft ausreicht, elektrische Kraft nur da, wo sie ohne besondere Anlagen von einer bahneigenen Kraftanlage oder billig von einem fremden Elektrizitätswerk zu haben ist. Demnächst hat sich die Gasolinmaschine als die vortheilhafteste Kraftquelle erwiesen.

— **Elektrischer Betrieb auf Kanälen.** Eine eigenthümliche Mittheilung in der Presse über die preussische Kanalvorlage geht dahin, dass sie, erneut eingebracht, Vorschläge enthalte, welche geeignet erscheinen dürften, den bisherigen Gegnern die Annahme zu erleichtern. Es soll sich dabei um bereits früher gemachte Vorschläge handeln, in denen angenommen ist, dass Deutschland im 20. Jahrhundert mit der Lösung der Kanalvorlage an die Spitze der ganzen technischen Produktion treten werde. Dasjenige Land, das zuerst sein Gebiet nach allen Richtungen hin mit Wasserstrassen durchziehe, werde den Weltmarkt beherrschen. Die billigste Bewegungskraft auf diesen Wasserstrassen sei aber zweifellos die Elektrizität. Längs sämmtlicher Kanäle würden sich zahlreiche elektrische Kraftstationen bilden, welche naturgemäss auch im weiten Umkreis elektrische Kraft für Industrie und landwirthschaftliche Zwecke lieferten. Die Elektrizität werde zu einer Kraft- und Lichtquelle des kleinen Mannes werden und dies würde eine ganz neue Entwickelung des Landes und seiner Hilfsquellen zur Folge haben. Es würde dadurch auch der Uebervölkerung bestimmter Gegenden vorgebeugt werden, denn die Industrie könne sich über das ganze Land gleichmässig vertheilen und brauche nicht, wie jetzt, in einzelnen Theilen zusammengedrängt zu sein.

Wir leben in einer Zeit, in der man von den Ueberschätzungen, die auf elektrischem Gebiet begangen worden sind, schon zu einem guten Theil zurückgekommen ist und noch weiter zurückkommen wird. Ob es in der Kanalfrage die Elektrizität sein wird, die Wandel schafft, werden wir abzuwarten haben.

Bücherschau.

— **Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr** nebst Ausführungsbestimmungen, Anlagen und Formularen in der Fassung des Zusatzübereinkommens vom 16. Juni 1898 und in Verbindung mit dem neuen Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, gültig vom 10. Oktober 1901. Erläutert von Dr. jur. Georg Eger. Preis 7 ℳ.

Im Verlage von J. Guttentag in Berlin ist jetzt die zweite Auflage der Eger'schen Ausgabe des „Internationalen Uebereinkommens" erschienen. Die Herausgabe wurde verzögert durch die schwebenden Verhandlungen über das Pariser Zusatzübereinkommen. Nach dessen endgültiger Festsetzung entspricht jetzt das Buch dem derzeitigen Stande des in den Vertragsstaaten geltenden Rechts.

— **Otto Hübner's geographisch-statistische Tabellen für 1901.** 50. (Jubiläums-) Ausgabe. Herausgegeben vom Universitätsprofessor Dr. Fr. v. Juraschek (Verlag von Heinrich Keller in Frankfurt a/M.). Preis der Buchausgabe 1,50 ℳ, der Wandtafelausgabe 60 ₰.

Der Inhalt der Tabellen ist in der bekannten, handlichen und besonders übersichtlichen Form auch für den neuen Jahrgang nach den besten und zuverlässigsten Quellen zusammengestellt und umfasst: Name, Regierungsform, Staatsoberhaupt, Flächeninhalt, Bevölkerung, Volksdichtigkeit, Ein- und Auswanderung, Nationalitäten, Religionsbekenntnisse, Staatseinnahmen, -Ausgaben und -Schulden, Staatspapiergeld, Banknotenumlauf, stehendes Heer, Kriegsflotte, Handelsflotte, Ein- und Ausfuhr, Haupterzeugnisse, Münzen und deren Werth in Reichsmark, Gewichte, Längen- und Flächenmaasse, Hohlmaasse für Wein und Getreide, Länge der Eisenbahn- und Telegraphenlinien, Einwohnerzahl der Hauptstädte und der wichtigsten Orte aller Staaten der Erde, für sämmtliche Staaten Europas Vergleiche über die Volksbewegung und vieles andere. Insbesondere bringt diese Jubiläumsausgabe die Ergebnisse der an der Jahrhundertwende durchgeführten Volkszählungen in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien, England, in Schweden-Norwegen, in den Niederlanden und Luxemburg, in Dänemark, in der Schweiz, in Rumänien und Serbien, dann die in den Vereinigten Staaten mit Cuba, Puerto-Rico und Hawaii, in Mexiko und Uruguay, endlich jene auf Ceylon und Kreta, sowohl für die einzelnen Staaten und Länder, als auch für die Städte und Orte. Anknüpfend hieran ist den Tabellen zum ersten Male eine graphische Beilage angeschlossen, die die Volkszunahme auf dem gegenwärtigen Gebiete der Staaten Europas und der Vereinigten Staaten von Amerika im 19. Jahrhundert durch Linien darstellt und hierdurch nicht nur das enorme Uebergewicht der wenigen Grossstaaten, sondern auch das überraschende Aufsteigen besonders des amerikanischen und deutschen Volkes sowie auch des russischen höchst anschaulich vergegenwärtigt.

Der Anhang bringt in Fortsetzung der seit 1890 gegebenen Tabellen eine vergleichende Uebersicht des Werthes der Ein- und Ausfuhr aller Staaten der Erde im Spezialhandel für die letzten Jahre, ausserdem eine Uebersicht der Gold- und Silberproduktion der Erde nach den wichtigsten Produktionsgebieten für 1887, 1898 und 1899 sowie eine Uebersicht dieser Produktion nach Menge und Werth von 1851 bis 1899. Ganz neu ist hier eingefügt eine Tabelle der Münzprägungen in den einzelnen Staaten der Erde im Jahre 1899, ferner eine Tabelle über die Ergebnisse der Viehzählung in Preussen im Jahre 1900. Die Tabelle der Lebensmittelpreise in Deutschland, England und Amerika wurde bis auf 1900 ergänzt. Eingestreut in den Text finden sich viele zum Theil neue, zum Theil die entsprechenden Tabellchen der früheren Jahrgänge bis auf die neueste Zeit ergänzenden Tabellen, so solche für die Berufsgruppirung der Bevölkerung mehrerer Staaten, für die Geburten, Trauungen und Todesfälle in den einzelnen Staaten des Deutschen Reiches; für die Bevölkerungsbewegung und den älteren Bevölkerungsstand vieler Länder, für den Verbrauch der Brotfrüchte und anderer wichtiger Konsumartikel in Deutschland und in den Vereinigten Staaten Nordamerikas, die Ergebnisse des Buchhandels, die Details zahlreicher Staatsbudgets, den Stand der Fernsprechanlagen in fast allen Staaten und Kolonialgebieten der Erde, den Goldgehalt der gangbarsten Münzen.

Die Einleitung gibt wiederum, wie in den früheren Jahrgängen, eine knappe Uebersicht der wichtigsten Ergebnisse auf dem Gebiete des Bevölkerungswesens, in diesem Jahrgang unterstützt durch die angeschlossene graphische Darstellung, sowie des Wirthschafts- und Verkehrslebens der Völker in den letzten Jahren.

Es ist in der That erstaunlich, welche unendliche Fülle von Wissenswerthem auf diesen knappen 97 Seiten zusammengedrängt ist. Die Tabellen enthalten mehr als manche dicken Handbücher und geben ein vollständiges statistisches Bild der gesammten Weltwirthschaft und des Weltverkehrs. Auch für den Eisenbahnmann sind sie ein unentbehrliches Nachschlagebuch für zahlreiche Fragen des Verkehrslebens.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung bezw. Schliessung von Stationen.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn. Am 18. Oktober d. J. ist die zwischen den Bahnhöfen Braunschweig Nordb. und Braunschweig Westb. gelegene Güterladestelle Braunschweig Hildesheimer Strasse für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. November d. J. ist auf der Lokalbahn Trzebinia-Skawce (Linie Sucha-Skawce-Sierzsza-Wodna) zwischen den Stationen Skawce und Wadowice im Kilometer 7,858 die Personenhalte- und Ladestelle Mucharz für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr in Wagenladungen und an demselben Tage die zwischen der Station St. Pölten und der Haltestelle Spratzern im Kilometer 73,398 der Linie Leobersdorf-St. Pölten gelegene Haltestelle St. Pölten Lokalbahnhof für den Personen- und Gepäckverkehr, ferner am 16. November d. J. die zwischen den Stationen Hallein und Kuchel im Kilometer 20,9 der Strecke Salzburg-Bischofshofen gelegene Haltestelle Vigaun für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die im Kilometer 27,9 der Lokalbahnlinie Cercan-Wran bestandene Personenhaltestelle Pikowitz ist am 15. November d. J. geschlossen und am selben Tage unter gleichem Namen im Kilometer 26,8/9 eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Der an der Bahnstrecke Giessen-Gelnhausen zwischen den Stationen Gelnhausen und Mittelgründau gelegene Haltepunkt für den Personenverkehr Lieblos ist zu einer Güterhaltestelle für den Wagenladungsverkehr erweitert worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Endstation der am 1. Oktober d. J. eröffneten Lokalbahn Moosach-Schwabing hat den Namen München-Schwabing erhalten.

Vereinskilometerzeiger.

Zur Sammlung von Kilometerzeigern ist der Nachtrag XI sowie ein neues Titelblatt nebst Vorwort erschienen. Durch letzteres wird das im Januar d. J. ausgegebene Titelblatt nebst Vorwort zu dieser Sammlung aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 84 (Eisenbahn Wien-Aspang) ist neu erschienen und durch dasselbe das im Juli 1900 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben worden.

Zum Güterwagenparkverzeichniss Nr. 82 (unter der Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen in Budapest ver-

einigte normalspurige Linien) ist der Nachtrag I und zur Sammlung von Güterwagenparkverzeichnissen der XI. Nachtrag erschienen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen:

Nr. I/315 vom 7. November d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres und die königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 12. November d. J.).

Nr. I/322 vom 4. November d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend die Herausgabe eines Stationsverzeichnisses (abgesandt am 8. November d. J.).

Nr. I/326 vom 7. November d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen des Vereins (abgesandt am 12. November d. J.).

Nr. I/328 vom 8. November d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres sowie die königlichen Eisenbahndirektionen Bromberg, Königsberg i/Pr., Posen und Erfurt, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 12. November d. J.).

Nr. II/283 vom 5. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aufnahme von Vorschriften über Laufwerk und Eigengewicht von Schnellzugwagen in die technischen Vereinbarungen (abgesandt am 8. November d. J.).

Nr. II/286 vom 4. November d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend das Vereins-Radstandsverzeichniss (abgesandt am 8. November d. J.).

Nr. II/287 vom 2. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und alle k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Abonnement auf den Jahrgang 1902 des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung“ (abgesandt am 8. November d. J.).

Nr. II/290 vom 9. November d. J. an die Mitglieder des Ausschusses a) für die Vereinssatzungen usw., b) für technische Angelegenheiten, betreffend die Umgestaltung des technischen Vereinsorgans (abgesandt am 12. November d. J.).

Nr. II/291 vom 5. November d. J. an die Mitglieder des Unterausschusses zur Vorbereitung der Maassnahmen wegen der Umgestaltung des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens usw.“ in ein selbständiges Fachblatt des Vereins, betreffend die unveränderte Weiterführung des „Organs“ über den 1. Januar 1902 hinaus (abgesandt am 8. November d. J.).

Nr. III/497 vom 2. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 7. November d. J.).

Nr. III/498 vom 2. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 7. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.
Nachtrag I zum Tarife Theil II, Heft 4.

Der Preis des Nachtrages ist in Nr. 89 Seite 1383 d. Ztg. unter lfd. Nummer 2981 irrthümlich mit 20 statt **40** Heller angegeben. (2993)

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Der in Nr. 79 dieses Blattes vom 9. Oktober l. J. auf Seite 1219 unter (2625) verlautbarte Frachtsatz für Pflaumentransporte mit Bestimmung nach Paris von Brod nach Passau transit ist von 34,65 auf 34,55 Fr. Gold für 1 000 kg richtig zu stellen.

Wien, am 7. November 1901. (2994)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.

Am 11. d. Mts. wird die Theilstrecke Gliesmarode-Mattierzoll mit den Haltestellen Rautheim, Hötzum, Salzdahlum, Ahlum, Wittmar, Remlingen, Semmenstedt, Winnigstedt und Mattierzoll (B. S. E.) für den Güterverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Die Strecke schliesst in Gliesmarode an die braunschweigische Landeseisenbahn, in Mattierzoll an die preussischen Staatseisenbahnen sowie die Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll an und findet direkter Wagenübergang statt.

Braunschweig, den 8. November 1901.
Die Direktion
der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft. (2995H&V)

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Bahnstrecke Giessen-Gelnhausen zwischen den Stationen Gelnhausen und Mittelgründau gelegene Haltepunkt für den Personenverkehr Lieblos wird vom 18. November d. J. ab zu einer Güterhaltestelle für den Wagenladungsverkehr erweitert. Gleichzeitig wird die Haltestelle in den Gruppentarif VI und in die Gruppenwechseltarife mit der Gruppe VI aufgenommen. Der Tarifberechnung werden die Entfernungen von Mittelgründau zuzüglich 4 km oder Gelnhausen zuzüglich 4 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die geringste Gesammtentfernung ergibt. Näheres ist auf den Stationen sowie im diesseitigen Verkehrsbüreau zu erfahren.

Frankfurt a/M., 8. November 1901. (2996)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif, Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1901 werden die Stationen Bruckmühl, Otterfing, Poing, Taufkirchen a. V. und Velden a. V. in den Ausnahmetarif Nr. 52 im Verkehre mit Lobositz A. T. E. und St. E. G. aufgenommen.

München, den 12. November 1901. (2997)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 10 des Verbandsgütertarifes.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1901 wird die Station Jedlicze der k. k. österr. Staatsbahnen für den Verkehr nach der württembergischen Station Eislingen mit einem Frachtsatze von 2,63 ℳ für 100 kg in den Ausnahmetarif Nr. 73 (Rohbenzin) einbezogen.

München, den 11. November 1901. (2998)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Die im Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verkehre (Tarifheft B 3 — Mainz-Baden) für Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg geltenden Ausnahmefrachtsätze des Rohstofftarifs kommen mit sofortiger Gültigkeit auch für die gleichnamigen bayerischen Stationen im hessisch-bayerischen Verkehre zur Anwendung.

München, den 11. November 1901. (2999)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die an der Neubaustrecke Simmern-Castellaun gelegenen Stationen
Alterkülz,
Castellaun und
Külz des E.-D.-B. Mainz
in den obenbezeichneten Gütertarif einbezogen.

Der Frachtberechnung sind zu Grunde zu legen die Entfernungen der Station Simmern mit einem Anstoss von
10 km für Alterkülz,
10 „ „ Castellaun und
6 „ „ Külz.

Auf den genannten 3 Stationen ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen ausgeschlossen.

München, den 12. November 1901. (3000)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die im südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheft I A (Verkehr bad. Bahn-Mittel-

und Westschweiz) enthaltenen Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen für den Verkehr Mühlacker- und Pforzheim-Luzern, sowie die mit Gültigkeit vom 15. September 1898 auf dem Verfügungswege eingeführten Frachtsätze für frisches Obst in Wagenladungen von 10 000 kg ab Aarau, Luzern, Lezburg und Rothkreuz nach Mühlacker bad. Bahn treten auf den 31. Dezember l. J. ohne Ersatz ausser Kraft. Nach diesem Zeitpunkt werden alle Sendungen zwischen den genannten Stationen zu den gleichhohen Frachtsätzen des württembergisch-schweizerischen Tarifheftes 1 abgefertigt, so dass Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen nicht eintreten.
Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 11. November 1901. (3001)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossherzogliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Expressgutverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Expressguttarif Main - Neckarbahn-badische Lokal- und Nebenbahnen für die Station Hüfingen der Bregthalbahn vorgesehenen Frachtsätze durch Aufnahme der Staatsbahnstation Hüfingen in den Expressguttarif Main-Neckarbahn-badische Staatseisenbahnen aufgehoben und ersetzt. (3002)
Darmstadt, den 12. November 1901.
Namens der betheiligten Verwaltungen: Direktion der Main-Neckar - Eisenbahn.

In den besonderen Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth etc. vom 1. August 1899 wird mit Gültigkeit vom 20. November d. J. ab die Station Stempuchowo des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg als Empfangsstation einbezogen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 11. November 1901. (3003)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. tritt der Nachtrag I zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs sowie der Preistafel I.
Die in dem Nachtrage aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. (3004)
Direktion der Militär-Eisenbahn.

Die Tarifbestimmungen über die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern sowie von Wagenladungen nach und von der Güternebenstelle Westerland a/Sylt werden in der Weise geändert, dass vom 1. Januar 1902 ab Gegenstände von mehr als 10 m Länge zur Beförderung nicht mehr angenommen werden.
Altona, den 8. November 1901. (3005)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Thierverkehr.
Mit Gültigkeit vom 18. d. Mts. treten im Verkehre zwischen der Station Hohenmölsen des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. und den Stationen Donaueschingen, Messkirch und Radolfzell der badischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 9. November 1901. (3006)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.
Für den Verkehr mit den Bahnhöfen in Frankfurt a/M. und Hanau treten mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 anderweite Tarifentfernungen in Kraft, wodurch verschiedene Frachterhöhungen herbeigeführt werden.
Nähere Auskunft ist in unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.
Stettin, den 11. November 1901. (3007)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.
Mit Gültigkeit vom 14. November d. J. werden neue, sowie ermässigte Frachtsätze nach den Stationen der Nebenbahn Berent - Carthaus des Direktionsbezirks Danzig eingeführt.
Kattowitz, den 9. November 1901. (3008)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Im Tarifheft 1 vom 1. Juni 1901 Seite 144 ist im Ausnahmetarif 37 für Samen und Sämereien unter Abtheilung B hinter den Worten „nicht besonders genannt“ nachgetragen worden „sowie Kümmel, nicht entölter“.
Cöln, den 8. November 1901. (3009)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.
Die Ausnahmefrachtsätze zwischen Wertheim einerseits, Heidelberg Hauptbahnhof und Schwetzingen andererseits des Ausnahmetarifs 5 c treten sofort ausser Gültigkeit.
München, den 11. November 1901. (3010)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.
Der Kilometerzeiger im vorbenannten Gütertarif wird wie folgt geändert:
1. Die Entfernung für Groschlattengrün-Gottenheim Bad. B. (Seite 85) ist zu streichen und für Groschlattengrün-Gottenheim Kaiserstuhlb. (Seite 91) mit 521 km nachzutragen.
2. Für Möttingen-Gottenheim Kaiserstuhlb. (Seite 139) ist die Entfernung mit 349 km nachzutragen.
München, den 11. November 1901. (3011)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1901 treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Verbande die Nachträge II zu Heft 1 und VI zu Heft 2 in Kraft. Sie enthalten neben geänderten Frachtsätzen für Klassengut und für verschiedene Ausnahmetarife neue Frachtsätze für Stationen der Aussig - Teplitzer Eisenbahn, wesentlich erweiterte Frachtsätze der Ausnahmetarife 3 (Wolle), 4 (Obst), 10 (Kaolin), 13 (Kalk usw.) und 35 (Samen und Sämereien). Neu aufgenommen sind in das Heft 1: die Ausnahmetarife 65 (Citronensäure) und 66 (Eichenholzextrakt), in das Heft 2: Ausnahmetarif 33 b (Thon), 48 (Petroleum), 67 (Drainröhren) und 69 (Hohlglaswaaren). Insoweit durch die Nachträge Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Dezember 1901 in Kraft. Abdrücke dieser Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich.
Dresden, am 15. November 1901. (3012)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 7 und 9 des Verbandsgütertarifs.)
Ab 1. Januar 1902 wird die Station Suchenthal der k. k. österr. Staatsbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 35 für Glas und Glaswaaren (Abth. II) einbezogen:

Nach oder von	Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen						Stationen der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.			
	Stuttgart Hauptbhf.		Stuttgart Nordbhf.		Stuttgart Westbhf.		Frankfurt a/M. Hafen, Ostbhf. u. Sachsenhausen		Frankfurt a/M. Hauptbhf.	
	Abtheilung									
	II		II		II		II		II	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark									
Station der k. k. österr. Staatsbahnen: Suchenthal	3,33	2,41	3,35	2,42	3,37	2,44	3,55	2,56	3,58	2,58

München, den 9. November 1901. (3013)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. gelangt für die Beförderung von Thon, auch Schieferthon, roh, unverpackt, in Ladungen von 10 000 kg von Graz S. B. nach Sinzing ein direkter Frachtsatz zur Einführung.

München, den 13. November 1901. (3014)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.

Theil II vom 1. Januar 1899.

In dem Ausschreiben vom 3. v. Mts. ist der für Rohtabaksendungen in Ladungen von 10 t u. a. eingeführte Ausnahmefrachtsatz Regensburg Donaulände-Basel B. B. zu 367 Cts. für 100 kg sammt zugehöriger Anmerkung zu streichen.

München, den 13. November 1901. (3015)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif IV, ostdeutsch - nordwestdeutscher, Berlin-Stettin-nordwestdeutscher, nordwestdeutsch-mitteldeutscher, Oldenburg-nordwestdeutscher Verkehr, nordwestdeutsch-bayerischer Verband und mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Die für den Versand der Stationen Coppenbrügge, Hasperde und Kloster-Wennigsen des Direktionsbezirks Hannover bestehenden Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 6 für Brennstoffe (Steinkohlen, Braunkohlen etc.) treten mit dem 1. Januar 1902 ausser Kraft.

Hannover, den 11. November 1901. (3016)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Am 19. Dezember 1901 alten/1. Januar 1902 neuen Stils treten die nachbezeichneten Gütertarife im niederländisch-deutsch-russischen Eisenbahnverbande in Kraft:

Theil I, enthaltend das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst den Ausführungsbestimmungen und Zusatzbestimmungen zu demselben;

Theil II, enthaltend allgemeine Tarifvorschriften, Güterklassifikation nebst alphabetischem Artikelverzeichniss und Nebengebührentarif;

Theil III, enthaltend besondere Bestimmungen und Tariftabellen für den Verkehr zwischen deutschen Stationen westlich Thorn (Thorn einschliesslich) sowie niederländischen Stationen einerseits und russischen Stationen andererseits;

Theil IV, enthaltend besondere Bestimmungen und Tariftabellen für den Verkehr zwischen deutschen Stationen östlich Thorn einerseits und russischen Stationen andererseits.

Von demselben Zeitpunkt ab werden die nachbezeichneten deutsch-russischen Tarife aufgehoben:

1. der Theil I vom 20. Juli alten/1. August neuen Stils 1897;
2. der Theil II vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1897;
3. die Theile III A und III B vom 20. Dezember 1894 alten/1. Januar 1895 neuen Stils;
4. der Ausnahmetarif VI für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks vom 17. Februar alten/1. März neuen Stils 1899;
5. der Ausnahmetarif 24 für die Beförderung von Holz und Holzbaumaterialien vom 17. Februar alten/1. März neuen Stils 1899;
6. der Anhang zu dem deutsch-russischen Gütertarif (deutsch-Warschauer Gütertarif) vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1897;
7. der Ausnahmetarif 13 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks im deutsch-Warschauer Güterverkehr vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1897

nebst sämmtlichen Nachträgen.

Die Ausnahmetarife 7 (a und b) für Getreide etc. und 8 für Flachs etc. bleiben bestehen und erhalten unter Beibehaltung ihrer Nummern als Ausnahmetarife die Bezeichnung „Theil V“ und „Theil VI“.

Die neuen Tarife enthalten gegenüber den zur Aufhebung kommenden Tarifen neben verschiedenen Frachtermässigungen und Verkehrserleichterungen auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen.

Druckstücke der neuen Tarife sowie die besonders hergestellten Sonderabdrücke des Ausnahmetarifs 9 für Steinkohlen etc. sind vom 15. Dezember d. J. ab durch Vermittelung der betheiligten Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Bis dahin ertheilt die unterzeichnete Verwaltung auf Verlangen über einzelne Frachtsätze Auskunft.

Bromberg, den 14. November 1901. (3017)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch - deutsch - russischer Grenzverkehr.

Am 19. Dezember 1901 alten/1. Januar 1902 neuen Stils treten folgende Gütertarife für den niederländisch-deutsch-russischen Grenzverkehr in Kraft:

a) Heft 1, Gütertarif für den Verkehr von deutschen und niederländischen Stationen sowie der Station Reichenberg S. N. D. V. B. nach den Stationen:
   Mlawa transit, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
   Alexandrowo, Station der Warschau-Wiener Eisenbahn,
   Thorn transit, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg, und
   Sosnowice, Station der Warschau - Wiener Bahn und der Weichsel-Staatseisenbahnen,
   sowie für den Verkehr von Alexandrowo und Sosnowice nach deutschen und niederländischen Stationen sowie nach Reichenberg S. N. D. V. B.;
b) Heft 2, Gütertarif für den Verkehr von deutschen und niederländischen Stationen nach den Stationen:
   Eydtkuhnen transit, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg,
   Prostken transit, Station der ostpreussischen Südbahn,
   Illowo/Mlawa transit, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
   Alexandrowo transit, Station der Warschau-Wiener Eisenbahn,
   Thorn transit, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg, und
   Sosnowice transit, Station der Warschau-Wiener Eisenbahn und der Weichsel - Staatseisenbahnen,
   sowie für die Beförderung von Eiern, Eigelb und Eiweiss von diesen Uebergangsstationen nach deutschen und niederländischen Stationen.

Das Tarifheft 1 gilt im wesentlichen für den Verkehr mit dem Warschauer Gebiet, während das Tarifheft 2 in dem aus demselben hervorgehenden Umfange nur für den Verkehr nach und von den russischen Stationen der Linie Bjalystok-Brest-Kowel sowie den östlich, nördlich und südlich dieser Linie gelegenen Stationen zur Anwendung kommt.

Durch diese Tarife werden folgende Tarife nebst den dazu erschienenen Nachträgen und Berichtigungsblättern sowie den im Bekanntmachungswege eingeführten Tarifänderungen aufgehoben:

a) der Tarif für den deutsch - Mlawaer Grenzverkehr vom 20. August alten/1. September neuen Stils 1896;
b) die Tarifhefte 1 und 2 für den deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr vom 20. August alten/1. September neuen Stils 1896;
c) der Anhang zu vorbezeichnetem Tarifheft 1 (Ausnahmetarif für Steinkohlen usw.) vom 20. März alten/1. April neuen Stils 1897;
d) der Tarif für die direkte Beförderung von Gütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Thorn transito vom 1. September 1896;
e) die Tarifhefte 1 und 2 für den deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr vom 20. August alten/1. September neuen Stils 1896;
f) der Anhang zu vorbezeichnetem Tarifheft 1 (Ausnahmetarif 16 für Steinkohlen usw.) vom 20. März alten/1. April neuen Stils 1897 und
g) der Ausfuhrtarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transito zur Ausfuhr nach Russland vom 1. Januar 1895.

Die neuen Tarife enthalten gegenüber den zur Aufhebung kommenden Tarifen neben verschiedenen Frachtermässigungen und Verkehrserleichterungen auch Frachterhöhungen sowie Verkehrsbeschränkungen.

Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Druckstücke der neuen Tarifhefte 1 und 2 können vom 20. November n. St. 1901 ab durch Vermittelung der betheiligten Abfertigungsstellen zum Preise von je 1,70 ℳ. käuflich bezogen werden.

Von dem in dem Tarifheft 1 enthaltenen Ausnahmetarif 9 für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche, sowie Steinkohlenbriketts sind Sonderabdrücke — (als Auszug aus dem Theil II, Heft 1) — hergestellt worden, welche zum Preise von 0,10 ℳ. käuflich zu haben sind.

Bromberg, 14. November 1901. (3018)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 20. November 1901 wird je ein Nachtrag I ausgegeben:

1. zum Tarifheft 3 vom 1. Mai 1901, ent-

haltend u. a. Ausnahmesätze für Torfstreu und Torfmull für den Verkehr der Station Helmond der niederländischen Staatseisenbahn mit Stationen der Main-Neckarbahn, ferner die Aufnahme der Station Elst der niederländischen Staatseisenbahn zu den Entfernungen und Sätzen für Arnheim in den allgemeinen Klassen arif;

2. zum Ausnahmetarife für Torfstreu und Torfmull für den Verkehr mit pfälzischen Stationen vom 10. April 1901, enthaltend Entfernungen und Sätze für den Verkehr von der Station Helmond der niederländischen Staatseisenbahn.

Die in dem Nachtrage I zum Tarifheft 3 für Helmond-Friedrichsfeld M. N. B. enthaltenen Ausnahmesätze für Torfstreu und Torfmull finden auch für Helmond-Friedrichsfeld B. B. Anwendung.

Die Nachträge sind zum Preise von je 10 ₰ von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Cöln, den 11. November 1901. (3019)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Kohlenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. September 1900 Richtung nach Belgien.

Die Station Ougrée (Cimenterie d'Ougrée) N. B. wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. mit den für die Station Ougrée N. B. bestehenden Frachtsätzen der Ausnahmetarife A und B in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen.

Essen, den 12. November 1901. (3020)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Zu unserem Lokalgütertarif ist mit Gültigkeit vom 11. November 1901 der Nachtrag 7 erschienen. Derselbe enthält Aenderungen zu II. besondere Bestimmungen, Frachtsätze für die neu eröffnete Station Gliesmarode B. L. E. und einen anderweiten Ausnahmetarif für Wegebaustoffe. Der Nachtrag kann zum Preise von 10 ₰ von unseren Stationen bezogen werden. (3021)

Die Direktion.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Am 1. Dezember wird ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, lebenden Thieren und Gütern im Binnenverkehr eingeführt, durch welchen der Tarif vom 1. April 1897 aufgehoben wird.

Durch den neuen Tarif wird die Ladefrist für Güter, deren Verladen dem Absender und deren Abladen dem Empfänger obliegt, für die innerhalb eines Umkreises von 2 km von der Station wohnenden Absender bezw. Empfänger auf 8, sonst aber auf 12 Stunden festgesetzt.

Die Stationsfracht (II. D. D.) wird künftig für das Ladegewicht der Wagen berechnet. Die hierdurch bei Verwendung von Wagen mit 12,5 t und mehr Ladegewicht entstehende Frachterhöhung tritt erst mit dem 1. Januar 1902 in Kraft.

Die Frachtsätze für die Station Caan-Marienborn gelten vom Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Hain-Caan-Marienborn.

Der Tarif kann zum Preise von 0,50 ℳ von uns bezogen werden.

Siegen, den 12. November 1901. (3022)

Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Ermässigte Frachtsätze für Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Lokomotiven.

Mit Gültigkeit vom 23. November 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1902 gelangen für die Beförderung nachbenannter Artikel in den nachstehenden Relationen ermässigte Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung, u. zw.:

I. Für Eisen- und Stahlwaaren aller Art, Maschinen und Maschinentheile, laut Nomenklatur des Ausnahmetarifes 1/B für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach;

II. für Lokomotiven, welche auf Wagen der Eisenbahn oder auf gewöhnlichen Güterwagen der Absender befördert werden,

bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg bezw. b) 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Von		I a	I b	II a	II b
		für 100 kg in Centimes			
Baden	nach Granica trs. bezw. Szczakowa trs. für das im Grenzverkehr Russland-Vorarlberg etc. für die Uebergangspunkte Granica und Szczakowa festgesetzte russische Verkehrsgebiet	426	366	316	271
Oerlikon		415	357	296	254
Rüti (Zch.)		441	378	311	268
Toess		406	349	277	238
Winterthur		404	347	276	237
Zürich Hptbhf.		421	362	300	258

III. Für Lokomotiven, auf Truks oder Lowries der Absender verladen,

bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von 5 000 kg bezw. 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Schnitttafel A: bis zum Schnittpunkte von	Schnitttafel A: für 100 kg in Centimes	Schnitttafel B: vom Schnittpunkte nach	Schnitttafel B: für 100 kg in Centimes
Baden	94,4	Granica trs. bezw. Szczakowa trs. für das im Grenzverkehre Russland-Vorarlberg etc. für die Uebergangspunkte Granica und Szczakowa festgesetzte russische Verkehrsgebiet	a) 186
Oerlikon	81,8		
Rüti (Zch.)	91,4		
Toess	69,8		b) 156
Winterthur	69,2		
Zürich Hptbhf.	84,8		

Hinsichtlich der Schnitttafel A wird das Gewicht der zur Beförderung benutzten Wagen sowie der auf den Lokomotiven befindlichen Reservestücke im Hinweg mit in Ansatz gebracht; rücksichtlich der Schnitttafel B erfolgt die Frachtberechnung für das verladene Gewicht, u. zw.:

ad a) bei Aufgabe von resp. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg,
„ b) „ „ „ „ „ „ „ 10 000 „

Die Gesammtfrachtsätze werden durch Anstoss der Streckentaxen der Schnitttafel A an die entsprechenden Streckentaxen der Schnitttafel B ermittelt.

Der Rücktransport der zur Beförderung benutzten Truks oder Lowries nach der Versandstation erfolgt auf dem Wege des Hintransportes frachtfrei.

Die näheren Bedingnisse über die Anwendung der vorstehenden unter I, II und III aufgeführten Frachtsätze und über die Liquidirung des Frachtunterschiedes sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfragen.

Hierdurch treten die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 49 vom 26. Juni 1901, Pos. 1569 Seite 787, Nr. 56 vom 20. Juli 1901, Pos. 1825 Seite 896, Nr. 59 vom 31. Juli 1901, Pos. 1951 Seite 944, Nr. 71 vom 11. September 1901, Pos. 2352 Seite 1104 und Nr. 81 vom 16. Oktober 1901, Pos. 2695 Seite 1255 verlautbarten Kundmachungen ausser Kraft.

Wien, am 7. November 1901. (3023)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Ausserkraftsetzung des „Anhanges zu dem vom 1. Februar 1898 gültig gewesenen Tarif Theil II, Heft 1“.

Mit 1. Januar 1902 wird der vom 1. Mai 1898 für den galizisch-ungarischen Gemeinschaftsverkehr gültige Anhang zu dem vom 1. Februar 1893 gültig gewesenen Tarife Theil II, Heft 1 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 9. November 1901. (3024)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 15. November d. J. treten im Verkehr zwischen der Station Cronberg der Cronberger Bahn, sowie zwischen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und den Stationen der Kleinbahn Höchst a/M.-Königstein andererseits direkte Personen- und Gepäcktarifsätze in Kraft.

Näheres hierüber ist in unserem Verkehrsbüreau, sowie auf den betheiligten Stationen zu erfragen. (3025)

Frankfurt a/M., den 12. November 1901.

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A: 4214 t Laschen, 146400 Stück Unterlagsplatten, 410 t ungelochte Herzstückplatten, 226500 Stück Hakenplatten zu Weichen, 93500 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 235000 Stück Klemmplatten zu Weichen.

Gruppe B: 268 t Hakennägel, 206 t Hakenschrauben, 812 t Laschenschrauben, 480 t Schwellenschrauben, 125 t Weichenschrauben.

Gruppe C: 211430 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel, 2200 Stück Weichenböcke, 5500 Stück gusseiserne Unterlagsplatten.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer **Kanzlei, Bismarckplatz 1** hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von **3 ℳ für Gruppe A, 2 ℳ für Gruppe B, 1 ℳ für Gruppe C** in baar zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“** versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin, am **22. November d. J., Vormittags 10 Uhr**, portofrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 16. Dezember d. J.

Essen, den 5. November 1901. (3026)
Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung der Lieferung von
90000 kg Holzkohlen,
7000 bis 7500 cbm Scheitholz und
75000 Bündel Reisigwellen
für das Etatsjahr 1902 ist Termin auf den 25. November 1901, Vorm. 11 Uhr im Direktionsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt (im Rechnungsbüreau), Bahnhofstrasse 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingungen sind von unserer Kanzlei (Zimmer 83) gegen portofreie Einsendung in baarem Gelde (nicht Briefmarken) von 20 ₰ für Holzkohlen und 30 ₰ für Scheitholz und Reisigwellen zu beziehen.

Zuschlagsfrist bis 23. Dezember 1901 einschl.

Erfurt, den 5. November 1901. (3027)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt, als Bedarf der österr. Linien für die Zeit vom Monat Januar bis Ende Dezember 1902 die Lieferung von
6000 dz Petroleum,
eventuell auch 20 % mehr, im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Lieferung hat auf Grund der diesfälligen, bei der Materialverwaltung, Südbahnhof, Administrations-Gebäude, Stiege IV, parterre Nr. 27, zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in 12 Raten von 400 bis 600 dz monatlich ab Januar 1902 zu erfolgen.

Die mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehenen Offerten sind mit dem Vadien-Erlagscheine, den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen sowie der Schiedsgerichtsordnung — beide mit einer Stempelmarke à 1 Krone — gesiegelt und überschrieben mit „Offert auf Petroleum“ längstens bis 4. Dezember l. J., 12 Uhr Mittags bei der Materialverwaltung einzureichen.

Im Offerte ist die Provenienz des Rohproduktes als auch des Fabrikates genau anzuführen, und sind die Preise per 100 kg netto franko verzollt ab einer Südbahnstation, eventuell ab unserem Materialmagazin, Wien, wie folgt zu notiren:
a) inklusive Barrel,
b) exklusive Barrel;
ad a) ist bei Rücknahme der leeren Barrels auch der Preis per Stück zu notiren.

Den Offerenten steht es frei, auch nur auf die Lieferung eines Theiles des ausgeschriebenen Quantums zu reflektiren, sowie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung entweder an einen Lieferanten ganz oder auch getheilt an mehrere Offerenten zu vergeben, und haben die Offerenten mit ihren Offerten bis 20. Dezember l. J. im Wort zu bleiben.

Gleichzeitig mit den Offerten sind der Materialverwaltung Handmuster des offerirten Petroleums in je zwei gesiegelten Flaschen von mindest 0,5 l Inhalt zur Verfügung zu stellen.

Offerten, welche nach dem festgesetzten Termine einlaufen oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, und welchen Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im November 1901. (3028)
Die Materialverwaltung.

Verdingung von 524000 kg Holzkohlen in 7 Loosen für die königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 29. November 1901, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 21. Dezember 1901.

Berlin, den 13. November 1901. (3029)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 5580 Zughaken in 5 Loosen, 26695 Schraubenkuppelungen in 11 Loosen, 3564 Bufferkreuzen in 4 Loosen, 20530 Bufferstangen in 12 Loosen, 3360 Buffertellern in 2 Loosen, 26575 Kuppelungsspindeln in 11 Loosen, 1000 Muttern zu Kuppelungsspindeln, 500 Zughakenführungen, 50 Bufferpfannen und 100 Stossbuffern in je 1 Loose, 4700 Zugstangenmuffen in 4 Loosen für den Beschaffungsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. November 1901, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 18. Dezember 1901.

Berlin, den 12. November 1901. (3030)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion für den südlichen Theil der Unterführung der Teichstrasse unter den Gleisen der Stadtverbindungsbahn in Breslau (110000 kg basisches Flusseisen, 10200 kg Flussstahlguss und 8500 kg Gusseisen) soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin, am 10. Dezember 1901, Vorm. 11 Uhr an unser Centralbüreau im Verwaltungsgebäude am Oberschlesischen Bahnhof einzureichen.

Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die den Nachweis liefern, dass sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfange zufriedenstellend ausgeführt haben.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ 50 ₰ bezogen werden.

Breslau, den 7. November 1901. (3031)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung der für das Jahr 1902 nöthigen unimprägnirten Holzschwellen soll öffentlich vergeben werden. Die Bedingungen nebst dem Ausschreibeverzeichniss können bei dem Unterzeichneten eingesehen bezw. gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in baar von demselben bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Holzschwellen“ bis Mittwoch, den 27. d. Mts., Vormittags 11 Uhr verschlossen und portofrei an den Unterzeichneten einzusenden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Darmstadt, den 11. November 1901. (3032)
Der Hauptmagazinsverwalter
der Main-Neckar-Eisenbahn.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die von der Bahn und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferten alten Metallwaaren, als Kupfer, Messing, Blei, Schweiss- und Gusseisen, Stahl, alte Radreifen, Schienen, Schwellen, Auslenkungen etc., ferner mehrere alte Materialtransportwagen für Bahnmeister, Schiebebühnen-Theile, Drehscheiben, Brückenwaagen, Eisenkonstruktionen, sowie eine alte Suppost-Drehbank mit Treibriemen werden hier Donnerstag, den 5. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr beginnend, öffentlich versteigert.

Bis zu genanntem Termin werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 7. November 1901. (3033)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Verkauf ausrangirter Lokomotiven, Wagen und Radsätze.

Am Montag, 25. November 1901 werden durch Submission 3 Lokomotiven, 5 Personenwagen, 38 Güterwagen und 45 Radsätze verkauft werden.

Verkaufsbedingungen sind kostenfrei zu beziehen vom Maschinendienst der Verwaltung in Amsterdam, Centraal-Administratiegebouw Droogbak. (3034)

Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. November Vorm. gemeldet.

Nr. 32. Berlin, am 16. November 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	52	1	Sack	Kaffee-Surrogat, gebr. Gerste	50	1	Steinheim i/W.	K. E.-D. Hannover	
2	A B	1	1	Koffer	gefüllt —	84	2	Bodenbach	Sächsische Stsb.	Königgrätz bez.
3	A B	1, 2, 4	3	Säcke	Kartoffeln —	198	3	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
4	A B	300	1	Korb	Aepfel und Frauenkleider	23	4	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
5	A B	2300	1	„	Steintopf mit eingem. Bohnen	42	5	Niederschelden	„	
6	A D	4	1	Bund	17 Stück gehobelte Bretter	82,5	6	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
7	A D	2055 2056	1 1	Kiste Packet	? —	83	7	Tönning	K. E.-D. Altona	
8	A H	2602	1	Kiste	Kerzen —	14	8	Mülheim Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
9	A H	10066	1	„	leer —	44	9	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
10	A J	6093	1	Fass	Oel —	115	10	Venlo	K. E.-D. Cöln	
11	A L	335/2	1	Stab	Stahl —	12	11	Breslau M. F.	E. E.-D. Breslau	
12	A L	5715	1	Kiste	leer —	58	12	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
13	A N	4917/18	2	Kisten	Manufakturwaaren —	133	13	Pr.-Stargard	K. E.-D. Danzig	
14	A N	6132	1	Fass	gefüllt —	156	14	Lübeck	Lübeck-Büchener	
15	A S	8601	1	Bll.	Hopfen —	155	15	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
16	A & S	5 >< 10	1	Sack	Kartoffeln —	77	16	Schalke	K. E.-D. Essen	
17	A W	102	1	Kiste	Bleche —	40	17	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
18	B	—	1	Bund	Rohr (3,80 m lang) —	13	18	Eilgut Frankfurt a/M. H.-Bhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
19	B	15/16	2	—	Wagenachsen —	30	19	Röderau	K. E.-D. Halle a/S.	
20	B	2007	1	Kiste	Wurst —	23	20	Langendreer Nord	K. E-D Essen	
21	B C F	14872	1	„	Pfefferkuchen —	10	21	Posen	K. E.-D. Posen	
22	B M N	1041	1	„	? —	58	22	Neusalz a/O.	„	
23	C	4815	1	„	Glas —	160	23	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
24	C D	1	1	Korb	anscheinend Kleider, Wäsche	25	24	Wongrowitz	K. E.-D. Bromberg	
25	C T	209	1	Kiste	gefüllt —	?	25	Rufach	Reichsbahn	
26	C F A	30	1	„	Bild —	8	26	Goldberg	K. E.-D. Breslau	
27	C F S	46	21	—	Pflugschaare —	105	27	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
28	C M	—	1	—	leeres Lattengestell —	29	28	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
29	C N	L 17 505	1	Korb	Pflanzen —	136	29	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
30	D	6	1	Sack	Kartoffeln —	50	30	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
31	D	7909	1	Fass	Oel —	230	31	Wanne	K. E.-D. Essen	
32	D D G N	636	1	Korb	Aepfel —	35	32	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
33	D R R	3503	1	Fass	Mineralöl —	244	33	Frintrop	K. E.-D. Essen	
34	E	1	6	—	behauene Steine —	810	34	Essen H. B.	„	
35	E A	—	1	Bund	Bandeisen —	52	35	Kenzingen	Badische Stsb.	
36	E B	9	1	Kiste	Glas und Porzellan —	90	36	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
37	E B	129	1	„	Betten, Wäsche, Männerkleider	76	37	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
38	E B	1838	1	Ballen	gefüllt (Tischdecken)	24	38	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
39	E E	100	1	Kiste	leer —	44	39	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
40	E L	2784 2841	2	—	Privatbindeketten —	31	40	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
41	E O	4255	1	Sack	Zucker —	100	41	Buttelstedt	Weimar-Rastenberg.	
42	E P C	13913	1	Kiste	Tafelaufsätze —	93	42	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
43	F	—	1	—	gusseis. Brunnenrohr	63	43	Posen	K. E.-D. Posen	$^5/_4$ m lg.
44	F A S	2906	1	Kiste	leer —	44	44	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
45	F B	2256	1	Bll. i. Leinen	? —	34	45	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
46	F B	4514	1	Kiste	? —	26	46	Ahrweiler	K. E.-D. Cöln	
47	F K A	—	1	Ballen	Stockfisch —	16	47	Cöln-Gereon	„	
48	F L	45	1	Rolle	Leder —	80	48	Kahla S.-A.	K. E.-D. Erfurt	
49	G	4	1	Fass	mar. Fische oder saure Gurken?	28	49	Lunzenau	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	G	5	1	Pack	4 eis. Dachfenster —	11	50	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
51	G	5	1	—	Herddeckel —	1	51	Ulm	Württemberg. Stsb.	
52	G B	10424	1	Ballen in Leinen	4 Pack in Papier Kleiderstoff	40	52	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
53	G B	13412	1	Kiste	Glas u. Lampenglocken	25	53	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
54	G G	1234	1	Ballen	Barchent —	27	54	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
55	G H	80110	1	Pack	braune Pappe —	26	55	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
56	G J	—	1	—	Gussstück (Roststabform)	33	56	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
57	G J S	5589	1	Kiste	Wollw. —	71	57	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
58	G O E	1898	1	—	Unterlagerkasten —	23	58	Duisburg	K. E.-D. Essen	Dienstgut
59	G Z	36	1	Kanne	(feuergefährlich ?) gefüllt	42	59	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
60	H	—	1	Sack	Graupen —	15	60	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
61	H	4 und 5	2	Ballen	Reisstroh —	240	61	Gemünden	Bayerische Stsb.	
62	H F	1830	1	Kiste	? —	14	62	Wanne	K. E.-D. Essen	
63	H G	2485	1	„	? —	44	63	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
64	H H	—	1	—	Eisenstange —	22	64	Bischweiler	Reichsbahn	
65	H K	105	1	Fass	russ. Mineralöl —	243	65	Speldorf	K. E.-D. Essen	
66	H R	5999	1	Kiste	gefüllt —	11	66	Langendreer Süd	„	
67	H S	8304	1		Messingnägel —	18	67	Rothenburg a/O.	K. E.-D. Posen	
68	H S	24267	1	Kübel	Seife —	35	68	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
69	H W	127	1	Ballen	Packpapier —	129	69	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
70	J	—	1	—	eisernes Dampfheizungsrohr. 58 cm	18	70	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
71	J C E	246/9	4	Pack	10 Kisten Christbaumständer mit Musik, aus Nickel	—	71	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
72	J C K	149	1	Ballen	Hopfen —	146	72	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
73	J F	273	1	Kiste	? —	26	73	Ulm	Württemberg. Stsb.	
74	J F	564	1	„	leere Weinflaschen —	51	74	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
75	J F H	118	1	Ballen	Sohlleder —	92	75	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
76	J K N	7	1	—	Tisch —	15	76	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
77	J L	41	1	Sack	Kaffee —	60	77	Diedenhofen	Reichsbahn	
78	J L & S	649	1	Kiste	eis. Bolzen, Schrauben	105	78	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
79	J N	104	1	grauer Koffer	Kleider —	15	79	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
80	J S	—	1	Fass	leer —	9	80	Passau	Bayerische Stsb.	
81	J V	11	1	Sack	Kartoffeln —	92	81	Weitmar	K. E.-D. Essen	
82	J V	1276	1	Verschlag	Papier —	22	82	Eupen	K. E.-D. Cöln	
83	J W	38	1	Ballen	Teppiche —	18	83	Wreschen	K. E.-D. Posen	
84	K	—	6	Stck.	3 Rahmen u. 3 Deckel	80	84	Münster	K. E.-D. Münster	
85	K	—	1	Sack	Salz —	50	85	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
86	K	1	1	—	Chaiselongue —	46	86	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
87	K	1	1	—	Winkeleisen —	41	87	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
88	K	5	1	Ballen	anscheinend bedr. Nessel	15	88	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
89	K	8	1	Bund	Korbweiden —	13	89	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
90	K	12	1	Reisekorb	Damenwäsche, Bettbezüge	25	90	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
91	K	199	1	Kiste	Käse —	60	91	Schöneberg	Militär-Eisenbahn	
92	K E B	—	3	—	Achsbüchsenobertheile	56	92	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
93	K E C	44708	1	Kiste	Zinkfolien —	57	93	Hamburg	K. E.-D. Altona	
94	K G	7448	1	„	Wein —	12,5	94	Eutin	„	
95	K L	6285	1	Ballen	Kapok —	25	95	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
96	K W	2/92	1	Kiste	? —	59	96	Brandenburg a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
97	L	—	1	„	? —	25	97	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
98	L	—	2	—	Ofentheile —	14	98	Gerabronn	Württemberg. Stsb.	
99	L	11103/5	3	Kisten	leer —	45	99	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
100	L B	1/5	5	Packete	ansch. Tapeten —	60	100	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	
101	L B / E L	268 / 70	1	Kiste	gefüllt —	?	101	Oettingen-Rümelingen	Wilhelm-Luxemburg	
102	L B / XI / E L	700	1	Fass	? —	?	102	Oettingen-Rümelingen	„	
103	L C O	17245	1	Kiste	Marzipan —	14	103	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
104	L C O	23655	1	„	Teigwaaren —	13	104	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
105	L C S H	—	1	Sack	getr. Hagebutten —	50	105	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
106	L O D	3618a	1	Kiste	gefüllt —	20	106	Herdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
107	L T	6921	4	Pack	Zinkwaaren —	110	107	Mainz	Direktion Mainz	
108	M	—	1	—	eis. Flaschenschrank —	16	108	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
109	M	—	2	—	Herde —	174	109	Mainz	Direktion Mainz	
110	M	111/12	2	Fässer	leer —	120 / 70	110	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
111	M	7016	1	Ballen	graumelirte Wolle —	40	111	Singen	Badische Stsb.	
112	M	9489	1	Pack	Kinderkörbchen —	5	112	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
113	M C	505	1	—	Eisenstange —	5	113	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
114	M F	795	1	Kiste	Maschinentheil —	86	114	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
115	M G	4	1	—	eisernes Zahnrad —	40	115	Posen	K. E.-D. Posen	
116	M K	4169 oder 4469	1	Ballen	Tabak —	57	116	Elsterwerda B. D.	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
117	MHN	7511	1	—	Bügeleisen —	9	117	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
118	M S	11	1	Bund	Piassavabesen —	10	118	Stettin	K. E.-D. Stettin	
119	M W	9506/9	4	Kisten	Seife —	?	119	Wanne	K. E.-D. Essen	
120	M W	15749	1	Kiste	Kaffee —	46	120	Eupen	K. E.-D. Cöln	
121	N	1	1	Tonne	Butter —	29	121	Wanne	K. E.-D. Essen	
122	N	11	1	Kiste	? —	7	122	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
123	O	772	1	Fass	leer —	15	123	Passau	Bayerische Stsb.	
124	O K	132	1	„	Petroleum —	209	124	Kolberg	Altdamm-Kolberger	
125	O K	4980	1	Pack	Kinderkarren —	1,5	125	Mainz	Direktion Mainz	
126	P	—	12	Stück	Kammräder —	40	126	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
127	P	1	1	Verschlag	? —	73	127	München Centr.	Bayerische Stsb.	
128	P	2105	1	Korbflasche	Lack —	18	128	Passau	„	
129	P S	—	1	—	Gusseisen —	90	129	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
130	R	3777	1	Korb	Korbwaaren —	19	130	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
131	R	6187	1	Kiste	? —	25	131	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
132	R C	1001	1	„	gefüllt —	?	132	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
133	R G S	7	1	„	Käse —	52	133	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
134	R R	8978	1	Fass	gefüllt —	250	134	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
135	S	1	1	Kiste	leer —	32	135	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
136	S	3770/1	2	Pack	Putzwolle —	104	136	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
137	S A N	61	1	Koffer	leer —	10	137	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
138	S C	—	1	Kiste	leer —	22	138	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
139	S J	1	1	Bll.	1 Stück rother Barchent und 1 Stück Patentsammt	14	139	Berlin Ahb.	„	
140	S L	—	1	—	eis. Rohr —	11	140	Blankenburg a/H.	Halberst.-Blankenbg.	
141	S L	1314	1	Korb	Kandis —	20	141	Wasserbillig	Wilhelm-Luxemburg	
142	S P	12	1	Sack	Kartoffeln —	47	142	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
143	S R E	3672	1	Kiste	Sommerpaletots —	41	143	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
144	S S	595	1	Ballot	Schnittwaaren —	16	144	Fürth	Bayerische Stsb.	
145	T T	415 514	2 1	Säcke Sack	Holzstifte f. Schuhmacher	10 5	145	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
146	T H	4821	1	Kiste	Uhren —	50	146	Memmingen	Bayerische Stsb.	
147	T P	4792	1	„	Zwieback —	23	147	Münster	K. E.-D. Münster	
148	U S	2676	1	Ballen	Baumwollwaaren —	44	148	Mannheim C.	Badische Stsb.	
149	V	2528	1	Kiste	50 Kisten Wagenschmiere	50	149	Soest	K. E.-D. Cassel	
150	V E J	5171	1	„	Galanteriew. —	71	150	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
151	V u. L P	74 140	1	Ballen	Wollkämmling —	58	151	Heinsberg	K. E.-D. Cöln	6 m lg.,
152	W		3	—	eis. Rohre —	80	152	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	5 m lg.,
153	W A M	56128	1	Fass	Flüssigkeit —	121	153	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	2,5 m lg.
154	W B	598	1	Kiste	Leinen- u. Wollwaaren, Portemonnaies etc.	63	154	Schlüchtern	K. E.-D. Frankf. a/M.	
155	W & C	3665	1	Block	Bankazinn —	35	155	Duisburg	K. E.-D. Essen	
156	W F	1959	1	Ballen	Speck —	14	156	Essen H.	„	
157	W G S	149	1	Kiste	Schreibmaterial —	26	157	Mainz	Direktion Mainz	
158	W J S	682	1	„	leer —	25	158	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	Berlin A. 16./10. bez.
159	W K	2	1	Sack	Kartoffeln —	50	159	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
160	W K	10820	1	Kiste	gem. Pfeffer —	12	160	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
161	W L	6652/3	2	Ballen	fr. Fleisch —	60	161	Essen H.	K. E.-D. Essen	Eilgutbeklebung Uchte-Essen.
162	W M	—	1	Bund	6 eis. Stäbe —	18	162	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
163	W S	—	1	Kiste	leer —	17	163	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
164	W Sch	—	1	—	Gusstheil —	15	164	Eilg.-Abf. Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	1 m lg.
165	W St	—	1	Sack	roher Kaffee —	62	165	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
166	W W	—	1	Holzkoffer	Kleider —	37	166	Dortmund	K. E.-D. Essen	
167	W W	1	1	Sack	Kartoffeln —	59	167	Altendorf Ruhr	„	
168	Z N	983	1	Bund	⊔-Eisen —	42	168	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
169	Z W	25	1	Kiste	Zucker- u. Chokoladenw.	26	169	Ulflingen	K. E.-D. Cöln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
170	Dampfbrennerei „Batavia" Coblenz	—	1	Sack	Kaffee —	?	170	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
171	Emanuel Bloch	—	1	Kiste	Obst —	22	171	München Centr.	Bayerische Stsb.	
172	F Z I Burbach M P	7903	1	—	Schiene —	12	172	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	3 m lg.
173	Dominium Gr. Behnitz	143	1	Sack	Kartoffeln —	51	173	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
174	A. Droge	—	1	„	Kartoffeln —	62	174	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
175	Grundmann Cement-fabrik	—	41	Säcke	Stroh —	82	175	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
176	Heldmaier	410	1	Sack	Kartoffeln —	80	176	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
177	Herne	—	10	Bund	Spitzhacken ohne Stiele	112	177	Herne	K. E.-D. Essen	
178	Insterburg	—	1	—	Thür aus Brettern —	40	178	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
179	Jerxheim	4	1	Sack	leere Säcke —	29	179	Jerxheim	K. E.-D. Magdeburg	
180	J. A. Lina	—	1	—	Viehgitter, 3,36 m lang, 0,60 m hoch	—	180	Bwks. Aschersleben	„	Dienstgut.
181	Baroness v. Königsmark	—	1	Kiste	? (Zollplombe Herbesthal)	39	181	Stolberg	K. E.-D. Cöln	
182	Oskar Kuspiel	—	1	Sack	Betten u. Wäsche —	16	182	Memel	K. E.-D. Königsberg	
183	Lampke	—	1	„	Kartoffeln —	50	183	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
184	Lück	—	1	„	Kartoffeln —	40	184	Pankow=Sch.	„	
185	Georg Michael Leis	7	1	„	Kartoffeln —	97	185	Marbach N.	Württemberg. Stsb.	
186	Neracher	—	1	Koffer	? —	35	186	Mannheim C.	Badische Stsb.	
187	Portland-Cement-fabrik	—	19	Säcke	l. Cementsäcke —	137	187	Lauffen a/N.	Württemberg. Stsb.	
188	M. B. Steinfort	—	9	—	Balken —	131	188	Kleinbettingen	Wilhelm-Luxemburg	
189	W. F. Cornel, Thiren-Eupen	—	1	Sack	Lumpen —	14	189	Metz	Reichsbahn	
190	Wild	—	1	Koffer	Kleidungsstücke —	48	190	Mainz	Direktion Mainz	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
191	—	13/272	1	—	eichene Bohle —	52	191	Remagen	K. E.-D. Cöln	Streckenfund.
192	—	42	9	Pack	Stühle —	63	192	Cöpenick	K. E.-D. Berlin	bez. Berlin Schg. 28/10.
193	—	68	1	—	Gusstheil —	5	193	Eilg.-Abf. Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
194	—	76	2	Stück	Stahlstücke —	250	194	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
195	—	291	1	—	Kelterhebel —	6	195	Metz	Reichsbahn	
196	—	1746	1	Kiste	l. Flaschen —	52	196	Hardegsen	K. E.-D. Cassel	
197	—	3121	1	Verschlag	Stuhlsitze —	45	197	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
198	—	5185 3000	1	—	T-Träger —	53	198	Zimmersrode	E. E.-D. Cassel	
199	—	5190	1	Kiste	leer —	58	199	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
200	—	8285	1	„	gefüllte Blechdosen	22	200	Langen	Main-Neckarbahn	
201	—	12778	1	„	Eisenwaaren —	39	201	Heidelberg	Badische Stsb.	
202	—	65628/37	10	Kisten	ansch. Seife —	192	202	Emden	K. E.-D. Münster	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
203	blau	—	1	in Papier	eis. Füllofen —	53	203	Rückers= Reinerz	K. E.-D. Breslau	
204	blauer Strich	—	8 1	Stück Bund	eiserne Schwungräder Bandeisen —	208 43	204	Sensburg	K. E.-D. Königsberg	
205	— blauer Strich	— —	1 1	— —	kupf. Rohr — Gusstheil —	3 2	205	Bischofsburg	„	
206	gelb I	—	5	—	Bratpfannen —	23	206	Gera	K. E.-D. Erfurt	
207	rother Strich	—	1	—	gusseis. Rohr, schwarz lackirt	7	207	Kiel	K. E.-D. Altona	
208	rother Strich	—	8	Bund	☐ Eisen —	395	208	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
209	roth I	—	1 2	„ Stab	Stabeisen, scharfk. — Hespeneisen —	29 11	209	Wunstorf	„	
210	roth ///	—	1	Bund	10 eis. Gasrohre —	15	210	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
211	weisser Strich	—	1	„	2 dünne Eisenstangen	2	211	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	
212	weisser Strich	—	3	Stück	Winkeleisen —	27	212	Venlo	K. E.-D. Cöln	
213	mit einer Krone gezeichnet	—	1	—	Bodenkarre —	—	213	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
214	X	404	1	— —	eis. Ofendeckel —	2	214	Bremerhaven-Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
215	AK	—	1	Sack	leere Säcke —	13,5	215	Düsseldorf=Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
216	B	216	1	Kiste	Briefkuverts in Kartons	195	216	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	v. Magdeburg H. bez.
217	B	5972	1	Ballot	vermuthlich Baumwollenwaaren	92	217	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
218	⚓	8954	1	Kiste	Packheu —	53	218	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
219	KR 80	—	1	Sack	Kaffee —	26,5	219	Burg b/Mgd.	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
220	S (im Dreieck)	2514	1	Kiste	Wein —	26	220	Stendal	K. E.-D. Hannover	
221	S / L C (im Viereck)	41031	1	Fass	Wein —	315	221	Charlottenburg (Gürtelbahn)	K. E.-D. Berlin	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
222	—	—	1	Korb	Aepfel —	15	222	Brandenburg a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
223	—	—	1	Bund	Bandeisen —	22	223	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
224	—	—	1	Kollo	Bäume und Sträucher	20	224	Alt-Mädewitz	K. E.-D. Stettin	
225	—	—	1	Sack	Betten —	17	225	Gr. Moyeuvre	Reichsbahn	
226	—	—	1	„	1 Deckbett, 1 Kopfkissen, 1 Päckchen Gemüse (in rothbuntem Bezug)	17	226	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
227	—	—	1	grauer Bettsack	1 Unterbett, 1 Kopfkissen, 6 Decken, 1 Knäuel Strickwolle, 1 Beutel Hauslappen, 2 Unterröcke, 1 Frauenjacke etc.	34	227	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
228	—	—	2	—	Bettstell-Kopftheile (in Stroh verpackt)	22	228	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
229	—	—	1	Sack	Bettzeug	6,5	229	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
230	—	—	1	Pack	Blechabfall —	35	230	Warburg	K. E.-D. Cassel	
231	—	—	1	Tafel	Bleiblech —	10	231	Hausach	Badische Stsb.	
232	—	—	1	Blechdose	? —	4,5	232	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
233	—	—	2	—	Blecheimer, schwarz lackirt	2	233	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
234	—	—	1	—	Bodenkarre —	50	234	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
235	—	—	1	—	birkene Bohle —	57	235	Spandau	K. E.-D. Berlin	Streckenfund.
236	—	—	1 / 1	Gestell / Fässchen	2 Büchsen Bratheringe u. 1 Büchse Seeaal / Sardinen —	16,5	236	Rogsen	K. E.-D. Posen	bezettelt: Swinewünde-Rogsen.
237	—	—	1	—	Bremsspindel mit Gewinde	5,5	237	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	Dienstgut.
238	—	—	1	—	eichenes Brett —	19,5	238	Casekow	„	3,17 m lang, 0,25 m breit, 0,03 m stark.
239	—	—	1	Bund	Bretter —	17,5	239	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
240	—	—	3	„	Brettchen —	26	240	Spandau	K. E.-D. Berlin	Streckenfund.
241	—	—	8	—	alte Bretterstücke (1 m lang)	10	241	Kiel	K. E.-D. Altona	
242	—	—	1	—	gusseis. Buchse —	4,5	242	Köslin	K. E.-D. Danzig	
243	—	—	1	Pack	4 Kisten Bücklinge —	17	243	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	
244	—	—	1	„	5 Kisten Bücklinge —	26,5	244	Geldern K. M.	K. E.-D. Essen	
245	—	—	1	—	Bügeleisen —	11	245	Altenessen	„	
246	—	—	2	Bund	20 Bügeleisen —	41	246	Darmstadt	Direktion Mainz	
247	—	—	1	„	Bundeisen —	49	247	Rheinböllerhütte	„	
248	—	—	1	Kübel	Butter —	13	248	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	bezettelt: Gütersloh 31/10.
249	—	—	1	Körbchen	Citronen —	13	249	Ueckendorf-Wattenscheid	„	
250	—	—	1	Pack	10 verz. eis. Dachhaken	5	250	Raumland-B.	K. E.-D. Elberfeld	
251	—	—	6	Rollen	Dachpappe —	285	251	Herne	K. E.-D. Essen	
252	—	—	1	—	Privatdecke —	—	252	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
253	—	—	1	—	Privatwagendecke —	—	253	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
254	—	—	1	—	Privatwagendecke —	80	254	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
255	—	—	1	—	Wagendecke —	—	255	Erfurt	„	Dienstgut.
256	—	—	1	Ring	Draht —	58	256	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
257	—	—	1	—	Drahtgitter —	4	257	Spandau	K. E.-D. Berlin	
258	—	—	1	Pack in Papier	Drahtkrampen —	2,5	258	Weener	Oldenburgische Stsb.	
259	—	—	1	Ring	Drahtseil —	17	259	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
260	—	—	1	Bund	2 runde Stücke Eisen	4,75	260	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
261	—	—	1	Stange	☐-Eisen —	15	261	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
262	—	—	1	Wagen	Eisenerz —	12500	262	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	65966 Esn.
263	—	—	1	—	Eisenrahmen —	4	263	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
264	—	—	1	—	Eisenrahmen —	44	264	Villingen	Badische Stsb.	
265	—	—	1	—	Eisenrohr mit Flansch, 8 Schrauben, 8 Muttern	13	265	Dettlingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
266	—	—	2	—	Eisenrohre —	?	266	Baden	Badische Stsb.	4 u. 5 m lg.
267	—	—	1	Wagen	Eisenspähne —	?	267	Remelfingen	Reichsbahn	Magdeburg 25637.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
268	—	—	1	Bund	Eisenstäbe —	4	268	Strassburg	Reichsbahn	
269	—	—	1	„	Eisenstangen —	5	269	München Ctrbhf.	Bayerische Stsb.	
270	—	—	1 4	„ Stück	Eisenstangen — Flacheisen —	50 110	270	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
271	—	—	1	Pack in Leinen	Eisenwaaren (Welle oder Riemenscheibe)	10	271	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
272	—	—	3	Kolli	Eisenzeug —	8	272	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
273	—	—	1	Kiste	Elemente —	6	273	Nürnberg Ctrbhf.	Bayerische Stsb.	
274	—	—	1	Korbflasche	Essig —	11	274	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
275	—	—	1	Bund	halbrunde Fenstereisen	21	275	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
276	—	—	1	—	gusseis. Feuertopf —	15	276	Brühl	K. E.-D. Cöln	
277	—	—	1	—	Paar neue Filzschuhe	0,75	277	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
278	—	—	3	Kisten	geräucherte Fische —	6	278	Neisse	K. E.-D. Breslau	
279	—	—	1	Ballen	Fischernetze —	76	279	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
280	—	—	1	Bund	3 Stck. Flacheisen —	16	280	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	5,75 m lg.
281	—	—	3	Kolli	Flacheisen —	49	281	Bettemburg	Wilhelm-Luxemburg	
282	—	—	1	Glasflasche	Flüssigkeit —	1	282	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	in Strohgeflecht.
283	—	—	1	—	hölzerne Fussbank —	2	283	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
284	—	—	1	—	Garderobenständer ohne Krone	—	284	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
285	—	—	1	—	eis. Gasrohr —	5	285	Hemer	K. E.-D. Elberfeld	
286	—	—	1	—	Gasrohr —	4	286	Göttingen	K. E.-D. Cassel	5,8 m lg.
287	—	—	3	Stück	schwache Gasrohre —	10	287	Auerbach i. V. unt. Bf.	Sächsische Stsb.	je 4,5 m lg.
288	—	—	1	Bund	Gasröhren —	?	288	Ahaus	Dortm.-Gronau-Enscheder Eisenb.	
289	—	—	1	Lattengestell	Gazefenster —	10	289	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
290	—	—	1	Eimer	Gelee —	5	290	Altenessen	K. E.-D. Essen	
291	—	—	1	Korb	Gemüse (Sellerie) —	37	291	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
292	—	—	3	—	Gewichte —	5 2 0,5	292	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
293	—	—	1	—	Göpelpfanne —	75	293	Eilg.-Abf. Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
294	—	—	1	—	Gussrad —	9	294	Forbach	Reichsbahn	
295	—	—	24	—	Gussstücke —	20	295	Mannheim C.	Badische Stsb.	in der Mitte eine Blechwanne und ein Eisenkreuz angebunden.
296	—	—	1	—	Hebeisen —	8	296	Hof	Bayerische Stsb.	
297	—	—	1	—	Holzbock mit vier Beinen	13,5	297	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
298	—	—	1	—	Paar neue Holzschuhe	—	298	Hamm	K. E.-D. Essen	
299	—	—	1	Bund	9 Paar Holzschuhe —	5	299	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
300	—	—	1	Sack	Hundefutter —	60	300	Basel Eilg.	Reichsbahn	
301	—	—	1	Ballen	Juteleinen —	15	301	Königshütte O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
302	—	—	2	—	Kaminschieber aus Eisenblech	1,5	302	Speldorf	K. E.-D. Essen	
303	—	—	1	—	eis. Kamintheil —	36	303	Bochum N.	„	
304	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	25	304	Tangerhütte	K. E.-D. Magdeburg	
305	—	—	1	„	Kartoffeln —	55	305	Pritzwalk	K. E.-D. Altona	
306	—	—	1	„	Kartoffeln —	51	306	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
307	—	—	1	„	Kartoffeln u. 1 Beutel Mehl	54	307	Ueberruhr	K. E.-D. Essen	
308	—	—	1	„	Kartoffeln —	85	308	Reda	K. E.-D. Kattowitz	
309	—	—	1	„	Kartoffeln —	97	309	Nagold	Württemberg. Stsb.	
310	—	—	1	—	Privatkette —	14,5	310	Emmerich	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
311	—	—	1	—	Paar neue Kinderfilzschuhe	—	311	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
312	—	—	1 1	— —	Kindersportwagen — Kinderspielkarre —	12	312	Konitz	K. E.-D. Danzig	
313	—	—	1	Kiste	? —	95	313	Posen	K. E.-D. Posen	
314	—	—	1	brauner Holzkoffer	getr. Kleidung —	24	314	Gep.-A. Bremen	K. E.-D. Hannover	Zu Gep.-Schein 124 v. 30. 9. Oberneuland-Bremen.
315	—	—	1	Sack	alte Kleider und Betten	16	315	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
316	—	—	1	Handkoffer	Kleider —	12,5	316	Düdelingen Werk	Wilhelm-Luxemburg	
317	—	—	1	Korb	Kleider —	37	317	Glogau	K. E.-D. Posen	
318	—	—	1	„	Kleider u. Schuhmacherhandwerkzeug	7	318	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
319	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche —	26	319	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	
320	—	—	1	Sack	Kleider u. Wäsche —	8	320	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
321	—	—	1	„	hölzerne Kleiderbügel	45	321	Bottrop S.	K. E.-D. Essen	
322	—	—	1	Pack	6 Körbe —	5,5	322	Weissenburg	Reichsbahn	
323	—	—	1	—	blecherner Kohleneimer, schwarz lackirt	2	323	Frankfurt a/M. Hptgbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
324	—	—	1	Kessel	Kraut —	12	324	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
325	—	—	1	Pack	Lagerhölzer für kleine Fässer	13	325	Homburg v/Höhe	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
326	—	—	1	Bund	alte Latten (3—5 m lang)	102	326	Kiel	K. E.-D. Altona	
327	—	—	1	—	Lehnsessel mit Rohrsitz	6	327	Marburg	K. E.-D. Cassel	
328	—	—	5	Ballen	Leim —	600	328	Mainz	Direktion Mainz	
329	—	—	1	—	Marktkorb —	4	329	Strassburg Gep.	Reichsbahn	
330	—	—	1	Sack	Melasse —	—	330	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	
331	—	—	6	Packete in Papier	neue Messinggewichte	4,800	331	Eilg.-A. Elberfeld=D.	K. E.-D. Elberfeld	
332	—	—	2	—	Milchkannen —	14	332	Remilly	Reichsbahn	
333	—	—	1	Packet in Leinwand	Nieten von Zink —	20	333	Chemnitz G.-V.	Sächsische Stsb.	
334	—	—	1	Korb	Obst (Aepfel) —	42	334	Duisburg	K. E.-D. Essen	
335	—	—	1	—	eis. Ofenrohr —	1	335	Gunsleben	K. E.-D. Magdeburg	63 cm lg.
336	—	—	2	—	Ofenröhren —	5	336	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
337	—	—	2	—	Ofenrohre —	12,5	337	Rauxel	K. E.-D. Essen	2 m lg.
338	—	—	1	—	Ofenthür —	2	338	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
339	—	—	1	Sack	Paniermehl —	13	339	Schweinfurt Ctrbhf.	Bayerische Stsb.	
340	—	—	1	"	Pantinenhölzer —	35	340	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
341	—	—	4	—	eis. Pfähle —	10	341	Cleve	K. E.-D. Cöln	
342	—	—	2	Ballen	leb. Pflanzen —	144	342	Cöln=Gereon	"	
343	—	—	1	Blecheimer	Pflaumenmus —	12,5	343	Maldeuten	K. E.-D. Königsberg	
344	—	—	1	Pack	2 zweirädr. Puppenwagen	5	344	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
345	—	—	1	—	eis. Rahmen —	13	345	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
			1	—	eis. Rost —					
			4	—	Ofenfüsse —					
			1	—	Aschkasten —					
			1	—	Rohransatz —					
346	—	—	2	—	Rahmenschenkel —	—	346	Rheinau	Badische Stsb.	4,5 m lang, 8 cm breit, 10 cm hoch.
347	—	—	1	Ballen in Packleinen	Riemen —	18	347	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
348	—	—	1	Pack	rohe Rindshaut —	25	348	Leipzig Eilbg. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
349	—	—	1	Bund	8 eiserne Rohre —	27	349	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	4,61 m lang.
350	—	—	3	—	eis. Rohre mit Muffen	60	350	Gunsleben	K. E.-D. Magdeburg	4,71 " lang.
351	—	—	1	Bund	Rohrschellen —	12	351	München Centr.	Bayerische Stsb.	4,84 " lang.
352	—	—	6	—	Rohrstühle —	36	352	Metz	Reichsbahn	
353	—	—	1	Sack	Rüben und 1 Säckchen gebackene Pflaumen	55	353	Herne	K. E.-D. Essen	
354	—	—	1	Stange	Rundeisen —	47	354	Lychen	K. E.-D. Stettin	
355	—	—	1	Bündel	leere Säcke —	32	355	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
356	—	—	1	Pack	leere Säcke —	5	356	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
357	—	—	1	Sack	Säcke —	12	357	Strassburg	Reichsbahn	
358	—	—	1	"	gebr. Säcke —	29	358	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
359	—	—	1	"	Säcke —	14	359	Oetigheim	Badische Stsb.	
360	—	—	1	Pack	leere Kartoffelsäcke	22	360	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
361	—	—	1	—	hölzerne private Sackkarre	—	361	Sandersleben	K. E.-D. Magdeburg	
362	—	—	1	Pack	Sägen und Feilen —	17	362	Mühldorf	Bayerische Stsb.	
363	—	—	2	"	Schaffelle —	122	363	Essen H.	K. E.-D. Essen	
364	—	—	1	Schliesskorb	— —	16	364	Gep.-A. Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
365	—	—	1	Sack	graue Schneiderlumpen	10	365	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
366	—	—	1	—	Schöpfeimer —	1	366	Bad Reichenhall	Bayerische Stsb.	
367	—	—	1	Packet in Leinwand	Schweinsborsten —	3,5	367	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
368	—	—	1	—	gusseisernes Schwungrad	232	368	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
369	—	—	1	Bund	Seegras —	12	369	Heidelberg	Badische Stsb.	
370	—	—	1	Pack in Stroh	Sensen —	15	370	Neuenhaus	Bentheimer Kreisb.	
371	—	—	1	—	eis. Siederohr —	12	371	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	6 m lg.
372	—	—	1	Kollo in Leinen	Sprungfedern —	16	372	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
373	—	—	1	Stab	Stahl —	7	373	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
374	—	—	1	Bund	5 Stäbe Stahl —	60	374	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	5 m lang.
375	—	—	1	Pack	2 Stahlstücke —	3,5	375	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	anscheinend Portierenstangen.
376	—	—	3	—	polirte Stangen —	4	376	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
377	—	—	2	Pack	Sträucher, Johannisbeeren-	20	377	Plagwitz=L.	K. E.-D. Halle a/S.	
378	—	—	1	Sack	Tabakabfall —	12	378	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
379	—	—	1	Bund	25 Stück hölzerne Tonnenböden	14	379	Rostock F. F.	Mecklenb. Fr. Franzb.	
380	—	—	1	—	Tischfuss —	2	380	Regensburg	Bayerische Stsb.	
381	—	—	1	—	eis. Ventil —	70	381	Merklinde	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
382	—	—	1	—	Viehgitter, 2,50 m lang, 1,20 m hoch	—	382	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
383	—	—	16	—	eis. Viehlöffel —	14	383	Saarlouis	St. Johann=Saarbr.	
384	—	—	1	—	eiserner Vorlegebaum	—	384	Bwks. Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
385	—	—	8	—	Vorlegekeile —	?	385	Kedingen	Reichsbahn	
386	—	—	1	—	Wanne —	17	386	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	[1])
387	—	—	3	Bunde	8 l. neue Waschkörbe, 2 l. „ Handkörbe, 6 l. „ Tassenkörbe	15	387	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
388	—	—	1	Sack	Weizen —	51	388	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
389	—	—	1	in Leinewand	eis. Welle —	32	389	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
390	—	—	4	—	2 zerbrochene eis. Wellen	800	390	Herdecke=Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	22 bezw. 14 cm Durchmesser.
391	—	—	1	—	Winde —	199	391	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	bez.: Schermeissel 16/10.
392	—	—	1	Bund	Winkeleisen —	50	392	Landsberg	Bayerische Stsb.	
393	—	—	1	Pack in Leinen	2 eiserne Zahnräder —	12	393	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
394	—	—	5	—	Ziersträucher —	7	394	Magdeburg H.	„	
395	—	—	1	—	Zinkblech —	5,5	395	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
396	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	25	396	Wesel	K. E.-D. Essen	
397	—	—	1	„	Zwiebeln —	44	397	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
398	—	—	1	„	Zwiebeln —	50	398	Mettlach	St. Johann=Saarbr.	

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A G	12	1	Kiste	gedrechselte Holzsäulen	41	1	Daruvár	Südbahn	
2	B L	135	1	„	Holzwaare —	38	2	Budapest nyugoti p. u.	Ungarische Stsb.	von Molln.
3	E F C	12140	1	Ballen	Stoffe —	7	3	Rákos rendezö p. udvar	„	
4	G M	3/4	2	„	leere Säcke —	42	4	Sziszek	Südbahn	
5	J W	58	2	„	leere Säcke —	44	5	N.=Kanizsa	„	
6	K	—	1	Sack	Maroni —	50	6	Budapest	„	
7	K F	164	1	Ballen	Barchent —	21	7	Párkány Naná	Ungarische Stsb.	
8	P M	1743	1	Kiste	unbekannt —	24	8	Lokve	„	von Cilli.
9	R R	46682	1	„	Manufakturw. —	26	9	Temesvár Józsefváros	„	
10	S E	482	1	Ballen	Barchent —	7	10	Szeged	„	von Wien N. B.
11	S F	3954	1	Stück	leeres Petroleumfass	39	11	Fiume	„	
12	S H	630	2	Ballen	Barchent —	19	12	Budapest nyugoti p. u.	„	
13	T H	289	1	Pack	Manufaktur —	29	13	Pöstyén	„	v. Budigsdorf.
14	W D	1018	1	Fass	leer —	9	14	Fiume	„	
15	Kecskeméti Herz	—	11	Bunde	Körbe —	110	15	Kecskemét	„	v. Wien St.E.G.
16	Kecskeméti Herz	—	14	„	Körbe —	145	16	„	„	v. Wien St.E.G.
17	Pfister	—	1	Ballen	leere Säcke —	21	17	Siófok	Südbahn	
18	—	5	1	Korb	Gläser —	8	18	Tepla Trencsén Teplitz	Ungarische Stsb.	
19	—	(86)	1	Pack	Säcke —	21	19	Barcs	Südbahn	
20	—	911	1	Stück	Ofen —	66	20	Györ	Ungarische Stsb.	von Michelbeuern.
21	—	—	1	Korb	Eisenwaare —	123	21	Zágráb	Südbahn	
22	—	—	1 1	Sack „	Erdäpfel — Erbsen —	99	22	Fiume	Ungarische Stsb.	

[1]) Wanne enthält: 1 Lampe, Geschirr und 2 Blechschilder mit der Aufschrift: Max Brahtz

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 91. | 20. November 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Elektrische Zugbeleuchtung in England.

(Schluss aus Nr. 90.)

II. Beschreibung des Beleuchtungssystems.

Bereits in Nr. 28 des Jahrgangs 1899 d. Ztg. ist mitgetheilt, dass der Grundgedanke der vom Engländer Arthur B. Gill erfundenen, nach der Firma J. Stone & Co. in Deptford benannten Beleuchtungsweise darin besteht, durch eine von einer Wagenachse betriebene Dynamomaschine sowohl die zum Wagen gehörigen Lampen, als auch eine Akkumulatorenbatterie speisen zu lassen, die ihrerseits den Strom für die Lampen während des Anhaltens und bei einer Geschwindigkeit der Züge liefert, die ein gewisses Maass noch nicht erreicht hat.

Bei Beleuchtungsanlagen der vorliegenden Art besteht eine Hauptschwierigkeit darin, trotz der beständigen und häufig sehr beträchtlichen Aenderungen der Fahrgeschwindigkeit der Züge doch in den zu den Lampen führenden Speiseleitungen andauernd die gleiche Spannung aufrecht zu erhalten. Stone löst die Aufgabe, von der ungleichmässig sich drehenden Wagenachse eine Dynamomaschine mit gleichbleibender Geschwindigkeit zu betreiben, auf eine ebenso einfache wie geschickte Art, über die bereits in Nr. 28 Jahrg. 1899 d. Ztg. kurz berichtet ist, die aber im folgenden in etwas erweiterter Form dem allgemeinen Verständniss näher gebracht werden soll.

Die Aufhängung der Dynamomaschine ist in den Abb. 1 und 2 angegeben. Die Uebertragung der Achsendrehung des Wagens auf die Ankerwelle der Dynamomaschine erfolgt durch einen Riemen. Die Welle ist in derselben Höhe wie die Wagenachse und parallel dazu, also quer zur Fahrrichtung gelagert.

Abb. 1.

Abb. 2.

Das Magnetgehäuse, das auch die beiden Lager für die Ankerwelle enthält, ist an einem gleichfalls zur Wagenachse parallel gelagerten Bolzen pendelnd aufgehängt. Der Uebertragungsriemen aber ist in seiner Länge so kurz bemessen, dass er, über die beiden Riemenscheiben gelegt, die Dynamomaschine aus ihrer Gleichgewichtslage etwas nach der Wagenachse hinüberzieht. Mit anderen Worten, die Dynamomaschine ist in dem Treibriemen excentrisch aufgehängt, sie spannt sich also den Riemen selbst und zwar um so stärker, je mehr der Bolzen, an dem sie aufgehängt ist, von der Wagenachse hinweg — in Abb. 1 nach

der linken Seite hin — verschoben werden kann. Eine solche Bewegung innerhalb kleinerer Grenzen ist mittelst einer Schraubenstellvorrichtung, wie sie in den Abb. 1 und 2 angegeben ist, thatsächlich ausführbar. Man erreicht hierbei dasselbe, wie etwa durch eine Verkürzung des Riemens, die aber begreiflicherweise im praktischen Betriebe wohl nicht zweckmässig durchführbar sein würde.

Setzt sich der Wagen in Bewegung, so wird auch die Ankerwelle der Dynamomaschine in Bewegung gesetzt. Bei zunehmender Fahrgeschwindigkeit wächst auch die Umdrehungsgeschwindigkeit der letzteren, aber nur bis zu einem bestimmten Punkt. Bei weiterer Zunahme der Fahrgeschwindigkeit wird auch der auf die Dynamomaschine ausgeübte Zug des Riemens grösser, bis dieser schliesslich, indem die Riemenspannung das Gewicht der Dynamomaschine überwindet, letztere um ein Geringes mehr zu sich herüberzieht. Die Spannung des Riemens lässt alsdann wieder etwas nach und dieser beginnt zu gleiten; die Dynamomaschine fällt wieder in ihre alte Lage zurück. Dieses Spiel wiederholt sich dauernd in schnellster Aufeinanderfolge. Die Dynamomaschine aber findet bei diesem Wechsel im Zufassen und Schlüpfen des Riemens gar keine Zeit, ihre Umdrehungszahl zu ändern, und die Erfahrungen haben thatsächlich vollkommen bestätigt, dass sich die Maschinenspannung wirklich nicht ändert, wie gross auch die Aenderungen der Fahrgeschwindigkeit sein mögen. Wie zuverlässig diese Art Geschwindigkeitsregelung wirkt, zeigen u. a. auch eine Reihe von Ver-

A. Dynamomaschine in Thätigkeit. (Abb. 3 bis 6.)

a) Lampen eingeschaltet.

Speisen der Lampen durch die Dynamomaschine und eine Batterie. Laden der anderen Batterie. (Abb. 3 und 4.)

b) Lampen ausgeschaltet.

Laden der Batterien. (Abb. 5 und 6.)

Abb. 3.
Der Zug fährt von rechts nach links.

Abb. 5.
Der Zug fährt von rechts nach links.

Abb. 4.
Der Zug fährt von links nach rechts.

Abb. 6.
Der Zug fährt von links nach rechts.

suchen, die in Gegenwart des Geheimraths Slaby und der Professoren Hagen und Neesen vom kaiserlichen Patentamt vorgenommen worden sind. Als die Drehung der Wagenachse einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit des Zuges von 38,6 km entsprach, erreichte die Umdrehungszahl der Dynamomaschine ihren Höhepunkt, sie stellte sich auf 915 Drehungen in der Minute, wobei ein Strom von 20 Ampère erzeugt wurde. Dieser Gang und diese Stromstärke blieben darauf unverändert, obgleich die Umdrehungsgeschwindigkeit nach und nach so gesteigert wurde, dass sie einer Fahrgeschwindigkeit von 116 km entsprach. Es versteht sich von selbst, dass sich der Riemen bei derart gesteigerter Beanspruchung etwas schneller abnutzt als beim normalen Betriebe, doch ist diese grössere Abnutzung so wenig erheblich, dass sie für die Betriebskosten nur unwesentlich ins Gewicht fällt. Die Normalgeschwindigkeit der Dynamomaschine kann, dem jeweiligen Strombedarf entsprechend, durch Aenderung der Riemenspannung — mittelst der bereits erwähnten Schraubenstellvorrichtung — geregelt werden; doch ist dies nur selten, etwa im Frühjahr und Herbst, erforderlich. Derartige Regelungen erfolgen immer nur in sehr kleinen Grenzen, da ja die Aenderungen in den Stromstärken nur sehr gering zu sein brauchen.

B. Dynamomaschine ausser Thätigkeit.

An- und Abfahren sowie Anhalten des Zuges; Lampen von den Batterien gespeist.

Abb. 7 und 8.

Abb. 7.
Zugfahrt von rechts nach links beendet.

Abb. 8.
Zugfahrt von links nach rechts beendet.

Beim Anfahren eines Zuges ist anfänglich die Umdrehungszahl der Dynamomaschine zu gering, als dass sie mit ihrer noch unzureichenden Spannung auf die Akkumulatoren geschaltet werden dürfte, die sich anderenfalls in die Maschine entladen und versuchen würden, diese als Motor zu betreiben. Je nach der Fahrrichtung des Zuges ändert sich auch die Richtung des erzeugten Stromes, der aber den Akkumulatoren in stets gleichbleibender Richtung zugeführt werden muss. Diese Verhältnisse machen besondere Ein- und Umschaltungen nothwendig, die von einem von der Ankerachse bethätigten Schwungkugelapparat bewirkt werden.

Die Wirkungsweise der Beleuchtungseinrichtung kann in sehr einfacher Weise aus den Abb. 3 bis 8 erkannt werden. In den Stromkreis der Dynamomaschine sind nebeneinander geschaltet die Batterien I und II — gewöhnlich sind zwei Batterien vorhanden — und die zu speisenden Lampen. Die Stromrichtung, in den Abbildungen durch Pfeile angedeutet, ist von der Fahrrichtung des Zuges durch die in Abb. 4 und 6 schematisch angegebene Vertauschung der Dynamobürsten unabhängig gemacht. Setzt sich der Zug in Bewegung, so legt sich, sobald eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit erreicht ist, der doppelarmige Schalter *A A* je nach der Zugrichtung an den negativen Pol der einen Batterie — den unteren, wie in den Abb. 4 und 6, oder den oberen, wie in den Abb. 3 und 5 —, und ein zweiter doppelarmiger Schalter *B*, der von *A A* geschleppt wird, legt gleichzeitig den negativen Lampenpol an den negativen Pol der anderen Batterie. Beim Schliessen in der einen oder anderen Richtung schleppt allemal *A A* auch den Schalter *B* in seine entsprechende Endlage hinein; dieser aber bleibt im übrigen von den Bewegungen von *A A* unberührt. Er öffnet sich also mit dem Schalter *A A* auch nicht, ausser wenn dieser die andere Endlage einnimmt, in welchem Falle auch Schalter *B* in seine andere Endlage geschleppt wird. Der Schalter *A* verlässt seine Pole erst wieder, sobald bei Verlangsamung der Fahrt die untere Grenze der Geschwindigkeit erreicht ist, bei der die Dynamomaschine noch arbeitet. Zwischen den negativen Polen der beiden Batterien befindet sich ein Widerstand *W* und ferner der Lampenschalter *D*.

Der Stromkreis der Dynamomaschine ist bei genügender Geschwindigkeit des Zuges allemal geschlossen, und zwar bei eingeschalteten Lampen mittelst einer dreifachen Stromverzweigung (Abb. 3 und 4), wobei den Lampen und der einen Batterie der Widerstand *W* vorgeschaltet ist, während bei ausgeschalteten Lampen (Abb. 5 und 6) der Widerstand *W* durch die Verbindung des Schalters *D* kurz geschlossen ist und Strom von der Klemmenspannung der Dynamomaschine unmittelbar in die nebeneinander geschalteten Batterien gelangen kann.

Die Dynamomaschine ist nun so gebaut, dass die elektromotorische Kraft im Anker bei dessen Einschaltung in den Stromkreis, d. i. beim Schliessen der beiden Schalter *A A* und *B*, der Ladespannung der Batterie gegen Ende der Ladung entspricht, d. h., da die Zahl der Elemente 12 beträgt, $12 \times 2{,}5 = 30$ Volt ausmacht, während die Spannung an den Lampen nur 24 Volt beträgt, entsprechend der durchschnittlichen Entladespannung von 12×2 Volt. Der vorgeschaltete Widerstand *W* ist demgegenüber so abgepasst, dass er die für die Lampen nothwendige Spannungsermässigung von 30 auf 24 Volt, also um 6 Volt, vornimmt. Die Dynamomaschine wirkt aber auch auf die in demselben Leitungszweige liegende Batterie (I in Abb. 3, II in Abb. 4) mit derselben Spannung von 24 Volt, und es wird von ihrem Ladezustand abhängen, ob sie sich mit an

der Speisung der Lampen betheiligt oder noch Ladung von der Maschine erhält. Sie wirkt demnach als Bufferbatterie, hat damit gleichzeitig durch Gleichhalten der Betriebsspannung einen stetigenden Einfluss auf die Beleuchtung. Die andere Batterie ist dagegen mit der Dynamomaschine ohne Zwischenschaltung eines Widerstandes verbunden, wodurch sie eine nach Maassgabe ihres Ladezustandes und der Spannung der Maschine mehr oder minder kräftige Ladung erhält.

Beim An- und Abfahren des Zuges muss, wie wir wissen, unterhalb einer bestimmten Geschwindigkeitsgrenze die Dynamomaschine ausgeschaltet sein; dann werden die Lampen lediglich aus den Zellen gespeist (Abb. 7 und 8). Alsdann tritt der Schalter C in Thätigkeit, der von dem Widerstand W einen kleineren Theil W' abtrennt und von AA in solcher Weise zwangläufig gesteuert wird, dass, wenn der eine geöffnet, der andere stets geschlossen ist. Bei Ausserbetriebsetzung der Dynamomaschine ist C stets geschlossen, also nur der Theil W' des Widerstandes von Strom durchflossen, und zwar derart, dass stets die zuletzt in Ladung gewesene Batterie ihren Strom durch jenen Widerstand schickt, um ihre Anfangsentladespannung, die etwas höher als 24 Volt ist, auf dieses Maass zu verringern.

Abb. 5a lässt die Einrichtung erkennen, welche verbürgt, dass der Strom der Dynamomaschine auch bei wechselnder Fahrrichtung des Zuges doch in stets gleichbleibender Richtung

Abb. 5a.

Dynamomaschine in Thätigkeit bei der Zugfahrt von rechts nach links. Lampen ausgeschaltet. Laden der Batterie.

in die Leitung fliesst. Dreht sich die Dynamomaschine in der durch den Pfeil bezeichneten Richtung, fährt also der Zug von rechts nach links, so tritt der von ihr erzeugte Strom bei a (positive Bürste) aus der Maschine aus und bei b (negative Bürste) wieder in dieselbe ein; bei umgekehrter Umdrehungsrichtung, d. h. wenn der Zug von links nach rechts fährt, ist b der positive, a der negative Pol. Der doppelarmige Schalthebel AA (Abb. 5a) spielt nun frei über zwei Reihen von Kontakten 1 bis 5 bezw. 1' bis 5', ohne diese in der Ruhestellung der Dynamomaschine zu berühren; doch bewegt er sich nur in dem Raum zwischen den Grenzlagen AA und $A'A'$, in denen er durch feste Anschläge aufgehalten wird. Er muss aus diesem Grunde auf der Welle der Dynamomaschine mit leichter Reibung drehbar sein; bei ihrer Drehung wird er alsdann bis in die eine oder andere Grenzlage mitgenommen. Ausserdem ist er von der Welle durch eine Isolirung getrennt. Sobald nun die Drehung der Dynamomaschine eine gewisse Geschwindigkeit erreicht hat, wird der in die entsprechende, etwa durch die Kontakte 1 bis 5 bezeichnete Grenzlage mitgenommene Schaltarm auf diese Kontakte niedergepresst und zwar so, dass zunächst 1 und 2 sowie 4 und 5 mit einander verbunden werden. In diesem Augenblick ist ein genügend starkes Magnetfeld für die Dynamomaschine vorhanden, da hierbei der Nebenschluss der Maschine sofort Akkumulatorenstrom erhalten hat. Bei weiterem Niederpressen wird hierauf noch der Kontakt 3 eingeschaltet und sofort schickt alsdann die Dynamomaschine über 5 und 4 Strom in die Leitung, der über 1, 2 und 3 zur Dynamomaschine bei b zurückkehrt. Man ersieht sofort, dass, wenn sich auch die Drehungsrichtung der Dynamomaschine umkehrt, doch der Strom im äusseren Kreise die gleiche Richtung beibehält: würde er bei b austreten, so würde er, da der Schalthebel alsdann die Lage $A_1 A_1$ eingenommen hat, über 5' und 4' in die Leitung fliessen und über 1', 2', 3' zu dem alsdann negativen Pol a der Maschine zurückkehren. Der Einfluss des Vor- und Rückwärtsfahrens auf die Stromrichtung in der Leitungsanlage ist also thatsächlich auf einfache Weise aus dem Wege geräumt.

Die Abbildungen 9 bis 12 zeigen die Schaltungseinrichtung nach der wirklichen Ausführung. Die Drehung der Dynamomaschine theilt sich den Schwungmassen S mit, deren Gegenarme $s\,s$ in Nuten des Kegels i fassen und diesen infolge dessen mitnehmen. Die Büchse g, welche einerseits auf einem Halsfortsatz des Kegels i, andererseits auf der Lagerhülse h der Dynamomaschine leicht drehbar geführt, im übrigen durch eine Schraubenfeder gegen den Kegel i gedrückt wird, trägt den Schalthebel AA, einen Steuerarm E und ein Steuerorgan F, das die Gestalt eines Messers hat. Der Arm E trägt an den Enden federnde, kammähnliche Kontaktmesser, E ist am Ende mit einem isolirenden Hartgummistück unterlegt. Die Lagerung des Schleppschalters B und des Schalters C sowie die Anordnung der Kontakte 1 bis 5 und 1' bis 5', die auf einer kleinen Schalttafel aus Holz oder Papiermasse befestigt sind, ist aus den Abbildungen ohne weiteres zu ersehen, ebenso die Art, wie die Schalter B und C mit Hilfe der Organe E und F gesteuert werden. Die Drehung des ganzen von der Büchse g getragenen Schalt- und Steuerkörpers um die Dynamoachse ist durch Anschlagen an die Klemmen 2 und 5 sowie 2' und 5' seitlich begrenzt, während die Drehung selbst dadurch bewirkt wird, dass der Kegel i die auf seinem Halsfortsatz mit leichter Reibung bewegliche Büchse g mitnimmt. Die Schwungmassen unter Mitwirkung der in der Büchse befindlichen Schraubenfeder dagegen bewegen den Steuerkörper in der Richtung der Achse vor- und rückwärts; die Schwungmassen werden bei steigender Umdrehungszahl infolge der Fliehkraft nach aussen geschleudert und treiben den Steuerkörper g entgegen der Federwirkung zurück.

Bei der Drehung des Steuerkörpers, die gleich beim Ingangsetzen der Maschine eintritt — wenn auch noch keine Verschiebung in der Achsenrichtung stattfindet —, wird der Schalthebel AA an die Anschläge bei 2 und 5 oder 2' und 5' geführt. Dann stehen die Kontaktmesser den Klemmen 1 bis 5 oder 1' bis 5' richtig gegenüber. Wächst nun die Umdrehungszahl, so werden die Messer zunächst in die Klemmen 1, 2 und 4, 5, sodann auch in 3 eingeführt und die Schalter B und C richtig gesteuert. Der Lampenschalter ist von der Dynamomaschine unabhängig; er befindet sich entweder in der Ausbildung als Schiebeschalter an der Aussenseite des Wagens oder in der Ausbildung als Drehschalter im Innern. In der Skizze, die ihn als Drehschalter zeigt, ist ersichtlich, wie man sowohl einen Lampenstromkreis allein, als auch beide gleichzeitig mit dem Schalter anzünden kann. Im letzteren Falle würde man den Schalter auf die beiden linksseitigen Kontaktstücke zugleich legen, sonst nur auf eins. Die senkrechte Richtung des Schalters (siehe die Abbildung) ist die Ruhestellung, bei der die negativen Pole der Batterien durch den Lichtumschalter D gegeneinander geschaltet sind, um bei der Fahrt gleichmässige Ladung beider Batterien und beim Stillstand gegenseitigen Ausgleich derselben herbeizuführen.

Die verschiedenen Wirkungsweisen seien des besseren Verständnisses halber unter Hinweis auf die Abb. 3 bis 8 nachstehend nochmals kurz zusammengefasst:

1. Der Lampenschalter liege wagerecht, d. h. es seien ausser den Batterien auch die Lampenkreise eingeschaltet (Abb. 3 und 4). Fährt der Zug von rechts nach links, wie es der Abb. 3 entspricht — B nach unten geschlossen, A nach unten

offen —, so speisen die Batterie I und die Dynamomaschine gemeinschaftlich die Lampen, während die Batterie II geladen wird. Der Lampenstrom kehrt über den Widerstand W und den Schalter AA zur Maschine zurück. Durch den Widerstand wird die zur Ladung der Batterie II erforderliche höhere Maschinenspannung der Lampenspannung gleich gemacht. Fährt der Zug in umgekehrter Richtung, von links nach rechts — B unten offen, A nach unten geschlossen (Abb. 4) —, so speisen die Batterie II und die Dynamomaschine gemeinsam die Lampen, während die Batterie I geladen wird. Beim Wechsel der Fahrrichtung findet auch ein Wechsel der Batterien statt.

2. Der Lampenschalter liege senkrecht, d. h. es seien die Lampen ausgeschaltet; Abb. 5 (5a) und 6. Fährt der Zug von rechts nach links, wie es der Abb. 5 (5a) entspricht, so sind die beiden Batterien durch den Lampenschalter neben einander in den Dynamokreis geschaltet, der durch $A\,A$ geschlossen ist. Es erfolgt Ladung der Akkumulatoren; die Lampen brennen nicht mit. Der Widerstand W ist durch D kurz geschlossen und daher wirkungslos; B ist ebenfalls ohne Einfluss. Wenn der Zug in umgekehrter Richtung fährt, tritt die in Abb. 6 angegebene Lage ein, der übrige Stromverlauf bleibt bestehen.

3. Hält ein von rechts nach links gefahrener Zug an (Abb. 7), so hebt sich der Schalthebel $A\,A$, den Dynamokreis unterbrechend, vom Kontakt ab, lässt dabei aber den Schalter B in der unteren Schlussstellung stehen, während C geschlossen wird. Die Dynamomaschine wird aus- und die Lampen werden parallel zu den Batterien geschaltet. Zwischen die negativen Pole der Batterien ist der Theil W^1 des Widerstandes W geschaltet, um die höhere Spannung der vorher geladenen Batterie II derjenigen der in der Entladung begriffenen Batterie I gleich zu machen.

4. Hält der von links nach rechts gefahrene Zug an (Abb. 8), so bleibt B oben geschlossen, $A\,A$ wird geöffnet und C geschlossen. Die Ueberspannung der soeben geladenen Batterie I wird wie vorher durch W^1 vernichtet.

Die Vorgänge sind, wie die ganze Einrichtung, sobald die Wirkungsweise einmal klar gestellt ist, von sehr bemerkenswerther Einfachheit.

Vor der Einrichtung einer Zugbeleuchtung müssen selbstverständlich die Betriebspläne der Züge sorgfältig studirt werden, um danach die Grössenverhältnisse der Dynamomaschinen und Akkumulatoren passend wählen zu können. Eine Beleuchtungsanlage, die für einen Stadtzug geeignet ist, wird sich nicht unter allen Umständen auch für einen Fernzug ohne weiteres verwenden lassen, ebenso wird man in Fällen, in denen, wie bei den Postwagen die Wagen schon häufig lange vor Antritt der Fahrt und oft noch stundenlang nachher brennen sollen, naturgemäss grösserer Batterien und stärkerer Stromerzeuger bedürfen für den Fall, dass die Wagen nur Nachts verkehren, wie es im Postbetrieb häufig vorkommt. Die gewöhnlichen Betriebsmittel indessen, die in durchgehenden Personenzügen laufen, können ohne jede Aenderung auch in Schnellzügen verwendet werden, so dass die Fernbetriebsmittel im allgemeinen eine einheitliche Ausrüstung erhalten können. Die in England gemachten Erfahrungen haben gezeigt, dass sich die Beleuchtungseinrichtung jedem Bedürfniss anpassen lässt.

Zu beachten ist noch, dass eine Selbstregelung der Dynamomaschine in folgender Weise eintritt. Für den Fall, dass die Batterien vollkommen geladen sind und die Dynamoleistung in Watt infolge der pendelnden Aufhängung des Riemenantriebs ungefähr gleich bleibt, sinkt die Stromstärke der Dynamomaschine gegenüber der erhöhten Spannung um einen entsprechenden Theil, wodurch einer schädlichen Ueberladung der Batterien auf selbstthätige Weise vorgebeugt ist. Hierüber angestellte Versuche haben diese Selbstregelung bestätigt. Im übrigen hat man es auch durch die Regelung der Umdrehungszahl mittelst der Spannschrauben in der Hand, den Lichtbetrieb einem bestimmten Bedürfniss scharf anzupassen.

In England werden drei verschiedene Maschinengrössen angewendet, mit denen man drüben vollständig auskommt. Für Deutschland würde vielleicht noch eine weitere Grösse in Betracht kommen, um etwaigen grösseren Ansprüchen Rechnung zu tragen.

Kilometerhefte.

In dem Aufsatz über die Kilometerhefte der Eisenbahnen in Nr. 86 d. Ztg. wird auf Seite 1323 der Reingewinn der Kilometerhefte in Baden auf 1 500 000 ℳ für das Einführungsjahr veranschlagt. Diese Veranschlagung ist jedoch ohne Berücksichtigung der unbedingt vorhandenen Mehrausgaben aufgestellt, so dass die Anwendung der Bezeichnung „Reingewinn" für diese Summe nicht zutreffend ist. Mindestens müssen von den Mehreinnahmen die Mehrbeförderungskosten sowie die Ausgaben für Verzinsung, Abschreibung und Unterhaltung der für die Mehrleistung beschaffenen Betriebsmittel in Abzug gebracht werden.

Um überzeugend zu wirken, hätte der Verfasser den Einfluss auf den Betriebskoeffizienten darlegen müssen und zwar nicht nur für das Einführungsjahr, sondern auch für die folgenden Jahre, da die Ausgabevermehrung erst nach und nach zunimmt. Dies ist für einen einzelnen Zweig des gemeinsamen Betriebswesens allerdings recht schwierig, jedoch durchaus erforderlich, wenn der Nutzen einer bestimmten Maassnahme zahlenmässig nachgewiesen werden soll. Bekanntlich können bei erhöhten Einnahmen die Betriebsergebnisse ungünstiger werden, wenn die Bahnhofs-, Betriebs- und Werkstattsanlagen bereits vor Beginn des Verkehrszuwachses stark belastet waren. Wird es z. B. erforderlich, dass wegen geringer Ueberlastung häufig mit Vorspann gefahren werden muss, dann ist der Nutzen bereits zweifelhaft. Stärkere Maschinen bedingen entweder schwereren Oberbau wegen des grösseren Raddruckes, oder Veränderung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Werkstatts- und Schuppenanlagen wegen der grösseren Länge. Durch die Verzinsung der hierfür sowie für die Beschaffung der Lokomotiven aufgewandten Beträge, welche ganz allein dem Personenverkehr zur Last gelegt werden müssten, wird der Betriebskoeffizient wiederum ungünstig beeinflusst.

Aehnlich, wenn auch weniger durchsichtig, liegen die Verhältnisse bei den anderen Betriebseinrichtungen. Bahnhofs-, Werkstatts- und Sicherungsanlagen, welche den Anforderungen noch eben genügt haben, müssen erweitert werden. Um hierbei nicht unwirthschaftlich vorzugehen, sind meistentheils erhebliche Kosten verursachende Verschiebungen und Veränderungen nicht zu vermeiden. Wenn die neuen Anlagen vielleicht auch gemeinsamen Zwecken dienen, so ist doch folgerichtig Verzinsung und Unterhaltung fast ausschliesslich dem Personenverkehr zur Last zu legen, sofern ohne Vermehrung desselben der Umbau nicht hätte erfolgen brauchen und die ausschliessliche Berücksichtigung dieses Verkehrszweiges eine unzweckmässige Anlage ergeben hätte.

Nach den in dem Aufsatz gemachten Angaben, nach welchen die Platzausnutzung um etwa 2 %, die Zahl der beförderten Personen dagegen um rund 11 % gestiegen ist, muss die Zugverstärkung bereits im Jahre 1895 nicht unerheblich gewesen sein, besonders, da aus den Einnahmen hervorgeht, dass die geförderten Personen durchschnittlich grössere Strecken durchfahren haben müssen, als im Jahre 1894. Die Folgerung jedoch, die der Verfasser aus dem Besetzungsverhältniss gezogen hat, dass die II. Klasse im Vergleich zum Jahre 1894 nach Einführung der Kilometerhefte besser ausgenutzt gewesen ist als die III. Klasse, ist nur zutreffend, wenn bei der Zugverstärkung beide Klassen entsprechend berücksichtigt worden sind. Haben die Abtheile III. Klasse im Verhältniss einen grösseren Zuwachs erhalten, wie diejenigen II. Klasse, was nicht unwahrscheinlich ist, dann ist die gezogene Schlussfolgerung unrichtig.

Im übrigen scheint die nicht weiter begründete Behauptung des Verfassers, dass die Mehreinnahmen von 1 000 000 ℳ in den letzten 8 Monaten des Jahres 1895 den Kilometerheften zuzuschreiben seien, nicht stichhaltig zu sein. Würden die Einnahmen aus den Kilometerheften einen überwiegenden Antheil der Gesammteinnahmen bilden, dann könnte die Annahme zutreffen. Da aber im Jahre 1895 nur 1 841 702 ℳ Einnahme aus den Kilometerheften erzielt worden ist, müssten bei Berücksichtigung der Fahrpreisunterschiede über 60 % sämmtlicher Kilometerheftreisen ausgefallen sein, wenn die Hefte nicht eingeführt worden wären, um den Ueberschuss von 1 000 000 ℳ verschwinden zu lassen. (Denn 0,4 × 1 841 702 gibt 736 680. Die Differenz zwischen 841 702 und 736 680 ℳ wird mindestens gedeckt aus den höheren Fahrpreisen, die ja nach Angabe des Verfassers bis 50 % höher sein sollen.)

Es ist nun aber wohl anzunehmen, dass besonders diejenigen Personen, welche genöthigt sind, viele Reisen zu machen, zuerst und am meisten von der Vergünstigung der Hefte Gebrauch gemacht haben. Eine erhebliche Verkehrssteigerung würde daher auch ohne Einführung der Kilometerhefte eingetreten sein und ist anderen Umständen zuzuschreiben.

In den vorstehenden Ausführungen soll nur versucht werden, auf Grundlagen hinzuweisen, deren Berücksichtigung erst eine einwandfreie Beurtheilung des in dem angezogenen Aufsatz gegebenen Materials ermöglicht. Die Frage, ob die badische Staatsbahn mit der Einführung der Kilometerhefte in Wirklichkeit günstige Ergebnisse erzielt hat, wird nicht zu berühren beabsichtigt.

Mainz, den 12. November 1901. Schramke.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einrichtung von Pensionskassen für die Bamten der preussischen Privateisenbahnen.** Der Vorstand des Verbandes deutscher Privateisenbahnen in Berlin hatte sich an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten mit dem Antrage gewendet, es möge den Kleinbahnunternehmern die Schaffung von Beamtenpensionskassen im Verordnungswege aufgegeben werden. Der Minister hat hierauf geantwortet, dass diesem Antrage nicht entsprochen werden könne. Die Regelung des Pensionswesens der Privateisenbahnbeamten erfolge von Seiten der einzelnen Konzessionäre und sei, insoweit dies, wie namentlich bei erst kürzlich dem Betriebe übergebenen Bahnen, noch nicht in ausreichender Weise geschehen, in die Wege geleitet. Die Angabe, dass ein grosser Theil dieser Beamten ohne Pensionsansprüche sei, habe sich nach den angestellten Ermittelungen als unzutreffend erwiesen. Der Herr Minister hat gleichzeitige Abschrift dieses Erlasses den Eisenbahnkommissaren zugehen lassen und dabei bemerkt: „Es ist auch künftig darauf zu halten, dass die Privateisenbahnunternehmer gemäss den ihnen auferlegten Konzessionsbedingungen, d. h. in der Regel nach den Grundsätzen, welche bis zum Erlasse des Gesetzes vom 27. März 1872, betreffend die Pensionirung der unmittelbaren Staatsbeamten usw., für die Staatseisenbahnbeamten bestanden haben, entweder besondere Pensionskassen für jene Beamten einrichten oder aber einer geeigneten bestehenden, insbesondere der Pensionskasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen beitreten. Demnach ist wegen der erst kürzlich dem Betriebe übergebenen Privateisenbahnen das erforderliche in die Wege zu leiten. Dasselbe gilt von der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn sowie von der Peine-Ilseder und der Georgsmarienhütte-Eisenbahn, da die von den Unternehmern dieser Bahnen getroffene Fürsorge für ausreichend noch nicht zu erachten ist."

— **Arbeitsausgleichstellen der preussischen Staatsbahnen.** Die Eisenbahndirektion zu Erfurt hat nach Mittheilung des

„Berl. Akt." zur Durchführung des Erlasses des Ministers der öffentlichen Arbeiten, dass die Aushilfsbediensteten und Arbeiter, welche infolge des Verkehrsrückganges entbehrlich werden, nicht aus dem Eisenbahnbedienstete zu entlassen, sondern in geeigneter Weise anderweitig zu beschäftigen sind, Arbeitsausgleichstellen eingerichtet. Diesen haben die Dienststellen die bei ihnen entbehrlich werdenden Arbeiter wie den Bedarf an Arbeitskräften unmittelbar zu melden. So weit die Arbeitsausgleichstellen die ihnen als entbehrlich gemeldeten Arbeiter nicht unterbringen oder den Bedarf an Arbeitskräften nicht decken können, haben sie in Zeiträumen von je 10 Tagen einen Nachweis der bei der Direktion selbst gebildeten Central-Arbeitsausgleichstelle einzusenden, damit diese einen Ausgleich herbeiführen kann.

— **Eisenbahn- und Binnenschifffahrts - Frachten.** Aus Kreisen des östlichen Schifffahrtsgewerbes war der „Voss. Ztg." ein Schreiben zugegangen, in welchem gesagt war: „Die Hoffnung der Kleinschiffer, dass die Eisenbahn ausserstande sein werde, auf einmal den Gesammttransport des Rohzuckers zu bewältigen, ist gleichfalls zu nichte geworden; denn es hat sich z. B. die Eisenbahndirektion Bromberg dadurch zu helfen gewusst, dass sie leihweise das Wagenmaterial von sämmtlichen Privatbahnen, sogar von der ausländischen Warschau-Wiener Eisenbahn für längere Zeit entnommen hat."

Mit Bezug auf diese Stelle des betreffenden Schreibens geht der „Voss. Ztg." von der Eisenbahndirektion in Bromberg die nachstehende Erklärung zu:

„Die Behauptung in dem Artikel ‚Kampf zwischen Eisenbahn- und Binnenschifffahrts-Frachten' der zweiten Beilage zu Nr. 519 der ‚Voss. Ztg.' vom 5. November d. J., die königliche Eisenbahndirektion Bromberg habe, um den Gesammttransport des Rohzuckers zu bewältigen, leihweise das Wagenmaterial von sämmtlichen Privatbahnen, sogar von der ausländischen Warschau-Wiener Eisenbahn für längere Zeit entnommen, entspricht nicht den Thatsachen. Die Bedienung des Zuckerverkehrs hat vielmehr in dem laufenden Betriebsjahre glatt abgewickelt werden können, ohne dass es nothwendig geworden ist, aussergewöhnliche Maassnahmen zu dessen Bewältigung ergreifen zu müssen."

— **Frachtermässigung für Weissblechabfälle und Pflastersteine ab bezw. nach Bremen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem „Berl. Akt." zufolge dem am 13. Dezember d. J. zusammentretenden Landeseisenbahnrath eine Vorlage über Frachtermässigung für Weissblechabfälle von Bremen nach inländischen Entzinnungsanstalten sowie eine Vorlage über Frachtermässigung für Pflastersteine von Herdorf nach Bremen zur Aeusserung zugehen lassen.

— **Frachtermässigung für gerösteten Kaffee.** Von den Kaffeeröstereien in Bremen und Hamburg ist beantragt worden, dass der Artikel „gerösteter Kaffee" in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter aufgenommen werde und demgemäss der Versand als Eilgut zu Frachtgutsätzen erfolgen möge. Gegen diesen Antrag hat der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" zufolge die Handelskammer zu Köln in einer an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe Stellung genommen, in welcher darauf hingewiesen wird, dass eine solche Frachtherabsetzung ausschliesslich den Hafenstädten Hamburg und Bremen und den dort bestehenden Kaffeeröstereien zu Gute kommen werde, die an sich schon den binnenländischen Röstereien gegenüber dadurch im Vortheil wären, dass sie beim Bezuge des Rohkaffees für diesen keine Bahnfracht zu bezahlen und die mit dem Kaffee eingeschleppten Steine und andere Unreinigkeiten nicht mit zu verzollen brauchten. Ausserdem aber werde die beantragte Tarifermässigung aller Voraussicht nach in hohem Grade dem Auslande zu Ungunsten der inländischen Industrie zu Gute kommen. Gerade in den letzten Jahren seien an der belgischen und holländischen Grenze namhafte Kaffeeröstereien entstanden, die schon gegenwärtig mit dem Inlande in scharfen Wettbewerb treten. Die Gewährung weiterer Frachterleichterungen würde diesen Wettbewerb noch erheblich fühlbarer machen und umsomehr, als er dem Inlande gegenüber ebenso vortheilhaft gestellt ist wie Hamburg und Bremen. Der Kölner Handelskammerbezirk wie überhaupt das Binnenland würde daher einem zweifachen Wettbewerb ausgesetzt sein, der unter erheblich günstigeren Bedingungen arbeite.

Soweit uns bekannt, ist bislang die Aufnahme in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter nur solchen Waaren gewährt worden, die einem raschen Verderben ausgesetzt, zugleich aber nicht werthvoll genug sind, um die volle Eilgutfracht oder die Postpacketgebühren tragen zu können. Gewiss ist gerösteter Kaffee, namentlich auf längeren Transporten, sehr leicht schädlichen Einflüssen unterworfen, doch dürfte sein hoher Handelswerth die Gewährung einer Frachtermässigung bei Eilsendung wohl schwerlich gerechtfertigt erscheinen lassen.

— **Die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen** theilt uns über ihre Versuche folgendes mit:

Bei dem grossen Interesse, das dem Unternehmen der Studiengesellschaft allseitig entgegengebracht wird, erscheint es angezeigt, einige kurze Notizen über den Gang und die bisherigen Ergebnisse der Versuche bekannt zu geben und hierdurch die vielfach in öffentlichen Blättern gebrachten Mittheilungen zu ergänzen.

Anfangs September wurde mit den Versuchen auf der königlichen Militäreisenbahn begonnen. Diese Versuche mit den beiden Schnellbahnwagen fanden zunächst unter Vorspann einer Lokomotive statt, um die Wagen einzufahren und in ihren einzelnen Theilen reguliren zu können. Nach Beendigung der Vorversuche wurde mit den elektrischen Fahrten begonnen. Anfangend mit einer Geschwindigkeit von 60 km in der Stunde, wurde diese nach und nach auf 100, 120, 140 km gesteigert und erreichte den Höchstwerth mit 160 km in der Stunde bei einer Spannung des elektrischen Stromes in der Speiseleitung von mehr als 10 000 Volt. Auf europäischen Eisenbahnen ist mit mehr als 130 km Geschwindigkeit bisher nicht gefahren worden, und die grösste auf amerikanischen Bahnen erreichte Geschwindigkeit soll angeblich 140 km in der Stunde betragen haben.

Die Versuche sind sämmtlich günstig verlaufen und haben zu wichtigen Beobachtungen über die Schnelligkeit des Anfahrens und des Bremsens bei grösster Geschwindigkeit, über die Sichtbarkeit der Signale, über den Kraftverbrauch, den Luftwiderstand usw. Gelegenheit gegeben. Die elektrischen Leitungen, die Einrichtungen zur Stromabnahme, die elektrischen Apparate sowie die Wagen selbst haben sich vorzüglich bewährt, so dass in dieser Beziehung die Anwendung von noch grösseren Geschwindigkeiten unbedenklich erscheint. Dagegen wird der übrigens gute und normale Oberbau der Militäreisenbahn nach den gemachten Beobachtungen für eine stärkere Inanspruchnahme nicht für genügend widerstandsfähig erachtet. Bevor die Versuche weitergeführt werden können, ist deshalb im Interesse der Sicherheit eine Verstärkung der Gleise und Verbesserung der Bettung auf der Versuchsstrecke erforderlich. Ueber den Umfang und die Ausführung dieser Arbeiten werden zur Zeit Erhebungen angestellt.

— **Dampffährenverbindung Warnemünde-Gedser.** Von den vier Fähren, die künftig die Verbindung zwischen Warnemünde und Gedser vermitteln sollen, werden bekanntlich je zwei auf Rechnung der mecklenburgischen und der dänischen Regierung erbaut werden, nämlich je eine mit doppeltem Gleis versehene Schraubenfähre zum Gütertransport und eine Radfähre mit einem Gleis zum Personenverkehr. Die dänische Eisenbahnverwaltung hat dem „Berl. Akt." zufolge auf ihr Ausschreiben der beiden Fähren folgende Angebote erhalten. Es wurden gefordert: Für die Radfähre von: Schichau, Elbing 855 715 Kr.; Seebeck, Bremerhaven 985 000 Kr.; Vulkan, Stettin 1 025 540 Kr.; Vickers, Barrow, England 1 415 000 Kr. Für die Schraubenfähre von: Schiffs- und Maschinenbauerei, Helsingör 1 020 000 Kr.; Vulkan, Stettin 1 023 310 Kr.; Neptun, Rostock 1 046 925 Kr.; Seebeck, Bremerhaven 1 080 000 Kr.; Schichau, Elbing 1 091 475 Kr.; Hellerup Schiffswerft 1 300 000 Kr. und Vickers, Barrow 1 569 825 Kr.

— **Bayerische Eisenbahn - Gesetzentwürfe.** In der am 16. d. Mts. abgehaltenen öffentlichen Plenarsitzung der bayerischen Kammer der Reichsräthe gelangten die von der Staatsregierung vorgelegten, in Nr. 78 und 80 d. Ztg. mitgetheilten Gesetzentwürfe, betreffend: a) den zweigleisigen Ausbau der Staatseisenbahnen, die Verlängerung der Vorortdoppelbahn von Planegg nach Gauting und die Beschaffung von Fahrmaterial; b) die Erbauung einer zweigleisigen Hauptbahn von Donauwörth nach Treuchtlingen; c) die Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den in Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen zur Berathung. Sie wurden in der von der Abgeordnetenkammer beschlossenen Fassung bezw. Erweiterung ohne Erörterung einstimmig angenommen.

— **Beschaffung von Wohnungen für das Personal der bayerischen Staatseisenbahnen.** Am 12. und 13. d. Mts. gelangte der in Nr. 80 S. 1224 d. Ztg. veröffentlichte Gesetzentwurf in der Kammer der Abgeordneten zur Berathung. Für die betheiligten Kreise sind aus der dem Gesetzentwurfe beigegebenen Begründung besonders bemerkenswerth die Bedingungen, von deren Erfüllung auf Grund der bisherigen Erfahrungen sowohl zur Sicherung einer gesunden Entwickelung der baugenossenschaftlichen Bestrebungen, als auch gleichzeitig zur Wahrung der staatlichen Interessen die Gewährung staatlicher Darlehen an die Baugenossenschaften künftighin abhängig gemacht werden solle. Wir entnehmen hieraus im wesentlichen folgendes: a) Die Baugenossenschaften, welche staatliche Unterstützung anstreben, haben sich vor Eingehung finanzieller Verpflichtungen von grösserer Tragweite unter allen Umständen der Zustimmung der Staatsbahnverwaltung, und zwar schon **vor** Aufstellung des Bauprojekts und **vor** Abschluss von

Grundkauf- und Bauverträgen zu versichern. b) Der Kreis der Mitgliedschaft soll statutengemäss auf das im aktiven Dienste der Staatsbahnverwaltung stehende Personal beschränkt sein; durch Statutenbestimmung kann jedoch auch aktivem Post- und Telegraphenpersonal der Beitritt zur Genossenschaft gestattet werden; ferner kann im Statute vorgesehen werden, dass Wittwen von Genossen für die Dauer des Wittwenstandes als Mitglieder beitreten, sowie dass Genossen, die aus dem aktiven Dienste ausscheiden, Mitglieder bleiben können. c) Der statutengemäss einzuzahlende Geschäftsantheil muss mindestens 100 ℳ betragen, muss jedoch entsprechend höher bemessen sein bei Genossenschaften, die sich mit der Herstellung besserer Wohnungen, als sie den Durchschnittsbedürfnissen von Bediensteten oder Arbeitern entsprechen, befassen. d) Die Beleihung beschränkt sich auf Wohngebäude und die zu diesen gehörigen Grundstücke. Das Genossenschaftsunternehmen muss eine mindestens 5prozentige Verzinsung des Anlagekapitals nachweisen können, auch muss die Aufbringung der zur Bestreitung des Bauaufwandes erforderlichen Mittel (eigenes Vermögen der Genossenschaft oder entsprechend langfristige Darlehen Dritter) gesichert sein; die Baugenossenschaft soll in der Regel nicht unter 100 Mitglieder zählen. e) Das staatliche Darlehen soll nicht über 80 % des Schätzungswerthes des Baugrundes und der darauf errichteten Wohngebäude mit Nebenanlagen, keinenfalls aber mehr als 80 % des wirklichen Kostenaufwandes betragen; dasselbe soll auf dem beliehenen Grundstücke an erster Stelle hypothekarisch versichert sein, muss mit 3 % verzinst und vom Ablaufe des ersten Jahres nach Ingebrauchnahme der Wohnungen an durch Zahlung einer Jahresrente von in der Regel 4 % (3 % für Verzinsung und 1 % für Tilgung) verzinst und getilgt werden. Das staatliche Darlehn ist beiderseits vierteljährlich kündbar; doch stellt die Staatsregierung in Aussicht, von diesem Kündigungsrechte insolange keinen Gebrauch zu machen, als die daran geknüpften Bedingungen vollständig erfüllt werden. f) Im Falle freiwilliger Veräusserung der beliehenen Grundstücke ist das Darlehen sofort fällig; ausserdem hat die Genossenschaft in diesem Falle der Staatsbahnverwaltung als Entschädigung für die gebrachten Zinsopfer ein Kapital zu entrichten, das einer 1,5prozentigen Verzinsung des Darlehns vom Empfange desselben an entspricht. Zur Sicherung des staatlichen Entschädigungsanspruches ist Kautionshypothek auf den Genossenschaftsgrundstücken im Range nach den Baudarlehen zu bestellen.

Diejenigen der vorstehenden Bedingungen, welche darauf abzielen, die mit staatlicher Hilfe zustande gekommenen genossenschaftlichen Wohnungen in ihrer überwiegenden Anzahl dem im aktiven Staatsdienste befindlichen Personal vorzubehalten und hierdurch in gewissem Maasse zu Nebenbestandtheilen der Betriebseinrichtungen der Staatsbahnverwaltung zu gestalten, erscheinen um deswillen angezeigt und berechtigt, weil die den Genossenschaften zu bringenden Zinsopfer dem Eisenbahnbetriebe zur Last fallen; die Staatsregierung hält es daher für ihre Pflicht, bei Darlehensgewährung an die Baugenossenschaften dafür zu sorgen, dass die mit staatlichen Opfern geschaffenen Wohnungen ihrem Zwecke dauernd erhalten bleiben und nicht vielleicht gerade dann, wenn infolge von Steigerung der Bodenwerthe usw. die allgemeinen Miethpreise höher geworden sind und die Wohnungsbeschaffung für das Personal erst ihre volle wohlthätige Wirkung zeigt, aus spekulativen Gründen weiter veräussert und hierdurch ihrer Bestimmung, dem Personal billige und gesunde Wohnungen zu bieten, entzogen werden.

Bei der Berathung hat sich gezeigt, dass die grosse Mehrheit der Abgeordneten mit dem vorgelegten Gesetzentwurfe einverstanden ist. Für dieses Wohlwollen hat der zuständige Staatsminister den Abgeordneten im Interesse der Sache seinen Dank ausgesprochen. Der Gesetzentwurf wurde in unveränderter Fassung und einstimmig genehmigt.

— **Spiritusbeleuchtung bei den bayerischen Staatsbahnen.** Die bei dieser Verwaltung seit geraumer Zeit in Verwendung stehende Spiritusglühlichtbeleuchtung hat nach den Berichterstattungen der Eisenbahnbetriebsdirektionen ergeben, dass die Spiritusglühlampen für die Freibeleuchtung hinsichtlich ihrer Leuchtkraft vollständig befriedigen; dabei ist jedoch Voraussetzung, dass die Lampen reinlich gehalten und richtig sowie vorsichtig behandelt werden. Neben dieser ordnungsgemässen Behandlung der Lampen ist aber auf die Erhaltung ihrer Gebrauchsfähigkeit auch die rechtzeitige Auswechselung der Asbesteinlagen und deren Instandhaltung von grossem Einflusse, in welcher Hinsicht die damit betrauten Betriebswerkstätten beauftragt werden, für sachgemässe Unterweisung und Ueberwachung des Arbeiter- und Bedienungspersonals Sorge zu tragen.

— **Vergebung eichener Bahn- und Weichenschwellen für das Jahr 1902.** Von der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen wurde in den letzten Tagen der Bedarf an Schwellen an eine grössere Anzahl einheimischer Holzhändler in Lieferung vergeben. Sie umfasst: a) 61 500 Bahnschwellen I. Klasse und 53 200 Stück II. Klasse; b) 22 530 m Weichenschwellen I. Klasse und 126 230 m II. Klasse. Die Preise bewegen sich bei den eichenen Bahnschwellen I. Klasse zwischen 4,87 und 4,97 ℳ, bei II. Klasse zwischen 3,69 und 3,83 ℳ für das Stück; bei den eichenen Weichenschwellen I. Klasse zwischen 3,65 und 3,83 ℳ, bei II. Klasse zwischen 2,09 und 2,17 ℳ für das Meter. Der Gesammtkostenaufwand für sämmtliches Material beziffert sich auf nahezu 1 640 000 ℳ.

— In Bezug auf **Heizung der Personenwagen** hat die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen eine bereits früher an die vormaligen Oberbahnämter, dann an die Betriebswerkstätten, das Wagenaufsichts- und Zugpersonal ergangene besondere Weisung neuerdings in Erinnerung bringen lassen. Nach ihr soll beim Wiederanstellen der Heizung in gleicher Weise wie beim Vorwärmen der Züge verfahren werden, falls bei grösseren Aufenthalten der Personenzüge auf Stationen die Dampfheizung infolge irgend welcher Umstände, z. B. wegen Lokomotivwechsels usw., längere Zeit abgestellt werden musste. Damit durch diese Maassnahme keine Zugversäumnisse entstehen, haben sich Zugführer und Schaffner an der Bedienung der Regelungshebel in den Wagen zu betheiligen, während die Wagenwärter ihr Augenmerk hauptsächlich auf die Schlauchventile und den Schlusshahn zu richten haben; in den D-Zügen haben die Schaffner auch während der Fahrt sich öfter von der richtigen Wirkung der Heizung zu überzeugen und durch wiederholtes Umstellen der Regelungshebel für Abfluss des Niederschlagwassers zu sorgen. Das Lokomotivpersonal wird ausserdem auf die Beachtung der Bestimmung hingewiesen, nach welcher während der Heizung immer der festgesetzte höchste Dampfdruck von 3 Atm. in die Heizleitung gegeben werden muss.

— **Unterbringung überzähliger Eisenbahnarbeiter.** Die sächsische Staatseisenbahnverwaltung hat im Interesse ihrer Arbeiterschaft eine Anordnung zu dem Zwecke erlassen, die Folgen der durch den Verkehrsrückgang eingetretenen Arbeitsverminderung nach Möglichkeit zu mildern. Es handelt sich dabei um einen Austausch von überzähligen und mangelnden Arbeitskräften zwischen den verschiedenen Dienstzweigen, wie er auch durch die obenbesprochene Arbeitsausgleichstelle der preussischen Eisenbahndirektion Erfurt bezweckt wird. Es ist angeordnet worden, dass, wenn aus Mangel an ausreichender Arbeitsgelegenheit oder aus sonstigen nicht in der Person liegenden Gründen in einzelnen Zweigen des Eisenbahndienstes Arbeiter überzählig werden, diese womöglich an anderer Stelle als Ersatz für abgängige Arbeitskräfte im Eisenbahndienste unterzubringen sind. Ist eine Ueberführung der überzähligen Arbeiter des Stationsdienstes, des Bahnunterhaltungsdienstes, des Maschinendienstes, des Telegraphendienstes und des Werkstättendienstes in einen anderen der genannten Dienstzweige nicht angängig, so sind die überzähligen Arbeiter in der Regel den nächsten Eisenbahnbauunternehmern zuzuweisen. Letztere sind zu veranlassen, bei Einstellung neuer Arbeitskräfte oder bei Ergänzung ihrer Arbeiterbestände in erster Linie die ihnen von den Baudienststellen als geeignet bezeichneten überzähligen Eisenbahnarbeiter nach Möglichkeit anzunehmen und zu beschäftigen. Bis auf weiteres ist beim Abschlusse neuer Verträge mit Bauunternehmern diesen zur Pflicht zu machen, dass sie zu den in Frage kommenden Arbeiten geeignete Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung ebenso wie andere hierzu geeignete einheimische Arbeiter, die infolge Arbeitsmangels unbeschäftigt sind und die sich bei ihnen um Arbeit bewerben, vorzugsweise verwenden und dass im übrigen deutsche Reichsangehörige vor Reichsausländern zu berücksichtigen sind, soweit dadurch Bauausführung und Baufortschritt nicht beeinträchtigt wird. Die Bauunternehmer, denen eine solche Verpflichtung von der Generaldirektion auferlegt worden ist, werden künftig jedesmal nach Abschluss des Vertrages der betr. Betriebsdirektion namhaft gemacht werden. Die Betriebsdirektionen haben Verzeichnisse der überzählig gewordenen Arbeiter zu führen und für deren Unterbringung im Einvernehmen mit den vorbezeichneten Dienststellen und den in ihrem Bezirke befindlichen Baubüros Sorge zu tragen.

— **Riviera-Express.** Vom 1. Dezember ab wird auch in diesem Jahre der Riviera-Express wieder zwischen Berlin bezw. Amsterdam nach dem Süden verkehren, und zwar ist er jetzt als täglicher Luxuszug in den Fahrplan eingestellt worden. Er hat seinen Ausgang von Berlin (Anh. Bhf.) 3.25 und trifft über Bebra um 11.25 in Frankfurt a/M. ein. Der von Amsterdam kommende Theil verlässt Amsterdam um 1.55 und erreicht Frankfurt a/M. um 11.10. Von dort aus gehen beide Theile vereinigt um 11.40 weiter über Worms (12.40), Strassburg (3.00), Belfort (5.15), Lyon (11.31), Marseille (4.18), Nizza (7.57) bis Mentone (8.45). In umgekehrter Richtung verlässt der Riviera-Express 9.39 Mentone und trifft in Frankfurt a/M. um 8.50 am nächsten Vor-

mittag ein. Von Frankfurt a/M. geht der Zug dann wieder getrennt um 9.15 nach Berlin und um 9.5 nach Amsterdam. Ankunft in Berlin 5.35; in Amsterdam 4.22. Die Züge, die aus Schlaf- und Speisewagen zusammengestellt sind, können von allen mit Schnellzugskarten I. Klasse versehenen Reisenden gegen Entrichtung eines festen Zuschlages benutzt werden.

— **Eisenbahnreform und Sozialdemokratie.** Eine Zusammenkunft sozialdemokratischer Volksvertreter Süddeutschlands hat vor einigen Tagen in Mainz stattgefunden. An den Berathungen nahmen acht bayerische, fünf württembergische, vier badische und drei hessische Abgeordnete theil. Der wichtigste Gegenstand der Tagesordnung war die Eisenbahnreform. Nach der „Frankf. Ztg." wurde beschlossen:

„Die Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens kann erst dann von allseitigem Vortheil und annehmbar sein, wenn den Landesnetzen — unbeschadet der nothwendigen Zusammenfassung und im Rahmen allgemeiner Normen — eine bestimmte Selbstständigkeit und den Landtagen das Kontrolrecht gesichert wird. Nur dadurch wird eine wirksame Verantwortung geschaffen, das örtliche Interesse gewahrt und dem Antrieb zum Fortschritte der erforderliche Spielraum gegeben. Des weiteren muss das Tarifwesen, das heute thatsächlich in den Händen der Regierung liegt, dem parlamentarischen Bestimmungsrecht unterstellt werden. Ohne diese Voraussetzung würde eine Vereinheitlichung — gleichviel unter welchen Formen — die preussische Eisenbahnverwaltung mit ihrer rein fiskalischen Tendenz, ihrer Feindschaft gegen jede einschneidende Verkehrsreform, ihrer Unterdrückung des Personals und ihren politischen Sonderzwecken nur noch weiter ausdehnen und ihre verderblichen Folgen noch verschärfen. Deshalb ist jede Anbahnung von Eisenbahngemeinschaften mit Preussen aus wirthschaftlichen und politischen Gründen mit allen Mitteln entschieden zu bekämpfen; aber auch die Uebernahme der Eisenbahn auf das Reich, die ohnehin infolge der Weigerung Preussens aussichtslos ist, würde zur Zeit und unter den gegebenen Umständen mehr Nachtheile als Vortheile bieten. Es soll in den Landtagen zur Ausbahnung einer entschiedenen Tarifreform nachdrücklich auf ein möglichst weitgehendes Zusammenwirken der süddeutschen Länder, vor allem auf die Herstellung einer Tarifgemeinschaft, die Verbilligung der Personen- und Gütertarife hingewirkt werden."

Eine andere Stellungnahme war ja von der süddeutschen Sozialdemokratie nicht zu erwarten. Bezeichnend ist die in diesen Kreisen herrschende Furcht vor der kräftigen Hand des preussischen Staates.

— **Zum Raubmordversuch bei Mönchehof.** Das Schwurgericht verurtheilte der „B. B.-Ztg." zufolge am 15. d. Mts. den ehemaligen Stationsdiätar Wilhelm R a t h g e b e r aus Eschwege, welcher am 3. Oktober auf den holländischen Kaufmann Ludwig van Westrum im Schnellzuge bei Mönchehof einen Raubmordversuch gemacht hatte, wegen dieses Verbrechens sowie wegen Entwendung eines Freifahrtscheines und wegen Urkundenfälschung zu einer Gesammt-Zuchthausstrafe von 12 Jahren 6 Monaten und 7 Jahren Ehrverlust.

Oesterreich-Ungarn.

— **Fahrkartensteuer.** Der Steuerausschuss des österreichischen Abgeordnetenhauses hat den von der Regierung vorgelegten Gesetzentwurf über die Einführung einer Fahrkartensteuer (vergl. Nr. 41 S. 651 d. Ztg.) in zwei Sitzungen einer allgemeinen Berathung unterzogen und nach deren Abschluss den Gesetzentwurf einem Unterausschusse überwiesen.

Bei der Berathung im Steuerausschusse wurden gegen den Gesetzentwurf mancherlei Bedenken geltend gemacht. Die Vertreter der jungtschechischen Partei erklärten, dass sie aus politischen Gründen nicht in der Lage seien, der gegenwärtigen Regierung eine neue Steuer zu bewilligen, während ein Theil der deutschen Abgeordneten den Standpunkt vertrat, dass es unthunlich erscheine, eine neue Steuer zu bewilligen, bevor das Budget für das Jahr 1902 im Abgeordnetenhause durchberathen und festgestellt sei, ob die Einführung der neuen Steuer unvermeidlich sei. Von einer Seite wurde darauf hingewiesen, dass es nicht gut anginge, den Verkehr in einer Zeit wirthschaftlichen Niederganges mit einer neuen Steuer zu belasten; ausserdem wurde von Abgeordneten verschiedener Parteien betont, dass durch die Fahrkartensteuer abermals die ärmsten Schichten der Bevölkerung empfindlich getroffen werden. Es wurde angeregt, die Steuer auf die I. und II. Klasse zu beschränken oder doch den Steuersatz in der I. und II. Klasse zum Zwecke der Entlastung der Reisenden III. Klasse zu erhöhen. Von mehreren Seiten wurde gegen die im Gesetzentwurfe vorgesehene Bemessung der Fahrkartensteuer mit Prozenten des Fahrpreises (12 % bei Hauptbahnen, 6 % bei Lokalbahnen und 3 % bei Kleinbahnen) ins Treffen geführt, dass eine solche Auftheilung der Steuer angesichts der ungleichen Tarife bei den einzelnen Bahnen zu grossen Härten führe, indem bei Reisen auf Privatbahnen mit theuren Tarifen die Bevölkerung für Reisen auf einer bestimmten kilometrischen Entfernung nicht blos einen höheren Fahrpreis, sondern im Zusammenhange damit auch eine höhere Fahrkartensteuer zu entrichten haben werde, wie bei Reisen auf den Staatsbahnen und auf Privatbahnen mit billigeren Tarifen. Es wurde deshalb angeregt, die Fahrkartensteuer nicht nach Prozenten des Fahrpreises zu bemessen, sondern Steuersätze nach Kilometern und Klassen festzustellen. Es wird nun Sache des Unterausschusses sein, die aus der allgemeinen Berathung hervorgegangenen Anregungen des näheren zu prüfen.

— **Der österreichische Staatseisenbahnrath** wird, wie wir bereits jüngst meldeten, am 30. d. Mts. zu seiner diesjährigen Herbstsitzung zusammentreten. An diesem Tage werden die drei ständigen Ausschüsse die Verhandlungsgegenstände der Vorberathung unterziehen, die Vollsitzung des Staatseisenbahnrathes wird am 2. Dezember stattfinden. Unter den aus dem Kreise der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes eingebrachten und demnächst zur Verhandlung gelangenden Anträgen befindet sich auch ein solcher, betreffend die Herabsetzung der Tarife der österreichischen Nordwestbahn und der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.

— **Der Bau der neuen Alpenbahnen.** Die Ausschreibung der Arbeiten am Tauern-, Wocheiner und Karawankentunnel dürfte im Laufe des Dezember erfolgen, während die Vergebung der Arbeiten am Bosrucktunnel im Frühjahre stattfinden soll. Da den Bewerbern voraussichtlich eine Frist von 6 Wochen zur Ueberreichung ihrer Angebote gewährt werden dürfte, so wird die Vergebung der Arbeiten an den drei Tunneln voraussichtlich im Laufe des Februar, spätestens anfangs März erfolgen können. Inzwischen ist an der Nordseite des Wocheiner und des Karawankentunnels mit der probeweisen elektrischen Bohrung begonnen worden, zu welchem Zwecke daselbst je vier von der Firma Siemens & Halske beigestellte Bohrmaschinen in Betrieb gesetzt worden sind. Sollten diese Versuche, welche wohl einige Monate erfordern werden, wie zu erwarten, ein befriedigendes Ergebniss haben, so wird die elektrische Bohrung endgültig eingerichtet werden. Dieses Bohrungssystem würde eine nicht unerhebliche Ersparniss in Bezug auf die Kosten der Tunnelbauten ermöglichen. Die Ausarbeitung der Einzelpläne für die offenen Strecken wird, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, eifrig betrieben. Von ihnen wird jenes für die Strecke Schwarzach-Gastein voraussichtlich schon bis zum nächsten Frühjahre fertig gestellt sein, so dass im Frühjahre 1902 die politische Begehung und Enteignungsverhandlung wird vorgenommen werden können, woran sich die Bauausschreibung und Bauvergebung anschliessen wird. Es ist anzunehmen, dass mit dem Bau dieser Strecke, welche 1904 vollendet sein soll, im Laufe des nächsten Sommers begonnen werden wird.

— **Bozen-Meraner Bahn und Vintschgaubahn.** Wie die „Neue Freie Presse" meldet, sind die Verhandlungen, welche zwischen der Regierung und der Bozen-Meraner Bahn wegen Kapitalsbetheiligung der Gesellschaft an dem Baue der Vintschgaubahn geführt wurden, im Wesen beendigt. Die Bozen-Meraner Bahn leistet einen Kapitalsbeitrag von 1 600 000 Kr., für welche sie Stammaktien der Vintschgaubahn übernimmt. Zur Beschaffung dieser Summe wird die Bozen-Meraner Bahn eine Prioritätsanleihe auflegen, welche auch das Erforderniss für die durchzuführenden Investitionen bedecken wird. Zu letzteren gehören die Vermehrung des Fahrparkes, die Verlegung des Bahnhofes in Meran sowie die Regelung der Etschdämme, so weit sie die Bahntrasse berühren. Die Bozen-Meraner Bahn wird in Kürze eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen, welche über die erforderliche Geldbeschaffung und Kapitalsbetheiligung Beschluss fassen wird.

— **Eröffnung der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub.** Am 17. d. Mts. wurde diese im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehende Lokalbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben. Sie beginnt in der Station Lundenburg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, benutzt zunächst die Strecke Lundenburg-Feldsberg dieser Bahn, zweigt dort ab und führt über Unter-Themenau nach Eisgrub.

— **Lokomotivbestellung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Der Verwaltungsrath hat in seiner am 8. d. Mts. abgehaltenen Sitzung die Bestellung von sieben Lokomotiven beschlossen, deren Bau der Wr.-Neustädter Lokomotivfabrik übertragen wurde.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellen sich nach den vorliegenden vorläufigen Ausweisen im Oktober d. J. wie folgt:

	Oktober 1901	gegen Oktober 1900
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	7 648 971	— 534 635
Südbahngesellschaft	9 468 707	— 204 159
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	5 940 241	— 290 987
österr. Nordwestbahn:		
garantirtes Netz	2 335 685	— 162 400
Ergänzungsnetz	1 430 019	— 299 051
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	724 715	— 103 539
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1 370 926	+ 60 611
Buschtêhrader Bahn Lit. A	894 413	— 30 830
" " " B	1 403 809	— 189 890
böhmische Nordbahn	1 014 314	— 62 766

Die Mindereinnahmen seit Jahresbeginn haben bis Ende Oktober bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Höhe von 2 674 528 Kr. erreicht. Bei der Südbahn beträgt die bisherige Mindereinnahme 2 645 994 Kr., bei der Staatseisenbahngesellschaft 1 242 541 Kr., bei der garantirten Linie der österreichischen Nordwestbahn 425 862 Kr., bei der Elbethalbahn 1 374 917 Kronen.

— **Zillerthalbahn.** Bei dieser Bahn hat sich eine Ueberschreitung des bei der Konzessionirung festgestellten Baukapitals ergeben, indem die Herstellung der bereits im Betriebe stehenden Theilstrecke Jenbach-Zell am Ziller gegenüber dem für die gesammte Linie Jenbach-Mayrhofen festgestellten Anlagekapitale einen Mehraufwand von rund 170 000 Kr. erfordert. Die Verwaltung der Gesellschaft ist nun mit der Regierung wegen Flüssigmachung des in dem Sicherstellungsgesetze vom Jahre 1896 gewährten Staatsbeitrages im Höchstbetrage von 300 000 Kr. in Verhandlung getreten. Hierbei haben die Vertreter der Regierung vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Minister die Bereitwilligkeit der Staatsverwaltung zur Flüssigmachung eines Theilbetrages des Staatsbeitrages unter gewissen Voraussetzungen erklärt. Die Konzessionsinhaber haben sich aus diesem Anlasse anheischig gemacht, den Nachweis für die finanzielle Sicherstellung des Ausbaues der Fortsetzungsstrecke Zell-Mayrhofen, welche ohne weitere Inanspruchnahme von Staatsmitteln erfolgen soll, zu erbringen. Es ist daher alle Aussicht vorhanden, dass nun auch die Fortsetzungsstrecke von Zell nach Mayrhofen, durch welche die wirthschaftlichen Vortheile, welche die genannte Lokalbahn dem Zillerthale zu bringen berufen ist, erheblich steigen würden, alsbald der Verwirklichung zugeführt wird.

— **Tarifbegünstigungen der ungarischen Staatsbahnen.** Die Vorarbeiten behufs Erneuerung der Tarifbegünstigungen für das kommende Jahr sind, wie verlautet, von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen bereits fertiggestellt worden und sollen die betreffenden Vorschläge schon binnen kürzester Frist dem Handelsministerium behufs Genehmigung unterbreitet werden. Es wird voraussichtlich möglich sein, diesmal die Erneuerung der Jahresbegünstigungen rechtzeitig, d. i. noch vor Jahresschluss, zu verlautbaren.

— **Preiserhöhung bei Lieferungen der ungarischen Eisenwerke.** Die ungarische Regierung hat die Bestellung von 7 000 Eisenbahnwagen beschlossen, welche binnen drei Jahren von den ungarischen Fabriken herzustellen sind. Einen namhaften Theil der Lieferung hat die Wagenbauabtheilung der Maschinenfabriksgesellschaft Ganz & Cie. übernommen. Zur Deckung ihres Bedarfs veranstaltete die letztgenannte Gesellschaft eine öffentliche Ausschreibung, bei welcher die Lieferung von rund 24 000 dz Eisen und Eisenbestandtheile vergeben wurde. Die ungarischen Eisenwerke haben sich bei dieser Ausschreibung nicht unterboten, vielmehr übereinstimmende Angebote gestellt, und hierdurch eine nambafte Preiserhöhung erzielt.

Uebrige europäische Länder.

— **Ueberlastung auf den belgischen Eisenbahnen.** Der Ausschuss, welcher damit betraut ist, den Unregelmässigkeiten auf den belgischen Eisenbahnen abzuhelfen, hat festgestellt, dass auf den Rangir- und Anschlussbahnhöfen eine beträchtliche Anzahl Wagen sich ansammelt, die ihnen nicht zukommen. Bald sind es von der regelmässigen Strecke durch Nachlässigkeit abgelenkte Fahrzeuge, bald von den Bestimmungsstationen unter dem Vorwand der Ueberlastung verweigerte; häufig suche man eine zukommende Arbeit auf benachbarte Stationen abzuschieben. Die Verwaltung der Staatsbahnen will diesem Missstande gründliche Abhilfe schaffen. Die Dienstleiter sollen nicht nur die Unregelmässigkeiten streng unterdrücken, sondern auch prüfen, ob die im Rückfalle schuldigen Beamten noch auf der Höhe ihrer Aufgabe stehen. Anderenfalls sollen sie versetzt worden. Das dieserhalb an das Personal gerichtete Rundschreiben betont, jede schwierige Lage könne durch Maassregeln eigener gesunder Initiativen behoben werden.

— **Verstaatlichung der schweizerischen Nordostbahn.** Dass die allein noch fehlende Zustimmung des eidgenössischen Parlaments zu dem Rückkaufsvertrage nicht zweifelhaft ist, zeigt schon die Thatsache, dass die Kommission des Ständeraths einstimmig beschloss, letzterem die Genehmigung zu empfehlen. Die jetzt erschienene Denkschrift des Bundesraths an die Bundesversammlung, welche gleichfalls die Genehmigung empfiehlt, führt aus, dass ein freihändiger Rückkauf der gesammten Nordostbahnunternehmung ein Opfer werth sei. Im Falle der Nichtverständigung wäre bei der Auseinanderreissung des Netzes eine sehr schwere Einzelprüfung der Rechnungen nothwendig gewesen, endlose Prozesse wären gefolgt, durch Aufnahme des Konkurrenzkampfes mit den nicht verstaatlichten Linien wäre ein vernünftiger Betrieb erschwert, die Landestheile der letzteren hätten sich benachtheiligt gefühlt usw. Der bewilligte Preis sei allerdings erheblich höher (500 Fr. für die Aktien in 3,5 prozentigen Obligationen gegen 336,5 Fr.) als der zur Rückkaufsbotschaft berechnete Liquidationswerth; man müsse aber beachten, dass die Berechnungen der Rückkaufsbotschaft sich auf die Voraussetzung einer Zusammenlegung der Konzessionen stützte, diese jedoch nicht zu erreichen war. Der Bundesrath setzt auseinander, dass er eine Aufrundung des Kaufpreises auf 80 000 000 Fr. und die Bezahlung eines Opfers für den freihändigen Rückkauf habe gewähren können, weil ihm, der ja anders rechnen dürfe als die Bahngesellschaft, die Bahn auch bei den jetzigen ungünstigen Verhältnissen doch noch eine „Rendite" von 4 % abwerfe. Eine gütliche Beseitigung aller drohenden Schwierigkeiten sei auch für den Bund sehr erwünscht gewesen.

— **Verkehrsstockung auf Bahnhof Genua.** Die Kohlenverlader Genuas erliessen einem Telegramm der „B. B.-Ztg." zufolge einen energischen Protest gegen die Generaldirektion der Mittelmeerbahn, die statt der täglich zugesagten 500 Wagen in den letzten Tagen wesentlich weniger gestellt hat. Sie drohten, die Verfrachtung unter Haftbarmachung der Gesellschaft für den entstandenen Schaden ab 15. d. Mts. gänzlich einzustellen, falls nicht sofort Abhilfe geschaffen werde.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahn Damaskus-Mekka.** Der bekannte Erbauer der meisten in den verflossenen 12 Jahren in der Türkei fertiggestellten Eisenbahnen, kaiserlich deutscher Geheimer Baurath v. Kapp, wurde nach einer den Berliner „N. Nachr." aus Konstantinopel zugehenden Meldung von der unter dem Präsidium des Sultans stehenden Kommission für den Bau der Bahn Damaskus-Mekka beauftragt, die bisher in Angriff genommenen Arbeiten zu besichtigen und zu beurtheilen und Vorschläge über die Fortsetzung und baldmöglichste Beendigung dieser Linie zu machen. Herr v. Kapp weilt z. Zt. als Generalinspektor der französischen Régie générale des chemins de fer (Verwaltungsrathspräsident Graf Vitali junior), die ausser chinesischen Bahnen derzeit die syrische Linie baut, in Beirut: er hat den Auftrag angenommen und wird demnächst mit der Besichtigung beginnen.

— **Küstenbahn in Togo.** Mit dem Bau der Küstenbahn von Lome über Porto Seguro nach Klein-Popo ist einem in der „D. Kolon.-Ztg." auszugsweise wiedergegebenen Berichte des kolonial-wirthschaftlichen Komitees zufolge begonnen worden. Vorläufig stellt man den Unterbau fertig und beginnt mit dem Oberbau nach Fertigstellung der Landungsbrücke bei Lome. Der Bahnbau ins Innere (Lome-Atakpane) steht dagegen noch weit im Felde. Von einer Reihe von Eisenbahnbaufirmen werden inzwischen Kostenanschläge eingeholt; indessen sind über die Ausführungsbedingungen neue Verhandlungen mit den Unternehmern erforderlich. Die nach Angabe von Dr. Gruner fertiggestellte Verkehrskarte von Togo zeigt, dass sämmtliche wichtigeren Verkehrswege aus dem Innern nach der Küste, auch nach der englischen Goldküste, ihren Kreuzungspunkt in Misahöhe haben. Demgemäss würde durch die Bahn der Verkehr aus dem Innern anstatt nach Quittah nach Lome geleitet werden können. Dieser deutsche Hafen wird vor den fremden benachbarten Häfen bald auch den Vorzug der Landungsbrücke und der Küstenbahn haben. Dass die Bahn nach Misahöhe

dichtbevölkerte Gebiete berühren und das Herz der Produktion treffen würde, zeigt die vom kolonial-wirthschaftlichen Komitee fertiggestellte Wirthschaftskarte Togos. Aus ihr ergibt sich der derzeitige Stand der den Eingeborenen und Europäern gehörigen Anpflanzungen: die Kokospalmenzone längs der Küste, die bereits ausfuhrfähige und die noch durch die Bahn zu erschliessende Palmöl- und Palmkernzone, die Kautschukzone, das Vorkommen von Baumwolle, Mais, Kolanuss, Reis, Erdnuss, Viehzucht. Die Nothwendigkeit des Bahnbaues drängt sich dem kolonial-wirthschaftlichen Komitee um so mehr auf, als dessen Baumwollexpedition und die Versuchspflanzung Tove durch die Viehsterbe fast ihr ganzes Vieh verloren hat.

— **Dynamitattentat auf einen Eisenbahnzug in Nordamerika.** Wie der „B. B.-Ztg." aus Newyork unterm 16. d. Mts. berichtet wird, hat man den Versuch gemacht, einen Expresszug der Northern Central-Eisenbahn zwischen Harrisbury und Baltimore mit Dynamit in die Luft zu sprengen. Drei Wagen wurden zur Entgleisung gebracht. Personen wurden nicht verletzt. Man glaubt, dass die Verbrecher es darauf abgesehen hatten, im Zuge befindliches Geld zu rauben.

Allgemeines.

— Als Beispiel neuesten **Lokomotivschuppenbaues in Amerika** kann die grosse Ringschuppenanlage gelten, welche die Lake, Shore & Michigan Southern Ry. in Collinwood (Ohio) errichtet hat. Schon durch ihren Umfang verdient sie Beachtung. Denn der einen Winkel von rund 230° umfassende Ring enthält, dem Oktoberhefte des „Am. Eng. & Rr. Journ." zufolge, 35 Stände für Lokomotiven mit Tender. Er kann noch durch Anbau von 15 Ständen erweitert werden. Dass dann 50 Maschinen auf eine Drehscheibe angewiesen sind, könnte Bedenken erregen. Es ist aber Raum vorhanden, um die ganze Anlage zu verdoppeln, wobei das jetzt errichtete Nebengebäude zwischen beide Ringe zu liegen kommen würde.

Die Maschinen haben einen Drehscheibendurchmesser von 22,1 m und eine Schuppentiefe (einschl. Mauern) von 25,1 m erfordert. Die Stände sind recht eng aneinander gedrängt. Das Dach ist in einfachster Art flach und pultartig, ganz aus Holz auf je zwei Stielen zwischen den Ständen hergestellt.

Den grössten Werth hat man darauf gelegt, dass die zum Schuppen gehörenden Gleisanlagen auskömmlich bemessen, zweckmässig angeordnet und mit Vorrichtungen zum Reinigen der Aschkasten und Kessel sowie zum Einnehmen von Kohlen und Streusand reichlich versehen wurden, damit die den Schuppen aufsuchenden Maschinen thunlichst kurze Zeit dem Dienste entzogen werden. An Rohrleitungen im Innern des Schuppens zum Ablassen des Dampfes aus den Kesseln, zum Ausspülen der letzteren usw. ist mehr vorgesehen, als diesseits üblich. Auch für die schnelle Beseitigung der Asche wurde gesorgt. Sie gelangt aus den Maschinen in Kästen, die auf kleinen Rollwagen in den Reinigungsgruben vor dem Schuppen stehen. Die Kästen werden mittelst eines von einem Mann bedienten Laufkrahns gehoben und in einen auf einem Nebengleis stehenden Wagen zur Abfuhr entladen. Dem Personal stehen im Nebengebäude Kleiderschränke und Toilettenräumen zur Verfügung, aber keine Uebernachtungsgelegenheit. Im übrigen enthält das Nebengebäude eine kleine Werkstatt und Vorrathsräume.

Dass man der Reinigung des Lokomotivspeisewassers in Amerika neuerdings erhöhte Aufmerksamkeit zuwendet, und dass Einrichtuugen hierfür vielfach geplant werden, sei nur kurz erwähnt. Ebenso wollen wir auf eine maschinelle Anlage zum Trocknen, Aufbewahren und Abgeben des Streusandes an die Lokomotiven hinweisen, welche von der Chicago, Milwaukee & St. Paul-Bahn ausgeführt ist und auf Seite 315 unserer oben angeführten Quelle mit Abbildungen mitgetheilt wird.

Entscheidungen österreichischer und ungarischer Gerichte in Eisenbahnsachen.

Wir veröffentlichen nachstehend aus dem Jahrgang 1899 der vom Ministerialrath Dr. Röll herausgegebenen Sammlung eisenbahnrechtlicher Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte — mit Zustimmung des Herrn Verfassers — die wichtigsten Rechtssprüche.*)

*) Vergl. die Entscheidungen vom Jahre 1898 in Nr. 18 u. ff. Jahrg. 1900 d. Ztg.

A. Entscheidungen österreichischer Gerichte.

Konzessionsrecht.

Die Eisenbahnen sind zu nachträglichen, in der Konzession nicht vorgesehenen Herstellungen für Militärzwecke nicht verpflichtet. O. G.-H. 8. Juli 1899 Z. 5000.

Enteignung.

Die Enteignung ist auch für die Herstellung von Ersatzwegen zulässig, welche die Eisenbahn an Stelle der infolge der Bahnanlage aufgelassenen öffentlichen Wege herzustellen verpflichtet ist. V.-G.-H. 26. Januar 1899. Z. 609.

Die Feststellung der Unrichtigkeit der thatsächlichen Voraussetzungen eines Entschädigungserkenntnisses kann auf Grund von Umständen, welche dem Enteigneten erst nach Rechtskraft des Entschädigungserkenntnisses bekannt wurden, auch nach Ablauf der im § 31 des Enteignungsgesetzes festgesetzten Frist beantragt werden. O. G.-H. 7. November 1899. Z. 16302.

Haftpflicht für körperliche Verletzungen.

Die körperliche Beschädigung eines in Ausübung des Dienstes begriffenen Bahnbediensteten anlässlich des Ausgleitens auf einer vereisten Drehscheibe fällt unter das Haftpflichtgesetz. O. G.-H. 11. Januar 1899. Z. 16117 ex 1898.

Es liegt Selbstverschulden vor, wenn ein unmündiges Kind trotz der Ermahnungen der Bahnorgane sich an die Wagenthür lehnt und aus dem fahrenden Zuge hinausstürzt. Ein Mitverschulden trifft jene Personen, denen die pflichtmässige Ueberwachung des Kindes obliegt. O. G.-H. 18. Januar 1899. Z. 16036 ex 1898.

Die Bahn haftet nicht für den Unfall, welcher dadurch entsteht, dass ein Reisender dem Verbote zuwider vor völligem Stillstande des Zuges auf die Plattform des Wagens tritt. O.-L.-G. Wien 24. Januar 1899. Z. B c T 24/29.

Die Bahn ist nicht ersatzpflichtig, wenn nach erfolgter Heilung der Tod des Verunglückten eintritt, ohne dass zwischen dem Tode und dem Unfalle ein direkter Zusammenhang nachgewiesen werden kann. O. G.-H. 26. Januar 1899. Z. 16329 ex 1898.

Die Eisenbahn haftet nicht für die Schädigung der Gesundheit ihrer Bediensteten infolge der zur regelmässigen vertragsmässigen Dienstleistung gehörigen Thätigkeit. Der Lauf der Verjährung beginnt bei Schadenersatzklagen aus gesundheitsstörenden Dienstverrichtungen von Eisenbahnbediensteten erst mit dem Augenblicke, wo der Eintritt einer Gesundheitsstörung wahrgenommen wird. O. G.-H. 17. Januar 1899.

Wenn in einer Haltestelle das Ueberschreiten der Gleise durch die Reisenden geduldet wurde, haftet die Eisenbahn für Unfälle, welche dadurch herbeigeführt werden, dass keine Vorsichtsmaassregeln getroffen sind, um das Ueberschreiten der Gleise beim Herannahen eines Zuges zu verhindern. O. G.-H. 6. April 1899. Z. 245.

Anwendung des Haftpflichtgesetzes auf einen Unfall, welchen ein Lokomotivbediensteter in Ausübung des Dienstes durch Sturz infolge mangelhafter Konstruktion einer Treppe erleidet. O. G.-H. 19. April 1899. Z. 2185.

Wenn auch nach den Umständen, unter welchen sich ein Unfall ereignet, alle Wahrscheinlichkeit dafür spricht, dass er auf Selbstverschulden des Verletzten zurückzuführen ist, so muss die Eisenbahn gleichwohl zur Befreiung von der Haftpflicht den Beweis über das Vorhandensein eines eigenen Verschuldens des Verletzten führen. O. G.-H. 24. Mai 1899. Z. 5002.

Die anlässlich der Ausbesserung eines Gleisewechsels erlittene Verletzung fällt unter das Haftpflichtgesetz. O. G.-H. 26. Mai 1899. Z. 3267.

Wird der Verlauf eines bei einem Bahnbediensteten bereits vorhandenen organischen Leidens durch einen in Ausübung des Dienstes erlittenen Eisenbahnunfall derart beschleunigt, dass der Betreffende vorzeitig erwerbsunfähig wird, so gebührt diesem Bediensteten Ersatz. O. G.-H. 6. Juni 1899. Z. 5833.

Die schriftliche Erklärung der bei einem Eisenbahnunfalle verunglückten Person, worin sie gegen eine Abfindungssumme auf alle weiteren Ersatzansprüche verzichtet, kann nicht unter Hinweis darauf angefochten werden, dass sich diese Person zur Zeit des Vergleichsabschlusses wegen finanzieller Noth in einer Zwangslage befunden hat. O. G.-H. 30. Juni 1899. Z. 6881.

Die Eisenbahnunternehmung haftet für die durch verspätetes Schliessen der Schranken seitens des Wächters verschuldete Beschädigung von Personen und Sachen. O. G.-H. 25. Juli 1899. Z. 1023.

Ein Geschäftsmann, dessen Erwerbsfähigkeit durch einen erlittenen Eisenbahnunfall beeinträchtigt wird, muss den ihm hierdurch entgehenden Gewinn mittelst seiner Geschäftsbücher nachweisen, widrigenfalls dieser nach freiem richterlichen Ermessen festgesetzt wird. O. G.-H. 1. August 1899. Z. 8858.

Das unachtsame Schliessen der Wagenthür durch den Konduktör während des Aufenthaltes des Zuges in einer Station, wobei einem Reisenden der Daumen im Thürrahmen eingeklemmt wird, fällt unter das Haftpflichtgesetz. Vom Schmerzensgelde und von der Entschädigung für Verdienstentgang können Zinsen nicht gefordert werden. O.-L.-G. Lemberg 5. August 1899. B. c. 138/99.

Die Eisenbahn haftet nicht für das Ueberfahren eines Kindes, welches bei geschlossenen Bahnschranken den Bahnkörper überschreitet. O. G.-H. 27. September 1899. Z. 13 273.

Das Ausgleiten eines Magazinarbeiters auf dem Verladeblech ist kein gewaltsames und unabwendbares Ereigniss. O. G.-H. 3. Oktober 1899. Z. 3939.

Das Hinabstürzen in einen Putzkanal infolge Ausgleitens ist kein gewaltsames und unabwendbares Ereigniss. O. G.-H. 3. Oktober 1899. Z. 6777.

Die Eisenbahn haftet für die Beschädigung, welche sich ein Reisender dadurch zuzieht, dass er infolge der durch Zusammenstoss des von ihm benutzten Zuges mit einem anderen Zuge hervorgerufenen Angst aus dem Wagen herausspringt. O. G.-H. 27. Oktober 1899. Z. 12 003.

Schmerzensgeld kann für sich allein unter Vorbehalt der Ansprüche auf Ersatz des Verdienstentganges und der Heilungskosten eingeklagt werden. O. G.-H. 3. November 1899. Z. 10 606.

Die bei einem Eisenbahnunfalle verletzte Person hat nur Anspruch auf Ersatz des ihrer sozialen Stellung und ihren finanziellen Verhältnissen entsprechenden Aufwandes an Heilungskosten. Die Ersparnisse, welche im Haushalte des Verletzten infolge des zu Heilungszwecken erforderlichen Aufenthaltes des letzteren in Badeorten erzielt werden, sind von den angesprochenen Heilungskosten in Abzug zu bringen. O. G.-H. 13. November 1899. Z. 10 411.

Die Unterlassung der nöthigen Aufsicht über ein den Verstandesgebrauch noch nicht besitzendes Kind seitens der hierzu verpflichteten Personen ist keine „unabwendbare Handlung einer dritten Person" im Sinne des Haftpflichtgesetzes und begründet auch nicht ein Verschulden des Kindes selbst. O. G.-H. 28. November 1899. Z. 13 339.

Die angesichts einer schweren Operation abgegebene Erklärung des Verunglückten, am Unfalle selbst schuld zu sein, ist rechtlich ohne Bedeutung. O. G.-H. 5. Dezember 1899. Z. 11 908.

Die Eisenbahn ist haftpflichtig, wenn ein Kind sich während der Fahrt aus der Wagenthür herauslehnt und infolge des Oeffnens der Thür herausstürzt, wofern die Bahn nicht erweisen kann, dass das Kind die Thür selbst geöffnet hat. Die Eltern des verunglückten Kindes haben nur auf Ersatz der Begräbnisskosten Anspruch, nicht aber auf sonstige Entschädigung. O. G.-H. 12. Dezember 1899. Z. 17 657.

Für die Bahnverwaltung besteht keine Verpflichtung, durch ihre Organe die Befolgung des Verbotes des Betretens der Bahngleise seitens der Reisenden besonders überwachen zu lassen. O. G.-H. 13. Dezember 1899. Z. 8419.

Die Leistung von Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes obliegt der betriebführenden Bahn und nicht der Eigenthümerin. Den Eltern des durch einen Eisenbahnunfall Getödteten stehen auf Grund des Haftpflichtgesetzes keine Schadenersatzansprüche für das zu, was ihnen durch den Tod ihres Kindes entgangen ist. Den Kindern des bei einem Eisenbahnunfalle Getödteten steht nur der Anspruch auf den Ersatz des thatsächlichen Entganges, also desjenigen zu, was im Zeitpunkte der Tödtung feststeht. O. G.-H. 30. Dezember 1899. Z. 13 232.

Personenbeförderung.

Der Reisende, welcher ohne Fahrkarte im Zuge betroffen und deshalb zur Nachzahlung verhalten wird, kann die Rückerstattung des nachgezahlten Betrages nicht beanspruchen, wenn er zwar eine Fahrkarte gelöst hatte, diese aber aus dem Grunde nicht hatte benutzen können, weil sie in der Verwahrung eines anderen Reisenden verblieb, welcher nicht in demselben Zuge mitreiste. Bezirksgericht für Handelsachen in Wien. 16. Oktober 1899. C. b. T. 15/99.

Falls ein Reisender eigenmächtig eine höhere Wagenklasse benutzt als jene, auf welche seine Fahrkarte lautet, so muss derselbe die vorgeschriebene Nachzahlung auch dann leisten, wenn ihm die betreffenden Bestimmungen nicht bekannt waren. Bezirksgericht Wien (Neubau) 15. September 1899. C. b. IV 1138/99.

(Schluss folgt.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 18. November d. J. wird die Station Wesseling-Rheinwerft für den Wasserumschlagsverkehr und die Station Cöln-Stadtgüterbahnhof (am Luxemburger Thor) für den Güterverkehr eröffnet. Die im I. Nachtrag zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Cöln-Bonner Kreisbahnen und im Tarif für den Wechselverkehr mit den Stationen der Bergheimer und Euskirchener Kreisbahnen, sowie der Kleinbahn Mödrath-Liblar-Brühl enthaltenen Tarifsätze für die vorbezeichneten Stationen treten an diesem Tage in Kraft.

Cöln, den 14. November 1901. (3035)

Direktion der Cöln Bonner Kreisbahnen.

Am 12. November d. J. ist mit der Betriebseröffnung der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Privateisenbahn zugleich deren Anschluss an die sächsische Staatsbahnlinie Zeitz-Altenburg bei dem Haltepunkte Wuitz-Mumsdorf, sowie die Inbetriebnahme des dortigen Anschluss- und Umladebahnhofs für Personen- und Güterverkehr erfolgt. Die Verwaltung der als Haltestelle zu bezeichnenden Station Wuitz-Mumsdorf geschieht durch Personal der sächsischen Staatseisenbahnen, das den Dienst für beide Verwaltungen (einschliesslich des bisher durch Zugführer besorgten Fahrkartenverkaufs) leistet. Die Entfernungen für den Güterverkehr mit Wuitz-Mumsdorf für Sendungen von und nach den Verkehrsstellen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn haben im „Nachtrag XII zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr" Aufnahme gefunden. Auf dem sächsischen Bahnhofe in Gera (Reuss) wird der Anschluss an die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Schmalspurbahn durch die Geraer Strassenbahn vermittelt. Zwischen Meuselwitz und Spora findet bis auf weiteres eine öffentliche direkte Ueberführung von Gütern nicht statt. Die Bestimmungen in dem inzwischen zur Ausgabe gelangten „Nachtrag II zu Theil II des Binnengütertarifs für vollspurige Linien" unter 3 Absatz 1 treten deshalb vorläufig **nicht** in Kraft. (3036)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Dezember d. J. wird der an der Bahnlinie Weipert-Annaberg gelegene Haltepunkt **Sehma**, der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Haltestelle für Stückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Dienstgeschäfte in Sehma, einschl. des bisher von Zugführern geleisteten Fahrkartenverkaufs, werden dem Güteragenten, Schänkwirth Roscher das. übertragen. Ueber die Frachtberechnung geben die Güterverkehrsstellen Auskunft. (3037)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Am 1. Dezember 1901 wird die Station Ispringen für den gesammten Güterverkehr eröffnet.

Karlsruhe, 15. November 1901. (3038)

Grossh. Generaldirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Seebach, Kreis Langensalza.

Nach und von der Station **Seebach**, Kreis Langensalza des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt ist fortan die Abfertigung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung von der Längsseite des Wagens erfolgen kann, zulässig. Ausgeschlossen bleiben also Fahrzeuge, die nur von der Stirnseite der Wagen ver- oder entladen werden können, und schwerwiegende Gegenstände.

Erfurt, den 13. November 1901. (3039)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Güterverkehr.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Wittingen des Direktionsbezirks Magdeburg als Versandstation in die Seehafen-Ausnahmetarife D (Dextrin usw.)

und D 1 (Kartoffelstärkefabrikate usw.) für die Verkehrsbeziehungen Wittingen-Lübeck und Wittingen - Rostock F. F., Centralbhf. und Hafen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 15. Nov. 1901. (3040)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet etc. und für Koks zum Hochofenbetrieb nach diesen Gebieten.

Die Station Neumühl wird mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab für den Versand von Koks zum Hochofenbetrieb in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 14. November 1901. (3040a)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel für die Zeit vom 1. Dezember 1901 bis einschl. den 31. März 1902.

Der mit dem 30. September 1901 ausser Kraft getretene Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel wird unter Beschränkung des Empfangsgebietes auf die östlich von der Oder liegenden Theile der Provinzen Brandenburg und Pommern — ausgenommen die dem besonders ermässigten Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel schon zugewiesenen Kreise Arnswalde und Dramburg — für die Zeit vom 1. Dezember 1901 bis einschl. den 31. März 1902 wieder eingeführt. Der Tarif gilt, Ergänzung hinsichtlich der etwa beitretenden fremden Bahnen vorbehalten, für den Versand von sämmtlichen Stationen der preussisch - hessischen Staatsbahnen, der Militär - Eisenbahn, der Reichsbahnen in Elsass - Lothringen, der oldenburgischen Staatsbahnen und von Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Abzüge des Tarifs sind demnächst durch die Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zu 5 ₰ das Stück zu beziehen.

Berlin, den 18. November 1901. (3040b)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

5. Heft. Main-Neckarbahn-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 15. November d. J. wird unter Aufhebung der Frachtsätze des bisherigen Ausnahmetarifs 4 ein neuer Ausnahmetarif 4 (Rohstofftarif) für Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben, Torf, Torfstreu und Torfmull, Erze sowie Schlacken eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 13. November 1901. (3041)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Auf 1. Januar 1902 gelangt ein neues Tarifheft zur Ausgabe. Dasselbe enthält neben verschiedenen Frachtermässigungen auch einige unerhebliche Frachterhöhungen, welche durch die Umwandlung der für die württembergischen Nebenbahnstationen bisher eingerechneten Taxzuschläge in Entfernungszuschläge sowie durch eine anderweitige Berechnung der Frachtsätze für Mannheim Neckarvorstadt und die Frankfurter Bahnhöfe bedingt sind.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbüreau.

Stuttgart, den 13. November 1901. (3042)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Alterkülz, Castellaun und Cülz des Direktionsbezirks Mainz in den vorgenannten Tarif als Empfangsstationen einbezogen. Ueber die Frachtberechnung geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Essen, den 12. November 1901. (3043)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember 1901 tritt im sächsisch-österr. - ungar. Eisenb.-Verbande der Nachtrag VI zum Tarifheft 5 in Kraft, der neue und geänderte Frachtsätze für Holzsendungen enthält. Insoweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Dezember 1901 in Kraft. Abdrücke des Nachtrages können von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und durch Vermittelung der Verbandsstationen bezogen werden.

Dresden, am 18. November 1901. (3044)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch - ostpreussischer Güterverkehr über Grajewo.

Mit Gültigkeit vom 19. Dezember 1901 a./1. Januar 1902 n. Stils werden

1. der allgemeine Gütertarif vom 1./13. Februar 1899,
2. der Ausnahmetarif 24 für Holz etc. vom 17. Februar/1. März 1899 a./n. Stils und
3. der allgemeine Gütertarif für den Königsberg-Warschauer Verkehr vom 20. Oktober/1. November 1897 a./n. Stils

nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben und durch den mit gleichem Zeitpunkt neu herauszugebenden ostpreussisch - russischen Gütertarif über Grajewo ersetzt.

Die Ausnahmetaife 7 für Getreide etc. und 8 für Flachs etc. bleiben bestehen und erhalten unter Beibehaltung ihrer Nummern als Ausnahmetarife die Bezeichnung „Theil V" und „Theil VI". Der neue Tarif enthält gegenüber den zur Aufhebung kommenden Tarifen neben verschiedenen Frachtermässigungen und Verkehrserleichterungen auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen. Druckstücke desselben sind vom 26. Dezember d. J. ab von unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof käuflich zu beziehen. Bis dahin ertheilt unser Tarifbüreau auf Verlangen über einzelne Frachtsätze Auskunft.

Königsberg, den 16. November 1901.
Direktion (3045H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch - nordwestdeutsch - mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

In den vorbezeichneten Kohlentarif wird vom 20. November d. J. ab die zwischen den Stationen Gr.-Wudicke und Schönhausen gelegene Station Schönhauser Damm des Direktionsbezirks Hannover und vom Tage der Betriebseröffnung die Station Beeskow N. L. der Niederlausitzer Eisenbahn einbezogen.

Kattowitz, den 13. Nov. 1901. (3046)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Die Haltestelle Lieblos des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. wird vom 18. November d. J. ab in den Gütertarif für oben bezeichneten Verband einbezogen. Die Abfertigung ist auf Frachtgüter in Wagenladungen beschränkt.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (3047)

Frankfurt a/M., den 15. Nov. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 7 und 9 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Am 15. Dezember 1901 gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 8 für Wolle etc. folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Mannheim bad. B. und Mannheim (E.-D. Mainz)			Mannheim-Neckarvorstadt			Ludwigshafen a/Rhein		
	Abtheilung								
	II a u. III a	II b	III b	II a u. III a	II b	III b	II a u. III a	II b	III b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark								
Einsiedel, Station der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn . . .	3,75	3,40	3,40 (2,69*)	3,72	3,37	3,37 (2,67*)	3,81	3,45	3,45 (2,73*)

*) Nur für die Beförderung von: Abfällen von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten aus Deutschland nach Einsiedel gültig.

München, den 15. November 1901. (3048)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 25. November d. J. tritt in den Tarifheften 3 und 4 für den Verkehr von Königsberg i/Pr. Ostbhf. und Licentbhf. und Tilsit nach den deutsch-schweizerischen und deutsch-französischen Grenzstationen der Ausnahmetarif 1b für Holzzellstoff (Cellulose), wie in den Spezialtarifen II und III des deutschen Eisenbahngütertarifs genannt, nach ausserdeutschen Ländern in Kraft.

Die Ausnahmefrachtsätze finden nur Anwendung auf Sendungen, die zur Einfuhr in das Ausland zollamtlich behandelt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 15. November 1901. (3049)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirkung wird unter Aufhebung der Frachtsätze des bisherigen Ausnahmetarifs Nr. 4 ein neuer Ausnahmetarif 4 (Rohstofftarif) für Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben, Torfstreu und Torfmull, Erze sowie Schlacken eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 14. Nov. 1901. (3050)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Tarife für den preussisch-sächsisch-schweizerischen Güterverkehr vom 1. März 1899 tritt am 20. November 1901 der II. Nachtrag in Kraft, der geänderte und neue Frachtsätze enthält. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 20. Februar 1902 in Kraft. Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, am 15. November 1901. (3051)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

An Stelle des obenbezeichneten Gütertarifs wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 ein neuer Gütertarif in Kraft treten.

Durch denselben werden in verschiedenen Verkehrsbeziehungen Ermässigungen der Frachtsätze, theilweise jedoch auch Frachterhöhungen eintreten.

Der Zeitpunkt, von dem ab der neue Tarif käuflich bezogen werden kann, wird später noch bekannt gegeben werden.

München, den 11. November 1901. (3052)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach dem Direktionsbezirk Mainz.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die an der neuen Strecke Simmern-Castellaun belegenen Stationen in den Saarkohlentarif Nr. 4 aufgenommen und zwar bis auf weiteres mit den Entfernungen der Station Simmern zuzüglich 6 km bei Cülz, 10 km bei Alterkülz und 16 km bei Castellaun. (3053)

St. Johann=Saarbrücken, 13. Novbr. 1901.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbands-Güterverkehr.

Die Ziffern 1 und 2 des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) erhalten vom 25. d. Mts. ab folgenden Wortlaut:

1. Düngemittel, folgende: Dünger (Mist und Abtrittsdünger); Gaskalk, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk) — s. auch den Ausnahmetarif 4a —, Kalkmehl aus Muscheln — s. auch den Ausnahmetarif 4 —: Mülldünger (Haus- und Strassenkehricht, ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten); Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl; Wollstaub.
2. a) Erde, gewöhnliche, Kies*) usw. . . . b) Thon . . . . . . } wie im Spezialtarif III genannt.

[*) Wegen Kies, Grand und Sand s. auch den Ausnahmetarif 5.]

Bezüglich der unter 2 bezeichneten Artikel findet der Ausnahmetarif 2 nach wie vor nur im Verkehre mit den Gemeinschafts- und Mitbewerbsstationen Aschaffenburg usw. Anwendung. (3054)

Magdeburg, den 13. November 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn und solchen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn tritt am 1. Januar 1902 der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält für Frankfurt a/M. Hauptbahnhof und Frankfurt a/M. Hafen (rechtsm.), sowie für Mannheim=Neckarvorstadt (Nebenbahn) geänderte und theilweise erhöhte Entfernungen und Frachtsätze.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Darmstadt, 15. November 1901. (3055)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. Dezember 1901 kommt zu dem Heft 2 des Verbands-Gütertarifs (Verkehr Reichsbahn-St. Johann=Saarbrücken) der Nachtrag I zur Einführung, der für eine grosse Anzahl von Stationsverbindungen anderweite, zum Theil bedeutend ermässigte Tarifentfernungen vorsieht. Ausserdem sind darin geänderte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Basel (Reichsbahn) enthalten, durch welche Erhöhungen der bisherigen Entfernungen bis zu 2 km und in einzelnen Fällen entsprechende Erhöhungen der Frachtsätze herbeigeführt werden. Diese Frachterhöhungen treten jedoch erst am 1. Januar 1902 in Kraft und finden vom gleichen Zeitpunkt ab auch im Tarifheft 7 (Verkehr St. Johann=Saarbrücken-badische Bahn) für den Verkehr mit Basel (bad. Bahn) Berücksichtigung.

Strassburg, 12. November 1901. (3056)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mitteldeutscher Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 18. November d. J. werden die an der neu eröffneten Theilstrecke Gliesmarode-Mattierzoll der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn gelegenen Stationen Ahlum, Hötzum, Mattierzoll (B. S. E.), Rautheim, Remlingen, Salzdahlum, Semmenstedt, Winnigstedt und Wittmar in den direkten Verkehr mit den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt, Halle, Magdeburg, Altona, Hannover, Münster, Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz (Tarifhefte 3, 4a und 4b des oben bezeichneten Verkehrs) einbezogen und zwar für die regelrechten Tarifklassen und für die Ausnahmetarife 1-6. Ausgenommen bleibt jedoch der Verkehr zwischen den Stationen Mattierzoll (Staatsbhf.) einerseits und Mattierzoll (B. S. E.) andererseits.

Von den neuen Stationen dienen Remlingen und Salzdahlum dem unbeschränkten Güterverkehr mit Ausnahme von Sprengstoffen. Die übrigen Stationen erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern und Wagenladungen; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 13. November 1901. (3057)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die neu eröffneten Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Frankfurt a/Main: Blitzenrod, Frischborn, Grebenhain=Crainfeld, Herbstein, Ilbeshausen, Lauterbach (Oberhessen) neu, Nösberts und Rixfeld in den rheinisch-nassau-bayerischen Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft über Frachtberechnung etc. geben die betheiligten Dienststellen.

Die bisherige Station Lauterbach (Oberhessen) hat die Bezeichnung Lauterbach (Oberhessen) alt erhalten.

München, den 11. November 1901. (3058)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 20. November 1901 treten im sächsisch-preussisch-südfranzösischen Güterverkehr (Tarif vom 1. Juni 1900) Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Maschinen, Triebwerken, Maschinentheilen, Triebwerktheilen, Dachschiefer, Schaffellen mit der Wolle und Fournierholz in Wagenladungen in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Eisenbahnverwaltungen, sowie unser Verkehrsbüreau hier auf Verlangen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 15. November 1901. (3059)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf=Donaulände.

Theil II vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 20. d. Mts. wird die Station München=Schwabing mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 25/III (Petroleumnaphta, Rohbenzin, rumänischen Ursprungs) einbezogen:

Nach München=Schwabing von	Ausn.-Tar. 25/III Pfennige für 100 kg
Passau=Donaulände tr. . .	50
Regensburg=Donaulände tr.	47
Deggendorf= „ „	50

München, den 14. Nov. 1901. (3060)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Mainumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Tarif vom 1. November 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. gelangt der nachstehende Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif 45 für die Beförderung von Thon, auch Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken, bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des gestellten Wagens, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief.

Von
Rakonitz B. E. B.
nach

Frankfurt a/M. Hafen und Frankfurt a/M. Hauptbahnhof transit	1,30 M.
Gustavsburg transit	1,34 „
Mainz Hafen, Kastel Hafen	1,34 „
Mannheim transit, Ludwigshafen transit	1,37 „

für 100 kg.

München, den 11. Nov. 1901. (3061)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Hefte Nr. 1, 2 und 3 vom 1. Februar 1897,
Theil II, Hefte Nr. 4 und 6 vom 1. Januar 1899,
Ausnahmetarif Nr. 32 für Güter aller Art.

Die in diesem Ausnahmetarif vorgesehenen, nur in der Richtung nach Oesterreich-Ungarn vorgesehenen besonderen Frachtsätze bleiben auch ab 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 in Kraft.

München, den 8. Nov. 1901. (3062)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Memel des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 15. November 1901. (3063)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahnschnitttarif.

1. Die Lokalbahnstationen Bad Steben, Köditz, Marxgrün, Naila, Neuhof, Selbitz und Stegenwaldhaus sind ab 1. November 1901 in den Magdeburg-Halle-bayerischen Gütertarif vom 1. Januar 1897, in den schlesisch - süddeutschen Gütertarif, Heft 1 (Verkehr mit Bayern) vom 1. Oktober 1900 und in den bayerisch-sächsischen Gütertarif, Heft 1 vom 1. Januar 1898 einbezogen worden.

   Die im oben bezeichneten Schnitttarif enthaltenen bezüglichen Entfernungen, Anstosssätze und sonstigen Bestimmungen treten daher für die genannten Verkehre ausser Kraft.
2. Im Schnitttarife sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:
   a) Seite 28 ist bei Hedersdorf der Eilgutsatz zu streichen und in den beiden Stückgutklassen ein Kreuz (†) anzufügen.
   b) Seite 44 ist bei Röhrenhof der Eilgutsatz von 0,36 nachzutragen und in den 3 Frachtstückgutspalten das Kreuz (†) zu streichen.
   c) Seite 5/6 des Nachtrags II sind bei Langenwang und Thalhofen die Verweisungsziffern 4) und die Fussnoten „4) Nur für Wagenladungen" nachzutragen.

München, den 12. Nov. 1901. (3064)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg (Gruppe IV, V und VI) etc.

Mit Gültigkeit vom 20. November d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Sendungen von Steingrund, neue bezw. ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg, der Halberstadt-Blankenburger, Niederlausitzer, Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra - Ebeleber, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Druckabzüge des Nachtrags VI können von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 15 ₰ das Stück bezogen werden.

Breslau, den 16. Nov. 1901. (3065)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahngütertarif.

Die durch die Tarifnachträge vom 15. Oktober d. J. eingeführte anderweite Fassung der Ausnahmetarife 14, 14a u. L (für Zucker) findet auch auf den Verkehr mit der Nauendorf - Gerlebogker Eisenbahn Anwendung.

Erfurt, den 16. November 1901. (3066)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
(Ausserkraftsetzung von Frachtbegünstigungen.)

Ab 1. Dezember 1901 gelangen die in diesem Blatte Nr. 101 vom 29. Dezember 1900 sub Pos. 3286 verlautbarten Frachtsätze durch Einführung des vom 1. November 1901 gültigen Tarifes Theil II, Heft 1 für den obbezeichneten Verkehr zur Aufhebung.

Wien, am 11. November 1901. (3067)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtnachlässe für Holzsendungen ab Barcs, Sziszek, Zágráb und Gradec.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1902 werden für Sendungen von Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen und zur Stock- oder Schirmfabrikation bestimmte roh vorgerichtete Stöcke, von den oben genannten Stationen folgende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege unter Aufrechthaltung der in den nachbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen, sowie unter Beobachtung der unten angeführten Bedingungen gewährt, und zwar:

	Frachtnachlässe von den am 1. Januar 1902 gültigen Frachtsätzen ab:			
	Barcs*)	Sziszek	Zágráb	Gradec
a) nach den im süddeutsch-österreichisch-ungarischen Verbandstarif Theil IV, Tarifheft Nr. 2 enthaltenen Stationen von den Frachtsätzen der Abtheilungen I und II ein Nachlass von	0,45	0,15	0,15	—
	Mark pro 100 kg			
b) nach den im österreichisch - ungarisch-schweizerischen Verbandstarif Theil IV, 2. Heft enthaltenen Stationen von den Frachtsätzen der Serie II ein Nachlass von	0,45	0,15	0,15	—
	Francs pro 100 kg			
c) nach Stationen der französischen Ostbahnen von den Frachtsätzen des österreichisch-ungarisch - französischen Verbandstarifes Theil IV, 2. Heft ein Nachlass von	5,50	4,40	2,50	2,50
	Francs pro Tonne = 1000 kg			
d) nach Konstanz mit der Bestimmung nach Belgien**)	—	0,35	0,20	0,20
	Mark pro 100 kg			

*) Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser, oder mittelst der Barcs - Pakracer Bahn, oder aber aus Slavonien per Achse über die Draubrücke in Barcs eingelangt sein. Bei den von Belisce oder Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Zufuhr nach Barcs über Baranya-Szt. Lörincz zulässig. Ausgenommen vom Genusse der Frachtbegünstigungen sind Sendungen, die in Baranya-St. Lörincz auf die Szt. Lörincz - Szlatina - Nasicer Lokalbahn übergehen, überdies solche Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrovicza stammen.

**) Die Frachtbegünstigungen nach Konstanz gelten nur für nachweislich nach belgischen Stationen expedirte bezw. für dahin adressirte Sendungen.

Die Liquidirung obiger Frachtnachlässe erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbriefduplikate, bezw. rücksichtlich der Sendungen ab Barcs auch noch gegen Beibringung der den Wassertransport nachweisenden Originalschiffspapiere, eventuell der Bahnfrachtbriefe nach Barcs, bezw. Nachweisung der Zufuhr aus Slavonien per Achse über die Draubrücke nach Barcs, welche Dokumente längstens bis Ende Februar 1903 in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 14. November 1901. (3068)
K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Binnentarif der Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Die am 31. August d. J. erlassene Bekanntmachung wird dahin ergänzt, dass die im Nachtrage 1 zum Binnentarife enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt sind.

Tecklenburg, den 18. Nov. 1901. (3069)
Direktion der Teutoburger Wald-Eisenbahn.

4. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion für den südlichen Theil der Unterführung der Teichstrasse unter den Gleisen der Stadtverbindungsbahn in Breslau (110000 kg basisches Flusseisen, 10200 kg Flussstahlguss und 8500 kg Gusseisen) soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin, am 10. Dezember 1901, Vorm. 11 Uhr an unser Centralbüreau im Verwaltungsgebäude am Oberschlesischen Bahnhof einzureichen.

Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die den Nachweis liefern, dass sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfange zufriedenstellend ausgeführt haben.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ 50 ₰ bezogen werden.

Breslau, den 7. November 1901. (3070)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von Betriebsmaterialien der Gruppen A V und VIII für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar:

2610 kg Stearinlichte, 71000 Schachteln Streichhölzer, sogenannte schwedische, 40600 kg weisse Seife, neutrale Kernseife, 125600 kg Schmierseife, 179000 kg kalzinirte Soda, 5500 kg kaustische Soda, 79100 kg Stärkegummi, 40700 kg gewöhnliche Seifensteinpackung in handelsüblichen Längen, 100 kg Putzpulver, 1100 Büchsen Putzcrême, 500 kg gewöhnlichen Graphit, 50000 Stück Reiserbesen ohne Stiel, 3500 Stück Piassavabesen ohne Stiel und 1500 Stück Weichen- und Schienenbesen aus Piassava mit Stiel.

Die Lieferung ist für das Etatsjahr 1902 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote Dienstag, den 3. Dezember 1901, Vormittags 11 Uhr im Rechnungsbüreau, Abtheilung M. hier, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss.

Zuschlagsfrist bis zum 23. Dezember 1901.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 70 ₰ von dem obengenannten Büreau abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr zu übersenden.

Hannover, den 16. November 1901. (3071)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 2792 Stück Radreifen für Lokomotiven aus Tiegelflussstahl in 8 Loosen, 1004 Stück Radgestellen für Wagen in 3 Loosen, 202 Stück Bahnmeisterwagenrädern aus Flussstahl in 4 Loosen und 135 Stück Achswellen für Wagen aus Flussstahl in einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Königsberg i/Pr., Halle a/S., Magdeburg und Bromberg.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 30. November 1901, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 23. Dezember 1901.

Berlin, den 12. November 1901. (3072)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Die Lieferung der für das Etatsjahr 1902 erforderlichen Mengen Piassavabesen, Reiserbesen, Bindfaden, Lampendochte, Schreibkreide, Lampencylinder, Plomben, Toilettenseife, Ammoniaksoda, Hahnschmiere, Harzfackeln, Knallsignale, Putzkrem, Putzpulver und Streichhölzer soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

12. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerüferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. Dezember. (3073)

Magdeburg, den 13. November 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von:

10000 Stück Stuhlschwellen aus Kiefernholz.

Angebotsbogen, Zeichnungen und Bedingungen werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Angebote sind spätestens bis Mittwoch, den 4. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben beginnt.

Die Zuschlagsfrist beträgt 3 Wochen.

Karlsruhe, den 15. Novbr. 1901. (3074)
Grossh. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

1. Stab- und Formeisen.
2. Eisenblechen.
3. Eisen- und Metallwaaren, als: Schrauben, Nieten, Schliessen, Stifte, Nägel, Drahtgewebe, Röhren, Pufferscheiben, Roststäbe, Bremsklötze, Feuerschutzringe, Schweissstahl, Federnstahl, Stahlblech, Weissbleche, Eisenleitungsdraht, Bindedraht, Stacheldraht, Stahlschlaufen, Drahtkordel und Telegraphenstützen.
4. Kupferwaaren etc., als: Draht, Stangen, Röhren, Blech, Feuerbüchsplatten, Messing-Blech-, Draht-, Röhren und -Wagenbeschlagtheile, Banka-Zinn, Antimon, Zink, Plomben, Schlagloth, Bleiringe, Zinkringe, isolirten Kupferdraht und Klemmschrauben.
5. Geräthe: Schaufeln, Steinkohlenbehälter und Löffel, Schürhaken.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 6. Dezember 1901" spätestens bis

Freitag, den 6. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und die Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, worin die gewünschten Gruppen bezeichnet sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Verdingungslokal auf.

Eine Zusendung der Muster findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 2. Januar 1902 festgesetzt.

Karlsruhe, den 15. Novbr. 1901. (3075)
Grossh. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Der Bedarf der für das Jahr 1902 erforderlich werdenden Betriebs- und Werkstättematerialien, als: Ausstattungsgegenstände, Schreib-, Brenn-, Putz- und Schmiermaterialien, Metall-Holz-Lackirer- und sonstige Materialien soll durch öffentliche Verdingung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und Verzeichnisse der Materialmengen können bei dem Hauptmagazins-Verwalter dahier eingesehen und auf Verlangen gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 80 ₰ von demselben bezogen werden. Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Materiallieferung für das Jahr 1902" bis längstens den 26. November l. J., Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt an den Hauptmagazins-Verwalter hier einzureichen.

Bei Anfordern von Lieferungsbedingungen ist ausdrücklich anzugeben, auf welche Materialien Angebote zu machen beabsichtigt wird. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Darmstadt, den 11. Novbr. 1901. (3076)
Die Materialkommission.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Verkauf ausrangirter Lokomotiven, Wagen und Radsätze.

Am Montag, 25. November 1901 werden durch Submission 3 Lokomotiven, 5 Personenwagen, 38 Güterwagen und 45 Radsätze verkauft werden.

Verkaufsbedingungen sind kostenfrei zu beziehen vom Maschinendienst der Verwaltung in Amsterdam, Centraal-Administratiegebouw Droogbak. (3077)

Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 92. 23. November 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Zum 25jährigen Jubiläum des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten.

Am 23. d. Mts., dem Tage des Erscheinens dieser Nummer, begeht der Klub österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien die Feier seines 25jährigen Bestehens. Wir verbinden mit unseren herzlichen Glückwünschen zu diesem Fest eine kurze Darstellung der Geschichte und der Leistungen dieser innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen durch die glückliche Verbindung wissenschaftlicher und geselliger Zwecke jedenfalls einzig dastehenden ausgezeichneten Vereinigung, wobei wir die uns gütigst schon vor ihrem Erscheinen zur Verfügung gestellte Festschrift als Quelle benutzen.

Der Klub wurde nach mannigfachen Vorbereitungen durch ein Komitee ins Leben gerufen, das am 24. November 1876 seine erste Berathung hielt. Zweck des Klubs sollte zunächst nur die Förderung geistiger Interessen sein, denen namentlich die Besprechung fachwissenschaftlicher Fragen, die Errichtung einer Fachbibliothek und die Veranstaltung von Vorträgen fachlichen, volkswirthschaftlichen und litterarischen Inhalts in geeigneten Klubräumen dienen sollte. Die erste begründende Versammlung fand am 14. Juni 1877 statt. Das österreichische Eisenbahnwesen litt damals an den Folgen des Gründungsfiebers der 70er Jahre. Aber gerade die unerfreulichen wirthschaftlichen Zustände jener Zeit führten zu einem festen Zusammenhalten der Eisenbahnbeamten in ihrem Klub. Schon im Jahre 1878 besass er 30 unterstützende und fast 500 wirkliche Mitglieder, er hatte sein eigenes geräumiges Heim, eine gut geleitete Zeitung, die erste nichtamtliche Eisenbahnzeitung Oesterreichs, eine stattliche Bücherei aus allen Zweigen der Eisenbahnlitteratur, einen Lesesaal mit einer Zahl von fast 100 theils politischen, theils fachlichen, theils unterhaltenden Zeitungen, er konnte schon damals auf 22 Vortragsabende zurückblicken.

Die Seele des Klubs in jenen ersten Jahren war sein erster und durch fünf Jahre hindurch immer wieder gewählter Präsident, der leider schon 1888 verstorbene Hofrath August Obermayer, neben ihm der erste eifrige Schriftführer Sigismund Weill. Das ursprüngliche oben geschilderte Ziel des Klubs wurde allmählich etwas erweitert, die Satzungen bezeichnen es jetzt als „Förderung der fachlichen, geistigen, wirthschaftlichen und Standesinteressen sowie des kollegialen Verkehres seiner Mitglieder". Dem Festhalten dieser genau umschriebenen Ziele, wobei nationale, konfessionelle und politische Fragen stets ausgeschlossen blieben, verdankt der Klub einen seiner besten Erfolge, die Einigung seiner allen verschiedenen Zweigen des Eisenbahnwesens angehörenden Mitglieder, so dass in ihm der alte Streit zwischen Juristen, Technikern und Verwaltungsbeamten niemals eine Stätte gefunden hat, sondern immer sachlicher Meinungsaustausch und gegenseitige Belehrung zum besseren Verständniss der verschiedenen Fragen und zur Aussöhnung vorhandener Gegensätze führten. Auch wirthschaftliche Vortheile wurden alsbald in Form von Begünstigungen beim Einkauf von Verbrauchsgegenständen, beim Besuch von Kurorten, Bädern, Theatern usw. erreicht. Das Hauptziel des Klubs blieb aber immer die Pflege der wissenschaftlichen und geselligen Interessen.

In ersterer Beziehung steht in vorderster Reihe das treffliche Kluborgan, die „Oesterreichische Eisenbahnzeitung", die in der Festschrift als die verkörperte Trägerin seines geistigen Lebens bezeichnet wird, dazu bestimmt, dieses nicht nur der Gesammtheit der Mitglieder, sondern auch dem weiten Kreise der Fachgenossen überhaupt zu vermitteln. 25 stattliche Bände mit 1129 Nummern und rund 12400 Seiten umschliessen einen reichen, bedeutenden Inhalt. Gegründet wurde die Zeitung schon am 1. Oktober 1878. Sie sah ihre Aufgabe darin, „aus der Vogelperspektive herabzublicken auf die Arbeit, welche die Eisenbahnen, die mächtigsten Rüstzeuge des XIX. Jahrhunderts, zu verrichten haben, und in grossen Zügen die Mittel zu schildern, welche anzuwenden sind, damit diese Verkehrsanstalten sowohl ihrem Berufe als Erwerbsanstalten, wie ihrer volkswirthschaftlichen Aufgabe entsprechen". Sie hat als Organ des Klubs seitdem diesem und der ganzen Eisenbahnwelt die wichtigsten Dienste geleistet. Seit 1882 bis jetzt steht August Ritter v. Löhr an der Spitze des Redaktionsausschusses, war auch mehrere Jahre, von 1888—1891, selbst ihr

Schriftleiter, während diese Stelle seit 23. Februar 1896 von Dr. Franz Hilscher mit Erfolg eingenommen wird. Die Eisenbahnzeitung ist, wie die Festschrift mit Genugthuung erwähnt, wohl die billigste Fachzeitung in Oesterreich, da sie z. B. für 1901 einen Klubzuschuss von nur 2000 Kr. erfordert.

In zweiter Linie müssen die zahlreichen im Klub gehaltenen Vorträge als eine hervorragende wissenschaftliche Leistung genannt werden. Es sind deren dort bis jetzt mehr als 500 gehalten worden, die fast gleichmässig sich auf alle Zweige des Eisenbahndienstes erstreckten. In letzter Zeit ist als ein neues Bildungs- und Anregungsmittel ein sogen. Scioptikon hinzugekommen, welches gestattet, durch bildliche Vorführungen das gesprochene Wort zu ergänzen und zu veranschaulichen. Die Bibliothek ist immer reichhaltiger geworden und umfasst jetzt 3200 Bände.

Aus der grossen Zahl bedeutender Eisenbahnfragen Oesterreichs, die dem Klub theils durch Vorträge, theils durch Aufsätze in der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung“ Anlass zu lebhafter und einflussreicher Meinungsäusserung gegeben haben, seien hier nur erwähnt der Bau der Balkanbahnen, der Arlbergbahn, der Wiener Stadtbahn, der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, das Neben- und Kleinbahnwesen, Bremskonstruktionen, die Gesundheitspflege im Eisenbahndienst, der Signaldienst, die Errichtung eines österreichischen Eisenbahnmuseums, der elektrische Betrieb, Wagenbaufragen, Vereinfachung der Wagenabrechnung, das Reklamationswesen, Standes- und Wohlfahrtseinrichtungen, Personen- und Gütertariffragen, darunter das Projekt des Hertzka'schen Personenportos, Eisenbahnrecht und namentlich Frachtrecht. Eine ganze Anzahl von neuen Gedanken und Anregungen hat in der Zeitung August v. Löhr vertreten und sich auch dadurch grosse Verdienste erworben. Wir erwähnen nur seine Arbeiten über die Wagenkontrole, die Anwendung der Eisenbahnmarke, das Eisenbahngeld, die Rechenmaschine im Dienste der Kontrole, die Verwendung der Schreibmaschine zum Anfertigen der Güterbegleitkarten, über die Kartelle und die Kartellabrechnung. Von anderen namhaften Schriftstellern und Eisenbahnmännern, die ihre Feder in den Dienst der Zeitung stellten, nennen wir hier nur Obermayer, Gerstel, Alfred Birk, Hardy d. j., M. Pollitzer, S. Weill, Liharzik, v. Scala, Emil Rank, Dr. Ereményi, A. v. Merta, P. F. Kupka und den jetzigen Schriftleiter Dr. Hilscher.

Auch die Sprachreinheit hat, wie wir zu unserer besonderen Freude feststellen können, wiederholt in der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung“ lebhafte Vertreter gefunden; sehr erwünscht wäre es freilich, wenn auf diesem Gebiete weiter fortgefahren würde, da gerade hier im österreichischen Sprachgebiete eigenartige Schwierigkeiten zu überwinden sind. Die sonst so treffliche Festschrift sündigt, wie wir nicht verschweigen können, nur zu sehr gegen die Sprachreinheit. Worte wie Kreirung, Association, diverse, wie sie sich gleich auf der ersten Spalte finden, dürften dem schönen Grundsatz des allgemeinen deutschen Sprachvereins: „Kein Fremdwort für das, was deutsch gut ausgedrückt werden kann!“ wohl schwerlich entsprechen! Doch das nebenbei und in aller Freundschaft.

Der Frage der fachlichen Ausbildung der österreichischen Eisenbahnbeamten hat der Klub stets lebhafte und erfolgreiche Aufmerksamkeit zugewendet. Auf Grund eines im Jahre 1881 vom kaiserlichen Rath Konta gehaltenen Vortrags wurden von einem hierzu gewählten Ausschuss die Normen für einen zu errichtenden Fortbildungskurs für Eisenbahnbeamte aufgestellt, der zunächst in Wien eingerichtet werden sollte. Die Dauer des Kurses wurde auf die Zeit von Anfang Oktober bis Ende April bemessen, die Vorträge sollten in den Nachmittagsstunden von 5—7 Uhr stattfinden und den Beamten unentgeltlich zugänglich sein. Ueber den erfolgreichen Besuch sollten Prüfungen abgehalten und Zeugnisse ausgestellt werden. Der Kurs dauert 2 Jahre; der Lehrplan des ersten Jahrgangs umfasst Eisenbahntechnologie, Verkehrsgeographie, Statistik und Waarenkunde, Nationalökonomie, Buchhaltung, zusammen 8 Stunden wöchentlich; im zweiten Jahrgang werden gelehrt Tariflehre, Eisenbahnrecht, Encyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaften, Eisenbahn-Betriebsverwaltung, Steuer- und Gebührengesetze, Geschichte des Eisenbahnwesens, gleichfalls 8 Stunden. Die Eröffnung der Schule erfolgte am 28. November 1882 in feierlicher Weise durch eine schwungvolle Rede des damaligen Klubpräsidenten Dr. Liharzik. Die Schule erfreut sich seither des besten Gedeihens; den ersten Jahrgang besuchten 1207, den zweiten 641 Hörer, von denen etwa ein Drittel die Prüfungen abgelegt haben. Der Lehrplan ist seitdem wenig verändert, nur die Eisenbahn-Betriebsverwaltung ist fortgefallen.

Aber hiermit nicht genug: schon im Jahre 1877 hielt der berühmte Nationalökonom Lorenz v. Stein im Klub zwei glänzende Vorträge über das Bildungswesen bei Eisenbahnen und über das Verhältniss der Eisenbahnen zur Staatswissenschaft, in denen er in seiner geistvollen Weise ein vollständiges Organisationssystem für die mittlere und akademische Berufsbildung der Eisenbahnbeamten entwarf. In gleichem Sinne wirkte die „Oesterreichische Eisenbahnzeitung“ und vor allem ein im Jahre 1895 gehaltener Klubvortrag des Oberinspektors Albert Pauer über die Gründung einer Eisenbahnakademie. Der Klub widmete sich der Frage mit grösstem Eifer, ein Studienkomitee arbeitete ein ausführliches Organisationsstatut nebst Lehrplan für eine vierklassige Schule aus, das im März 1899 dem Herrn Eisenbahnminister überreicht und demnächst in der „Oesterr. Eisenbahnzeitung“ veröffentlicht wurde. Als greifbarer Erfolg ist die am 16. September 1899 erfolgte Gründung einer an die bestehende Handelsakademie angegliederten Eisenbahnakademie in Linz zu betrachten, welche mit 50 Hörern begann und im September d. J. ihren dritten Jahrgang eröffnete. Aehnliche Akademien befinden sich in Aussig, Lemberg und Olmütz in Vorbereitung. Gleichzeitig bildet aber die Frage der einheitlichen Organisation der fachlichen Vorbildung der Eisenbahnbeamten den Gegenstand eifrigsten Studiums im Schoosse des Eisenbahnministeriums und der übrigen mitberufenen Centralverwaltungsstellen. Dem Klub gebührt das Verdienst der Anregung und weiteren Behandlung dieser für die Ausbildung und das Ansehen des Berufsstandes der österreichischen Eisenbahnbeamten hochwichtigen Frage.

Besonders reichhaltig ist die Reihe der Veranstaltungen des Klubs, welche der Pflege einer schönen anregenden Geselligkeit in Verbindung mit Musik, Poesie und Belehrung gewidmet waren. Als erste Veranstaltung dieser Art bezeichnet die Festschrift die Sylvesterfeier, die in Form eines Herrenabends am 29. Dezember 1877 in dem Saale des Gebäudes der Musikfreunde stattfand. Die Sylvesterabende haben sich zu einer ständigen sehr beliebten Klubeinrichtung entwickelt; seit 1896, wo zum ersten Mal die Angehörigen der Mitglieder theilnahmen, sind sie rechte und echte Familienfeste geworden. Die Mitwirkung der Frauen bei den geselligen Veranstaltungen des Klubs begann übrigens schon 1878, seit 1882 nahmen die Vergnügungsabende einen besonderen Aufschwung. Der in der Festschrift als „Marschall des Humors“ bezeichnete Oberinspektor Kowy, ferner der als Meister des humoristisch-satyrischen Vortrags geschilderte Inspektor v. Merta in Verbindung mit dem Obmann des Vergnügungskomitees Kunewalder haben an dem Gelingen dieser Abende hauptsächlichen Antheil. An den alljährlich stattfindenden sogenannten grossen Damenabenden mit musikalischen und Vortragsdarbietungen wirkten in der Regel die ersten Kunstkräfte Wiens mit. 1894/95 wurden regelmässige Kammermusikabende und sogen. „Laternenabende“ eingeführt, an denen künstlerische Bildaufnahmen mit begleitendem Text, seit 1900 unter Verwendung des beschafften Scioptikons, vorgeführt wurden. Ein solcher Laternenabend „Reise um die Welt“, vorgeführt von A. Reiner, sei hier besonders erwähnt. Diese Veranstaltungen verdankt der Klub vor allem den rastlosen Bemühungen seines hochverdienten jetzigen Vizepräsidenten, des Regierungsraths August Ritter v. Löhr.

Bei der fortwährenden Zunahme der Mitgliederzahl schritt man in den Jahren 1898/99 zu einer Erweiterung und Umge-

staltung der Klubräume, die am 4. November 1899 durch einen ausserordentlich gelungenen Vergnügungsabend eingeweiht wurden, der durch die erstmalige Anwesenheit des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter v. Wittek eine besondere Auszeichnung erhielt. Kurze Zeit darauf wurde Excellenz v. Wittek zum Präsidenten des Klubs gewählt.

Neben diesen geselligen Abenden des Winters trugen im Sommer und Herbst die zahlreich veranstalteten Ausflüge, die in der Regel mit einem wissenschaftlichen Zweck, einer Besichtigung oder Bereisung verbunden wurden, zur Belehrung der Mitglieder, zur Hebung des Klubansehens nach aussen und zur Pflege des geselligen Lebens bei. Seit 1886 nahmen an einzelnen dieser Ausflüge auch die Damen theil; in der Regel fanden nach Beendigung des mehr wissenschaftlichen Theils gemeinschaftliche Mahle und Konzerte statt. An diesen letzteren betheiligten sich der Wiener Männergesangverein, das Udelquartett und der Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten. Es gibt in Wien und seiner näheren und weiteren Umgegend wohl kaum eine grössere Anstalt, eine bedeutendere bauliche Anlage, ein grösseres öffentliches Gebäude aus den letzten 25 Jahren, das nicht in dieser Zeit von dem Klub auf seinen 35 Ausflügen besichtigt worden wäre.

Die gegenwärtige Anzahl der Mitglieder des Klubs beträgt 705, unter ihnen 99 auswärtige, 3 korrespondirende, 34 unterstützende Mitglieder. Am stärksten vertreten ist die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 176, das k. k. Eisenbahnministerium mit 81, die k. k. Staatsbahndirektion mit 77, die Staatseisenbahngesellschaft mit 65, die Südbahn mit 40, die Nordwestbahn mit 44 Mitgliedern; 82 Beamte im Ruhestand, 25 andere Freunde des Eisenbahnwesens gehören ausserdem dem Klub an.

Es ist ein hocherfreuliches Bild reicher und fruchtbringender Thätigkeit, das sich in den vorstehenden Mittheilungen vor unseren Augen entrollt. Wir sehen in dem österreichischen Eisenbahnklub eine ganz eigenartige Erscheinung durch die glückliche Verbindung fachmännischer, wissenschaftlicher, bildender und geselliger Ziele. Die heitere Lebensfreude, welche unsere liebenswürdigen Stammesgenossen an der schönen blauen Donau auszeichnet, macht sich auch in ihrem Vereinsleben geltend und verleiht ihm in unserem Falle durch die Heranziehung der Musik, des Tanzes, der bildlichen Darstellungen, durch die Zulassung des Humors ein Gepräge von einem gewissen malerischen Reiz. Es liegt nahe, mit unseren reichsdeutschen Einrichtungen ähnlicher Art einen Vergleich zu ziehen, und da ist ja offenbar der Berliner Verein für Eisenbahnkunde der einzige, der dem Wiener Klub an die Seite gestellt werden kann. Gewiss ist der genannte Verein in wissenschaftlicher Beziehung für das deutsche Eisenbahnwesen von hervorragender Wichtigkeit; seine Verhandlungen, die in ihm gehaltenen Vorträge mögen in fachlicher Bedeutung zum Theil noch über das vom Wiener Klub in dieser Richtung Gebotene hinausgehen. Aber sein Wirkungskreis ist doch ein viel engerer, schon die Mitgliederzahl ist weit geringer (433, darunter 255 einheimische, 170 auswärtige, 3 korrespondirende, 5 Ehrenmitglieder), die grosse Mehrzahl seiner Vorträge und Veröffentlichungen bezieht sich auf das eigentlich technische Gebiet. Die Zahl seiner Versammlungen geht über acht im Jahr nicht hinaus, seine Ausflüge beschränken sich auf Besichtigungen technischer Anlagen, seine Drucksachen auf die Veröffentlichungen der Vereinsverhandlungen und eine treffliche Uebersicht der Fachlitteratur, das gesellige Leben auf das sich an die Vorträge anschliessende kurze Abendessen. Alle seine Veranstaltungen sind ernster, rein sachlicher Natur, während im Wiener Eisenbahnklub ein anmuthender Zug heiterer Geselligkeit sich in die ernsten Arbeiten mischt. Nicht mit Unrecht hat der Klub deshalb auch an die Spitze seiner Festschrift den Göthe'schen Sinnspruch gestellt: „Tages Arbeit, Abends Gäste! Saure Wochen, frohe Feste!"

Möge es dem Klub beschieden sein, noch ungezählte Jubiläen seines Bestandes zu feiern, mögen sich immer gleich tüchtige Männer wie bisher finden, die ihre Kräfte in den Dienst der guten Sache stellen, möge er mit dem ganzen österreichischen Eisenbahnwesen kräftig gedeihen und wachsen!

Berlin, 21. November 1901. v. Mühlenfels.

Die Eisenbahn von Orenburg nach Taschkent.

Der russische „Finanzbote" bringt in seiner Nr. 36 eine wichtige Allerhöchste Entscheidung, durch die die Enteignung des zum Bau einer Eisenbahn von Orenburg nach Taschkent erforderlichen Grund und Bodens angeordnet wird. Damit ist endlich das Schicksal dieser in vielfacher Beziehung ausserordentlich wichtigen mittelasiatischen Bahn entschieden worden. Wichtig darf die Bahn genannt werden, weil sie in wirthschaftlicher Beziehung neue und weite Ländergebiete erschliessen und sie dem europäischen Russland näher bringen wird, wichtig aber auch namentlich in strategischer Beziehung.

Die Frage, wie diese unermesslichen mittelasiatischen Besitzungen durch eine Eisenbahnverbindung den russischen Märkten erschlossen werden könnten, hat die russische Regierung schon lange beschäftigt. Bereits im Jahre 1874 war ein Ausschuss eingesetzt worden, der die Aufgabe hatte, die Frage eingehend zu prüfen, um auf Grund des gesammelten Materials eine Entscheidung treffen zu können. Aber zu jener Zeit war das Eisenbahnnetz des europäischen Russlands noch ein sehr bescheidenes, und bevor man daran gehen konnte, so weit entlegene Gebiete dem Verkehre zu erschliessen, lag es näher, das europäische Russland mit Eisenbahnen auszustatten, um in den wirthschaftlichen Wettbewerb mit eintreten zu können. Diese Aufgabe ist in der langen Reihe von Jahren, wenn auch nicht vollständig gelöst, so doch immerhin zu einem ganz ansehnlichen, vorläufigen Abschluss gebracht, der es dem Lande ermöglicht, seine wirthschaftliche Kraft auch bethätigen zu können und in der Reihe der Völker Europas eine nicht unbedeutende Rolle bei dessen Versorgung mit Getreide, Rohprodukten und Halbfabrikaten zu spielen.

Nachdem dieser Theil der wirthschaftlichen Entwickelung mit Hilfe des Baues der Eisenbahnen Russland beschäftigt und seine finanzielle Leistungsfähigkeit sehr in Anspruch genommen hatte, ist es trotzdem im letzten Jahrzehnt daran gegangen, seine lange vernachlässigten, asiatischen Besitzungen endlich auch mit Eisenbahnen zu bedenken. Die grosse sibirische Bahn und nicht minder die mittelasiatischen Bahnen geben hiervon beredtes Zeugniss. Immerhin ist aber das bisher in Asien Geleistete nur ein Anfang, und es fehlt noch viel, um diesen Theil des Riesenreiches, der an Fruchtbarkeit und Reichthum manchen Guvernements des europäischen Russlands weit überlegen ist, ähnlich gut mit Eisenbahnen auszustatten, wie das im europäischen Russland bereits seit Jahren geschehen ist.

Zu den vielen Aufgaben, die also noch namentlich im asiatischen Besitzthume zu lösen sind, gehört unter anderem auch der Bau der Bahn von Orenburg nach Taschkent oder die Verbindung des europäischen Eisenbahnnetzes mit den mittelasiatischen Bahnen. Wie vor angedeutet, ist die Lösung dieser Frage schon lange Gegenstand der Erwägung gewesen, ohne recht gefördert worden zu sein, und würde wohl auch noch gegenwärtig auf ihre Entscheidung harren, wenn die Krisis der russischen Eisenindustrie und der in vielen Gebieten vorhandene Nothstand nicht zu ihrer Verwirklichung gedrängt hätten, um den Fabriken Arbeit und der hungernden Bevölkerung einen Verdienst zu geben. Der Bau dieser Bahnlinie nach Taschkent

wurde aus wirthschaftlichen und nicht minder aus strategischen Gründen längst für nothwendig erachtet.

Die mittelasiatischen Besitzungen sind mit dem europäischen Russland nur durch die transkaspische Bahn verbunden, welche von Krassnowodsk am kaspischen See ausmündet. Die Bahn führt auf weite Strecken durch die Vasallenstaaten Chiwa und Buchara und kann daher der Verkehr auf ihr im Falle von Verwickelungen oder Unruhen vielleicht für Russland nicht unwesentlich erschwert werden, so dass es auf diese Weise von seinen mittelasiatischen Besitzungen abgeschnitten wäre. Diese Verhältnisse hatten den Plan gezeitigt, eine Bahn von Orenburg nach Taschkent zu bauen. Längere Zeit hindurch wurden von der Regierung namentlich folgende zwei Projekte erwogen: der Bau einer von Taschkent über Werny und Ssemipalatinsk nach Omsk (Station der grossen sibirischen Eisenbahn) führenden Linie, und sodann einer von Uralsk über Grebenschtschikow, durch die Kirgisensteppe, das Hügelland Ust-Urt (zwischen dem Kaspi- und Aralsee) und Kungrad über Chiwa nach Tschardshui (Station der Transkaspibahn) gehenden Bahn. Für die Verwirklichung des ersten Projektes sprach der Umstand, dass die Bahn zum grössten Theil durch ein Gebiet geführt hätte, in welchem Baumwolle gebaut wird, während für die Durchführung des zweiten Projektes eine etwaige weitere Verbindung von Tschardshui mit den indischen Bahnen geltend gemacht wurde. Man hoffte durch eine Verbindung mit Peschawer einen Weg für den indo-russischen Durchgangsverkehr herzustellen und den Waarenverkehr von Indien wieder in alte Bahnen lenken zu können. Obwohl diese beiden Projekte in wirthschaftlicher und kultureller Beziehung vieles für sich hatten, so liessen sie doch den strategischen Zweck der Bahn, also ihre Hauptaufgabe, vollständig in den Hintergrund treten, denn bei Verwirklichung des ersten Projektes mussten die Truppen bei einer Beförderung aus dem europäischen Russland den weiten Umweg über Tomsk machen, während nach dem zweiten Bauplane die Bahn durch das Khanat Chiwa führen und sich mithin die gleiche Lage wie bei der transkaspischen Bahn ergeben würde.

Die Staatsregierung entschied sich jedoch für keinen dieser Entwürfe, sondern beschloss aus strategischen Gründen den Bau einer Bahn von Orenburg nach Taschkent. Diese Linie soll mit Rücksicht auf die Wasserversorgung von Orenburg über Ilezk, Aktjubinsk, Kasalinsk und Petrowsk nach Taschkent gebaut werden und wird eine Länge von 1 762 Werst haben. Die Linienführung, die durch die vorstehend aufgeführten Ortschaften im allgemeinen gekennzeichnet ist, wird ja wohl noch im Laufe der Arbeiten mancherlei Aenderungen erfahren, je nachdem die eine oder die andere Richtung in technischer oder wirthschaftlicher Beziehung mehr den Gesammtanforderungen entspricht, die an die Bahn gestellt werden müssen. In wirthschaftlicher Hinsicht dürfte sie jedoch von grösserer Bedeutung sein, als es auf den ersten Blick scheint. Der „Finanzbote“ führt in dieser Beziehung näher aus, wie man nach der Bedeutung, die die Bahn nach dieser Richtung haben wird, drei Theile unterscheiden könne, nämlich: 1. die Strecke von Orenburg bis zu den Mugodsharsker Bergen (etwa 400 Werst), 2. die Strecke von diesen Bergen bis Kasalinsk (etwa 450 Werst) und 3. von Kasalinsk bis Taschkent (etwa 900 Werst).

Auf der ersten Theilstrecke nimmt vor allem die Stadt und der Bezirk von Ilezk die Aufmerksamkeit durch seine ausgedehnten Salzlager für sich in Anspruch. Zur Zeit werden allerdings nur 1 500 000 Pud (= 24 570 t) gewonnen, und zwar indem man oberirdisch das Salz bricht, das 99 % reines Chlornatrium enthält. Es hat in den letzten Jahren aber schon ein ordentlicher Abbau durch hinabgeführte Schachte begonnen, dessen Leistungsfähigkeit nicht ausgenutzt werden konnte, weil der Absatz durch den Mangel an fahrbaren Strassen begrenzt ist. Die Reichhaltigkeit des Steinsalzlagers scheint aber sehr gross zu sein, denn unsere amtliche Quelle gibt an, dass innerhalb des untersuchten Theiles des Lagers Salz in einer Menge von 100 Milliarden Pud (= 1 638 000 000 t) festgestellt worden ist. Man nimmt an, dass schon in der ersten Zeit der Betriebseröffnung der Salzversand gegen 2 000 000 Pud (= 32 760 t) betragen wird. Das Salz wird gegenwärtig nach Orenburg, Kasalinsk und namentlich an den Aralsee befördert, wo es zum Salzen der Störe und des Kaviars verwandt und dabei mit 2 R. (= 4,32 ℳ) für 1 Pud (= 16,38 kg) bezahlt wird. Ausserdem wird voraussichtlich von Ilezk Getreide und Vieh in grösseren Mengen zur Beförderung gelangen, denn das Thal des Ilezkflusses zeichnet sich durch einen fruchtbaren Boden aus. In drei Terrassen erhebt sich das Land aus dem Thale, von denen die erste im Ueberschwemmungsgebiete des Flusses liegt und reiche Wiesen umfasst, die zweite Terrasse enthält den schönsten, schwarzen Ackerboden, während die dritte Terrasse gewöhnlichen, guten Ackerboden und Weideland bietet. Diese örtlichen Verhältnisse geben den dort theilweise noch nomadisirenden Kirgisen nicht nur die Möglichkeit, Ackerbau, sondern auch ausgedehnte Viehzucht zu betreiben. Namentlich wird hier Weizen, Roggen, Gerste, Hafer und Hirse angebaut, wobei die Kirgisen ganz besonders die Hirse bevorzugen, weil ihnen der Boden bis zu 200 Korn Ernteerträgniss liefert. Nach einer oberflächlichen Schätzung sind in diesen Gebietstheilen, die man noch zum Zufuhrgebiete der Eisenbahn rechnen kann, 1 000 000 Dessjätinen (= 1 092 000 ha) verfügbares Land vorhanden, von denen etwa 250 000 Dessjätinen (= 273 000 ha) Ackerboden ist. 417 073 Haupt Vieh sind im Jahre 1897 in dem Bezirk gezählt und 15 972 000 Pud (= 261 620 t) Heu geerntet worden.

Im Zusammenhange mit dem Betriebe der Bahn erwartet man natürlich noch eine ganz wesentliche Hebung des Ackerbaues und der Viehzucht auf dieser ersten Theilstrecke. Aber es ist keineswegs nur Ackerbau und Viehzucht, was das Gebiet als reich bezeichnen lässt, sondern es kommen zu alledem noch reiche Schätze an Mineralien, die erst sorgsam ausgebeutet werden sollen, nachdem die Bahn vorhanden ist. Namentlich findet sich Kupfer an den Flüssen Burt, Bul, Chabd und Kutschuk-Sai, Steinkohlen an den Flüssen: kleiner Chabd, Teress-Butak und Jaschki-Kargal, Eisen am Flusse Burt, Naphta und Gold am Flusse Sshuss.

Ueber den zweiten Theil der Strecke (rund 450 Werst) berichtet der „Finanzbote“ nur kurz, dass die geplante Eisenbahn sich hier durch ein wenig bevölkertes Gebiet hinzieht, dessen Bewohner sich in den Schluchten des Gebirges aufhalten, wo sie ihre ärmlichen Behausungen aufgeschlagen haben und sich dort von den Erträgnissen ihrer Viehheerden und etwas Getreidebau erhalten.

Endlich der dritte und letzte Theil (etwa 900 Werst) dieser langen Bahnlinie berührt wiederum Land, das sehr viel mehr zur Kultur geeignet ist, und namentlich trifft dies zu, je mehr die Bahn sich ihrem Endpunkte Taschkent nähert. Hier sind es vor allem die Kreise Tschimkent und Taschkent, die hervorgehoben werden dürfen und schon gegenwärtig verhältnissmässig dicht bevölkert sind, denn es wohnen dort auf 1 Quadratwerst (= 1,138 qkm) schon jetzt 5,60 und 7,50 Menschen. Dieser Theil des von der Bahn durchschnittenen Gebietes umfasst 359 457 Quadratwerst (= 409 062 qkm) mit einer Gesammtbevölkerung von 1 500 000 Menschen, deren Reichthum nicht zum geringsten Theile in den bedeutenden Viehbeständen liegt. Es sind gezählt worden 6 500 000 Haupt Vieh aller Gattungen. Ferner blüht hier der Körnerbau, der ein Ernteerträgniss von 35 000 000 Pud (= 573 300 t) liefert.

Von diesem letzten Theile des von der Bahn durchschnittenen Gebietes lässt sich zur allgemeinen Charakteristik sagen, dass hier alle Vorbedingungen für eine glückliche, wirthschaftliche Entwickelung gegeben sind: ein günstiges Klima, ein fruchtbarer Boden und der wasserreiche Fluss Ssyr-Darja, der das Gebiet durchströmt und damit die Gewähr für Gedeihen und Fruchtbarkeit bietet.

Aus allem kann wohl geschlossen werden, dass die neue Bahn auf etwa der Hälfte der Strecke durch gegenwärtig schon leidlich gut angebautes Land führt und dass ausserdem auf dieser Hälfte auch die Vorbedingungen zur weiteren gedeih-

lichen Entwickelung gegeben sind. Sie wird daher neben ihrer ersten und Hauptaufgabe, nämlich als strategische Bahn den politischen Einfluss und die Schlagfertigkeit des Heeres an der Südgrenze der ausgedehnten asiatischen Besitzungen Russlands zu heben und zu stärken, allem Anscheine nach auch in wirthschaftlicher Beziehung eine Rolle übernehmen können, die nicht nur dem Lande zum Segen, sondern auch dem Erbauer zum Nutzen gereichen wird.

Sehr bezeichnend für die Auffassung und die Stimmung in Russland über den staatlich auszuführenden Eisenbahnbau Orenburg-Taschkent ist eine Auslassung der „Birsch. Wed.“, die zum Beginn der Arbeiten das folgende schreibt:

„Russlands Vordringen in den Osten ist sein Triumph und gleichzeitig ein Triumph der Menschheit. Ein ungeheueres Anwachsen unserer materiellen Macht, volle wirthschaftliche Unabhängigkeit, neuer Glanz und neue Autorität im Westen und im Osten — das ist es, was wir mit Recht von der Eisenbahnverbindung zwischen unseren mittelasiatischen Besitzungen und den Hauptpunkten des europäischen Russland erwarten können. Vom Pamier aus ist es im Nothfalle nicht schwer, den Weg nach Indien zu finden, von Merw hat man es ganz nahe bis Afghanistan, die transkaspische Bahn sichert uns den Einfluss auf Nord- und Mittelpersien — alles dieses sind wichtige und grosse Ergebnisse unserer Politik in Asien. Nicht weniger wichtig ist aber die Anlage von Bahnen für die Ausfuhr der in Ssarefschan und am Ssyr-Darja geernteten Baumwolle, die Moskau und Lodz so sehr brauchen, und für die Ausnutzung der Kupfer- und Bleilager, an denen die weiten mittelasiatischen Steppen so reich sind. Die ungeheueren Strecken vom Hindukusch bis zum kaspischen Meere werden mit dem Wolgagebiet vereinigt, und sie werden Tausende von Arbeitern und die Mühen von solchen Leuten erfordern, die mit Kenntnissen ausgerüstet sind, Geduld und Willenskraft in sich erzogen haben, tadellos ehrlich und unerschütterlich fest in ihren moralischen Grundsätzen sind. Gott gebe, dass wir uns auf der Höhe dieser Anforderungen erweisen . . . .“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Oktober d. J. ergibt für 73 Bahnen, die schon im Oktober 1900 im Betriebe waren, folgendes:

Einnahme	im ganzen M.	gegen das Vorjahr M.	auf 1 km M.	gegen das Vorjahr M.	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im Oktober 1901					
aus dem Personenverkehre	41 788 329	— 1 044 932	958	— 43	— 4,30
aus dem Güterverkehre . .	106 669 944	— 3 936 470	2 401	— 138	– 5,44
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Oktober 1901					
aus dem Personenverkehre	289 026 048	— 3 097 727	7 827	— 220	— 2,73
aus dem Güterverkehre . .	586 356 135	— 17 351 986	15 580	— 748	— 4,58
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Oktober 1901					
aus dem Personenverkehre	67 563 798	+ 160 424	10 713	— 134	— 1,24
aus dem Güterverkehre . .	115 463 433	— 7 291 854	18 023	—1404	— 7,23

— **Personentarifreform.** Eine von etwa 500 Personen aus allen Berufskreisen und sämmtlichen Theilen Elsass-Lothringens besuchte öffentliche Versammlung in Strassburg, in welcher Reichstagsabgeordneter Riff - Strassburg und andere als Redner auftraten, nahm einstimmig eine Resolution zu Gunsten der Verbilligung und Vereinheitlichung der Eisenbahnpersonentarife für das ganze Reich oder wenigstens für Süddeutschland an. In zweiter Linie spricht sich die Resolution für die Einführung von Kilometerheften aus, und zwar unter Hinweis auf den schweren, der gesammten reichsländischen Bevölkerung aus dem Umstande erwachsenden Schaden, dass die Fahrpreise in Elsass-Lothringen höher sind als in den benachbarten Gebietstheilen Deutschlands. Die Tarifreform soll unter Beseitigung der Ausnahmetarife, einschliesslich der Rückfahrkarten, auf dem Satz von 2 ₰ für das Kilometer, unter Zulassung weiterer Ermässigungen für die Arbeiter, aufgebaut werden. Anwesend waren u. a. Vertreter der Handelskammern von Strassburg und Metz sowie des elsass-lothringischen Gastwirthe-, Hotelier-, Weinhändler- und Bäckermeisterverbandes, ferner Vertreter zahlreicher Innungen, der Sektionen des elsass-lothringischen Vogesenklubs und vieler anderer Korporationen.

Solche und ähnliche Beschlüsse sind von Volksversammlungen schon häufig gefasst worden. Die Wünsche sind ja bekannt. Ihre Verwirklichung wird nur in jetziger Zeit sinkender Einnahmen schwerlich zu erwarten sein.

— **Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und Kleinbahnen.** Nach einer an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten geben Kreuzungen von Eisenbahnen und Kleinbahnen in Schienenhöhe, bei denen die Schienen der Eisenbahn eingeschnitten sind, nach den bisherigen Beobachtungen insofern Anlass zu Bedenken, als bei den Eisenbahnschienen an der Einschnittstelle nicht selten Brüche vorgekommen sind. Dazu kommt, dass der Gang der Fahrzeuge der Eisenbahn durch die Lücke im Schienenkopf, die sich wegen des unvermeidlichen Wanderns der Schienen schnell vergrössert, ungünstig beeinflusst wird. Die königlichen Eisenbahndirektionen sind deshalb veranlasst, Anträge auf Zulassung derartiger Kreuzungen von vornherein abzulehnen. Im weiteren ist anzustreben, bereits vorhandene Kreuzungen, bei denen die Eisenbahnschienen eingeschnitten sind, gelegentlich ihrer Auswechselung infolge Schadhaftwerdens durch solche mit nichteingeschnittenen Eisenbahnschienen zu ersetzen. Hierfür sowie für Neuanlagen sind bis auf weiteres Kreuzungen nach dem von der königlichen Eisenbahndirektion in Essen a. Ruhr aufgestellten Musterentwurfe zu verwenden. Ueber das Verhalten der nach diesem Entwurfe hergestellten Kreuzungen ist dem Herrn Minister nach zwei Jahren zu berichten.

— **Untersuchung von Trink- und Kesselspeisewasser.** Seit dem 1. April d. J. besteht in Berlin — SW. 12, Kochstrasse 73 — eine der Medizinalabtheilung des Ministeriums der geistlichen, Unterrichts- und Medizinalangelegenheiten angegliederte Versuchs- und Prüfungsanstalt für Wasserversorgung und Abwässerbeseitigung, die besonders geeignet erscheint, die vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten früher vorgeschriebenen Untersuchungen von Trink- und Kesselspeisewasser auszuführen. Wo nicht bereits Abmachungen mit Chemikern oder anderen Prüfungsanstalten bestehen, sollen daher nach einer neuerlichen Verfügung des Herrn Ministers an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen diese Untersuchungen der vorerwähnten Anstalt überwiesen werden.

— **Verwerthung der Kalkrückstände aus den Mischgasanstalten.** Von landwirthschaftlicher Seite wird der hohe Wassergehalt und der breiige Zustand der Kalkrückstände aus den Acetylengasanstalten als ein Hinderniss gegen die ausgedehntere Verwendung dieses Materials als Düngemittel bezeichnet. Der hohe Wassergehalt erhöht die Transportkosten und gestattet die Abfuhr des meist breiigen Materials nur in besonders zu diesem Zwecke gebauten Fahrzeugen; auch ist die Vertheilung über das Feld erst nach längerem Lagern und Abtrocknen des Kalks zu ermöglichen. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, bei Gelegenheit der anzustellenden Versuche über die Verwerthung der Kalkrückstände auch zu prüfen und zu berichten, ob und mit welchem Kostenaufwande es möglich sein würde, die Rückstände durch längeres Ablagern in dünner Schicht unter wiederholtem Umstechen oder in anderer geeigneter Weise zu trocknen und aufzubereiten. Hierbei soll auch geprüft werden, ob sich eine Verwerthung der Kalkrückstände zu anderen Zwecken nicht vortheilhafter gestaltet.

— **Bezirkseisenbahnrath für die Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a/M., Cassel und Mainz.** Die Tagesordnung für die am 27. d. Mts. in Frankfurt abzuhaltende 50. Sitzung des Bezirkseisenbahnraths enthält neben einem Antrag auf Wiederauflegung eingezogener Sonntagskarten und zwei Anträgen betr. Fahrplanangelegenheiten noch den Antrag von allgemeiner Bedeutung des Fabrikbesitzers Ferdinand Wüstefeld-Münden (Hannover), betr. Ermässigung der Lagerplatzmiethen für Lagerung von Massengütern. Dieser Antrag wurde bereits in der 49. Sitzung des Bezirkseisenbahnraths am 23. Mai d. J. behandelt und in dieser dem ständigen Ausschuss des Bezirkseisenbahnraths zur Vorberathung nach Beibringung statistischen Materials seitens der betheiligten Eisenbahndirektionen überwiesen. Der ständige Ausschuss war in der Sitzung am 19. Oktober d. J. in seiner Mehrheit im Gegensatz zu anderen Bezirkseisenbahnräthen der Ansicht, dass die Angelegenheit nur örtlich geregelt werden könne, und dass sich deshalb die allgemeine Festsetzung von Höchst- bezw. Mindestpreisen nicht empfehle. Würde die Festsetzung der letzteren seitens der Verwaltungen geschehen, so könnten einzelne oder eine Gruppe von Interessenten die Mitbewerber durch Anpachtung sämmtlicher Plätze ausschliessen. Gerade dieserhalb könnten auch die Verwaltungen die Vergebung der Plätze im Wege öffentlichen Angebots nicht entbehren, zumal sie die zuverlässigste Unterlage für richtige Feststellung der Pächte nach Angebot und Nachfrage gebe. Auch wurde der allgemeine Grundsatz anerkannt, dass für bebaute Plätze oder auf denen ein Gewerbe betrieben würde, höhere Preise verlangt würden.

Schliesslich wurde noch eine Aenderung der Bestimmung des § 12 der Pachtverträge bezüglich der Kündigungsfrist allgemein für wünschenswerth erachtet.

Von dem Geheimen Kommerzienrath Michel-Mainz war folgender Antrag eingebracht:

„Der Ausschuss wolle den Antrag der Herren v. Schenk, Koch und Wüstefeld, betreffend Ermässigung der Lagerplatzpächte für Massenprodukte, einer nochmaligen Berathung in einer auf Dienstag, den 26. d. Mts. zu berufenden Sitzung unterziehen, weil heute die Antragsteller Herren v. Schenk und Wüstefeld nicht erscheinen konnten und somit das von ihnen beizubringende Material unbekannt blieb. Vorbehaltlich der Würdigung dieses Materials soll folgender Antrag zur Befürwortung bei dem Bezirkseisenbahnrath empfohlen werden:

Der Bezirkseisenbahnrath wolle die Direktionen in Frankfurt a/M., Cassel und Mainz ersuchen, die Pachtsätze für Lagerplätze, sofern sie nicht durch öffentliches Ausgebot regulirt werden, nach billigen Gesichtspunkten in mässiger Höhe festzusetzen.

Der Bezirkseisenbahnrath ist der Ansicht, dass der Unterschied in den Pachtsätzen für Lagerplätze, die unbebaut bleiben sollen, und solchen, welche Pächter auf eigene Kosten bebauen dürfen, mit 50 % Zuschlag für letztere zu hoch bemessen ist. Der Bezirkseisenbahnrath erachtet ferner den § 12 der allgemeinen Bedingungen für die Verpachtungen von Lagerplätzen nach zwei Richtungen hin für abänderungsbedürftig, und zwar ist: a) die Kündigungsfrist erheblich zu verlängern für Plätze, deren Bebauung gestattet wird, unbeschadet der Bestimmungen des § 13, und b) die Kündigungsfrist auf einen Monat zu verkürzen, wenn es sich um andere Plätze handelt und diese kurze Kündigungsfrist von dem Pächter gewünscht wird.“

Diesem Antrag wurde seitens des ständigen Ausschusses nicht widersprochen. Ueber den Beschluss des Bezirkseisenbahnraths auf diesen vom Ausschuss gestellten Antrag in der am 27. d. Mts. stattfindenden Sitzung wird weitere Mittheilung an dieser Stelle folgen.

— **Schreibgebühr bei Rückerstattungen auf nicht ausgenutzte Fahrkarten.** Die preussischen Eisenbahndirektionen haben seit einiger Zeit bei der Gewährung von Erstattungsbeträgen für nicht ausgenutzte Fahrkarten eine Schreibgebühr in Höhe von 1 *M.* einbehalten, um hierdurch die Bahnverwaltung für die vielfachen Mehrarbeiten, welche durch solche Anträge verursacht werden, schadlos zu halten. Gegen diese Maassnahme hatte sich die Handelskammer zu Wiesbaden mit einer an die Eisenbahndirektion Frankfurt gerichteten Eingabe gewandt. Von dort ist jedoch nunmehr ablehnender Bescheid ergangen, in welchem zunächst auf die Thatsache hingewiesen wird, dass viele Erstattungsanträge ohne begründeten Anspruch erhoben werden und viele sich auf ganz geringe Beträge bezögen. Zu berücksichtigen sei auch, dass viele Reisende für den Fall einer zwar unwahrscheinlichen, aber möglichen Rückreise sich im Hinblick auf die kostenlose Reklamation Rückfahrkarten lösten. Die Folge sei gewesen, dass die Reklamationen von Jahr zu Jahr zugenommen hätten. Im Jahre 1900 seien im Bezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt 13 436 Fahrgeldreklamationen für 22 400 Fahrtausweise erhoben worden. Die baaren Auslagen für diese Reklamationen hätten ohne Generalkosten 15 503 *M.* betragen. Bei einer Reklamationsgebühr von 1 *M.* würden also im Jahre 1900 ziemlich genau die Selbstkosten der Reklamationen gedeckt worden sein. Dabei sei noch zu berücksichtigen, dass für abgewiesene Reklamationen und für Reklamationen, denen ein Rechtsanspruch zur Seite steht, keine Gebühr hätte berechnet werden können. Der Zweck der Einführung der fraglichen Maassregel sei indessen nicht die finanzielle Entlastung der Eisenbahnverwaltung, sondern die möglichste Verhinderung des Missbrauches der neu eingeführten 45 tägigen Rückfahrkarten gewesen; der verbotswidrige und mit allen Mitteln zu bekämpfende Handel mit den langgültigen Rückfahrkarten würde wenigstens einigermaassen erschwert, wenn der auf einen Verkauf seiner Karte ausgehende Reisende das Risiko trage, im Falle der Unverkäuflichkeit seiner Rückfahrkarte 1 *M.* über den einfachen Fahrpreis zahlen zu müssen.

Die Handelskammer zu Frankfurt a/M. hat nunmehr an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten eine Eingabe gerichtet, in welcher sie um Aufhebung jener Schreibgebühr bittet.

Da in der That durch jene Rückerstattungen — zu welchen, wohlgemerkt, eine rechtliche Verpflichtung für den Fiskus nicht vorliegt — der Eisenbahnverwaltung eine ganz ausserordentliche Mehrarbeit und auch nicht unwesentliche Kosten erwachsen, so können wir nicht mit den Antragstellern eine Unbilligkeit darin finden, wenn die Bahn sich für ihre Mühewaltungen und Auslagen schadlos halten will. Freilich ist es auch keineswegs zu verwundern, wenn die Handelskammern als die Vertreterinnen der erwerbenden Kreise darauf bedacht und bestrebt sind, zu erreichen, dass eine seit Jahrzehnten geübte wohlwollende Praxis auch ferner bestehen bleibe und nicht durch Maassnahmen der besprochenen Art eingeschränkt werde. U. E. ist das Entscheidende, dass die eingeführte Gebühr verhütend wirken soll und dass sie die durch die Reklamationserledigung der Verwaltung entstehenden Aufwendungen nicht überschreitet. Es handelt sich daher keineswegs um eine fiskalische Maassregel; sollten weitere Erhebungen über die Selbstkosten der Erledigungen die Möglichkeit einer entsprechenden Ermässigung des Gebührensatzes ergeben, so wird eine solche gewiss auch erfolgen.

— **Zollabfertigung und Bahnbetrieb.** Die grossen Erschwernisse, welche dem Bahnverkehr durch die heutige Art und Weise der Zollabfertigung auf den Grenzstationen bereitet werden, hatten wir in Nr. 43 d. Ztg. zum Gegenstande einer Besprechung gemacht, in der namentlich auch auf die so schwerfällige und weitläufige Behandlung derjenigen Güter hingewiesen wurde, welche an der Grenze auf sogen. „Begleitschein“ abgelassen werden, um demnächst auf der Empfangsstation ihre endgültige Abfertigung zu finden. Den letzteren Gegenstand hat auch die „Sped.- u. Schifff.-Ztg.“ in ihrer Nr. 32 eingehend erörtert. Jetzt erfahren wir nun von glaubhafter Seite, dass diese letztere Abhandlung vom preussischen Finanzminister den betheiligten Zollbehörden mit dem Auftrage zugängig gemacht ist, sich über deren Inhalt berichtlich zu äussern. Wir können daher nicht unterlassen, unsere Leser mit dem wesentlichen Inhalt der erwähnten Abhandlung bekannt zu machen und dabei diejenigen Gesichtspunkte in den Vordergrund zu rücken, die uns für die Beurtheilung der Sachlage besonders wesentlich erschienen sind.

In Anlehnung an eine Veröffentlichung der Handelskammer zu Konstanz weist der erwähnte Aufsatz darauf hin, dass die betreffenden Bestimmungen ursprünglich aus einer Zeit stammen, wo die Waareneinfuhr aus dem Auslande noch zum grossen Theil durch Strassenfuhrwerk erfolgte, und dass dieser Umstand auch dem Vereinszollgesetze vom 1. Juli 1869 noch den entscheidenden Stempel aufgedrückt hat.

„Allerdings ist die Eisenbahn wie das Frachtfuhrwerk ein ‚Waarenführer‘, aber zwischen beiden bestehen doch ganz bedeutende Unterschiede. Wohl enthält das mehrfach genannte Gesetz auch zwei verschiedene Abschnitte, wovon der eine (§ 36/58) Bestimmungen bezüglich der Waareneinfuhr auf Landstrassen, der andere (§ 59/73) solche für die Eisenbahnen enthält. Aber im wesentlichen sind die zollamtlichen Abfertigungsbestimmungen die gleichen (§ 68), und sie verdienen daher wohl, einer Prüfung auf ihre gegenwärtige Zweckmässigkeit unterzogen zu werden. Bei diesen Bestimmungen ist vor allem nicht dem Umstande Rechnung getragen, dass die Haupteisenbahnen Deutschlands seit 1880 Staatsbahnen geworden sind und dass die Privateisenbahnen unter staatlicher Aufsicht stehen. Ferner ist nicht berücksichtigt, dass die Eisenbahnbeamten auf das Zollinteresse verpflichtet sind. Die Eisenbahn geniesst jetzt bei der Zollbehörde nicht mehr Vertrauen, wie der Fuhrknecht, welcher verzollbare Güter vom Grenzeingangsamt auf das Amt im Innern, wo die Zollerledigung stattfinden soll, abführt und zur Staatsverwaltung in keinerlei Beziehung steht. Das Missverhältniss bedarf wohl keiner weiteren Beleuchtung, dass ein Zweig der Staatsverwaltung (Zollverwaltung) zu der Ehrlichkeit des anderen (Eisenbahnverwaltung) nicht mehr Vertrauen als im vorliegenden Falle hat. Die lästigen Kontrolmaassregeln können in Anbetracht der durch dieselben entstehenden Hemmnisse des Verkehrs, der Schwierigkeiten der Kosten und sonstiger Nach-

theile, welche der Staat sich selbst schafft, als durch nichts gerechtfertigt erachtet werden.

Bekanntlich gestattet das Zollvereinsgesetz deutsche Eingangsverzollung an der Grenze oder Ueberweisung auf ein im Inland gelegenes Amt. Im ersteren Falle wird die Waare nach erfolgter Verzollung ohne weiteres in den freien Verkehr gesetzt, im letzteren Falle ist dieselbe beim Grenzeingangsamte unter Zollverschluss zu nehmen, welcher erst bei dem Amte, bei welchem die endgültige Verzollung stattfindet, gelöst wird. Beim Zollverschluss sind zwei Arten zu unterscheiden, je nachdem ob der Verschluss eines Wagens oder eines einzelnen Stückes eintritt. Die erste Abfertigung (Abfertigung auf Ladungsverzeichniss) ist die einfachere und wird von der Eisenbahn immer beantragt, wenn die nöthige Menge Güter nach ein und demselben Bestimmungsort die Verwendung eines ganzen Wagens rechtfertigt. Es werden dann die einzelnen Stücke nicht zollamtlich verschlossen, sondern es genügt die Anlegung eines Zollverschlusses — mittelst Zollschlössern — an die Wagenthüren der gedeckten Wagen. Wenn der Verschluss nur mittelst Plomben erfolgte, so liesse sich dies ja noch hinnehmen, allein die Zollschlösser verursachen grosse Umständlichkeiten. Die Schlüssel begleiten den Wagen in einem durch die Zollbehörde versiegelten Packet, worin auch der Frachtbrief Aufnahme findet — denn selbst dieser wird der Eisenbahn nicht anvertraut. Diese Schlüssel müssen wiederum in einem durch die betreffende Zollstelle wohlversiegelten Packet seitens der Eisenbahn zurückbefördert werden. Handelt es sich um offene Wagen, so fallen wenigstens die Schlösser weg. Dagegen hat die Eisenbahn sogen. Zollleinen zu liefern, welche durch sämmtliche Oesen der Decken und durch die Ringe der Wagen gezogen werden. An die beiden Enden kommt dann das Zollblei. Die Anbringung dieser Vorrichtung erfordert allein schon durchschnittlich $^3/_4$ bis 1 Stunde Arbeit für jeden Wagen. Was aber ganz besonders auf den Grenzbahnhöfen zur Plage wird, viel Zeit, Personen und Material in Anspruch nimmt, ist der sogen. Kolliverschluss (Abfertigung auf Begleitschein I), nach welchem jedes Frachtstück plombirt, verschnürt oder versiegelt werden muss. Beim Verschluss einer Kiste sind beispielsweise durch die einzelnen Bretter und Waaren, gleichgültig, ob die Kiste aus wenig oder viel Brettern besteht, seitens der Eisenbahnbediensteten Löcher zu bohren und dann durch letztere die Zollschnur zu ziehen, worauf an den beiden Schnurenden das Zollblei angelegt wird. Durch diese Maassregel soll verhindert werden, dass der Inhalt der Sendungen vertauscht, minderwerthige anstatt höherwerthige Waare beim Zollamt des Bestimmungsortes vorgewiesen und somit der Staat durch Zollentziehung geschädigt wird."

Dagegen macht die „Sped.- u. Schifff.-Ztg." den jedenfalls sehr erwägenswerthen Vorschlag, alle jene umständlichen und zeitraubenden Maassnahmen in der Folge in Wegfall zu bringen und statt dessen der Bahnverwaltung einfach die Verpflichtung aufzuerlegen, die betreffenden zollpflichtigen Güter, nachdem die Begleitpapiere von der Zollbehörde entsprechend gekennzeichnet sind, auf der Empfangsstation vor Ausfolgung an die Partei zunächst mit dem Begleitscheine an das dortige Zollamt abzuliefern. Wie dann weiter mitgetheilt wird, besteht ein ähnliches Verfahren bereits seit Jahren in der Schweiz für die zwischen Deutschland und Italien im Durchgangsverkehr das schweizerische Gebiet durchlaufenden zollpflichtigen Güter, und es soll dieses — wie zu erwarten — zu tadellosen Ergebnissen sowohl für den Verkehr wie für die eidgenössische Zollverwaltung geführt haben.

— **Einbehaltung der Thaler aus den Jahren 1823 bis 1856.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, die nachgeordneten Kassen anzuweisen, die bei ihnen am 1. Januar 1902 vorhandenen und nach diesem Zeitpunkte eingehenden Thaler aus den Jahren 1823 bis 1856 nicht wieder zu verausgaben, sondern von Zeit zu Zeit der Reichsbank gegen Werthersatz zuzuführen und sich zu Zahlungen in Thalern fortan nur der Vereinsthaler deutschen Gepräges zu bedienen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Fahrbetriebsmittelbestellung für die österreichischen Staatsbahnen.** Nach den Erklärungen, welche der Ministerpräsident kürzlich im Abgeordnetenhause abgegeben hat, ist die Regierung entschlossen, bei den zur Förderung der Industrie vorzunehmenden Bestellungen derart vorzugehen, dass schon jetzt nicht blos die Kredite für das Jahr 1902, sondern auch der überwiegende Theil der für das Jahr 1903 verfügbaren Kredite zu diesem Zwecke herangezogen werden. Dies gilt auch rücksichtlich der von der Staatseisenbahnverwaltung zu bewerkstelligenden Bestellungen von Fahrbetriebsmitteln. Was die Lokomotivbestellungen anbelangt, so hat die Staatseisenbahnverwaltung im Laufe des Sommers den grösseren Theil der für das Jahr 1902 zu bestellenden Lokomotiven vergeben, bezüglich des Restes sich hingegen das Bezugsrecht gesichert. Angesichts der geänderten Verhältnisse wird indessen von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht werden, sondern es ist, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, eine neue Vereinbarung mit den Lokomotivfabriken unter Einbeziehung der Bestellungen für Rechnung des Jahres 1903 in Aussicht genommen. Die Bestellungen sollen schon jetzt erfolgen, die aus den Krediten des Jahres 1903 zu bestreitenden Anschaffungen aber erst im Jahre 1903 zur Ablieferung bezw. Verrechnung gelangen. Die aus dem Kreditreste des Jahres 1902 von rund 2 700 000 Kr. in Aussicht genommenen Bestellungen umfassen 32 Lokomotiven und 15 Tender. Aus dem Kredite für das Jahr 1903 im Betrage von rund 6 300 000 Kr. würden 80 Lokomotiven und 65 Tender bestellt werden können. Es ist demnach im ganzen die Bestellung von ungefähr 112 Lokomotiven und 80 Tendern in Betracht gezogen, für welche ein Betrag von annähernd 10 000 000 Kronen aufgewendet werden soll. Die sofortigen Bestellungen für einen längeren Zeitraum werden für die Lokomotivfabriken den Vortheil haben, dass sie diese in die Lage setzen, für diese Zeit einen einheitlichen Arbeitsplan aufzustellen, so dass den Fabriken für eine längere Dauer eine gleichmässige Beschäftigung gesichert sein wird. Ein ähnlicher Vorgang dürfte auch bezüglich der Wagenbestellungen eingehalten werden.

— **Der Schienenbedarf der österreichischen Staatsbahnen.** Das Uebereinkommen, durch welches der Schienenbedarf für die Dauer von fünf Jahren sichergestellt worden war, läuft mit Ende des nächsten Jahres ab. Die Verhandlungen für die Sicherung dieses Bedarfes für die folgenden Jahre dürften demnächst eingeleitet werden.

— **Lokalbahn Nixdorf-Rumburg.** Zwischen den Konzessionären der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg und der böhmischen Nordbahn hatten sich Meinungsverschiedenheiten in Bezug auf die Bedingungen des Anschlusses ergeben. Wie verlautet, ist nunmehr eine volle Verständigung erzielt worden. Es steht sonach der Durchführung des Baues der genannten Lokalbahn, dessen Vergebung bereits vor kurzem erfolgte, kein Hinderniss mehr im Wege.

— **Erneuerung des Betriebsvertrages der Wiener Stadtbahn.** In der am 16. d. Mts. unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers abgehaltenen Vollversammlung der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen bildete die Frage des Abschlusses eines e n d g ü l t i g e n Anschluss- und Betriebsvertrages für die Wiener Stadtbahn den ersten Berathungsgegenstand. Da im Jahre 1898 erst einzelne Theilstrecken der Wiener Stadtbahn vollendet und damals die nothwendigen Grundlagen und Erfahrungen für den Abschluss eines solchen Betriebsvertrages noch nicht gegeben waren, konnte bei der Eröffnung der erwähnten Theilstrecken nur ein vorläufiges Betriebsübereinkommen vereinbart werden, auf Grund dessen die Staatsbahnverwaltung den Betrieb der allmählich fertiggestellten Strecken der Wiener Stadtbahn übernahm.

Die Gültigkeit dieses Betriebsübereinkommens läuft mit 31. Dezember d. J. ab, und es tritt nunmehr an die Kommission die Aufgabe heran, mit der Staatseisenbahnverwaltung, welche laut der Konzessionsurkunden zur Betriebführung auf der Wiener Stadtbahn berufen ist, eine neuerliche Vereinbarung zu treffen, bei welcher Gelegenheit auch die Anschluss- und gegenseitigen Mitbenutzungsverhältnisse zu ordnen wären.

Das Eisenbahnministerium hat einen Vertragsentwurf aufstellen lassen und ihn der Kommission als Vorschlag der Staatseisenbahnverwaltung zur weiteren Berathung und Beschlussfassung übermittelt. Die Kommission hat beschlossen, mit der beschleunigten Prüfung dieses Entwurfes einen Unterausschuss zu betrauen, gleichzeitig aber, da es nicht möglich sein dürfte, die bezüglichen Verhandlungen rechtzeitig vor dem Ablaufe des gegenwärtigen Betriebsübereinkommens zum Abschlusse zu bringen, um Verlängerung des dermalen geltenden Uebereinkommens auf ein weiteres halbes Jahr angesucht.

— **Verbesserung der Lage der Bediensteten der Staatseisenbahngesellschaft.** Auf Anregung des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins wurde am 10. d. Mts. in Wien ein Tag der Beamten der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft abgehalten, an welchem mehr als 400 Beamte theilnahmen. Nach längerer Berathung wurde einstimmig folgender Beschluss angenommen:

Die am 10. November 1901 versammelten Beamten der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, denen sich auch die nicht vertretenen Kollegen durch Zustimmungskundgebungen angeschlossen haben, erklären hiermit, dass sie bei dem Umstande, als die wiederholt erbetene und auch von der Direktion selbst als nothwendig erkannte, zeitgemässe Regelung ihrer Dienst- und Ruhebezüge immer wieder hinausge-

schoben wird und auch die zur augenblicklichen Linderung der schwierigen wirthschaftlichen Lage, namentlich der unteren Rangklassen, zugesagten ausgiebigen Gehaltsvorrückungen nur in einem ganz unzulänglichen Maasse eingetreten sind, die eheste Durchführung der nachstehenden Maassnahmen für dringend nöthig erachten: 1. Eine Gehaltsaufbesserung aller Beamten um 400 Kr. — unbeschadet der regelmässigen Vorrückungen — und Beseitigung der bisherigen Gehaltsstufen von 1 200 und 1 400 Kr. 2. Regelung der Pensionsnormen und Erhöhung der Mindestpension für Beamte und deren Wittwen auf 1 000 Kr., Einbeziehung eines Gehaltsfünftels in die Pensionsbemessung und Zusicherung eines dreimonatlichen Gehaltsbezuges zu Gunsten der Hinterbliebenen. 3. Pragmatische Sicherstellung der Urlaubsnormen, Festsetzung eines Uniformirungsbeitrages, Regelung der Rang- und Titelfrage.

Die heutige Versammlung erklärt insbesondere die unter Punkt 1 niedergelegten Wünsche als die wichtigsten und dringlichst zu behandelnden und ersucht den österreichischen Eisenbahnbeamtenverein, den sie als ihren berufenen Vertreter betrachtet, diese Forderungen mit allem Nachdrucke und unter Anwendung aller gesetzlich zulässigen Mittel der Verwirklichung entgegen zu führen.

— **Rohöl zur Lokomotivheizung.** Die Rohölerzeugung in Galizien hat einen derartigen Umfang angenommen, dass etwa 1 000 000 dz für Heizzwecke zur Verfügung stehen. Es sind deshalb, wie verlautet, beim Eisenbahnministerium Schritte unternommen worden, um versuchsweise Rohöl zur Heizung der Lokomotiven in Verwendung zu bringen.

— **Eiserner Oberbau, Bauart Heindl.** Der vom Hofrath Heindl, Vorstandstellvertreter der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, herrührende eiserne Oberbau ist bei 10 Bahnverwaltungen auf einem Bahnnetz von 1 616 km eingeführt, und zwar bei den österreichischen Staatsbahnen (66,5 km), ungarischen Staatsbahnen (584 km), bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen (25,68 km), Aussig-Teplitzer Eisenbahn (1 km), Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2 km), Südbahn (0,54 km), bayerischen Staatsbahnen (1 231,07 km), preussischen Staatsbahnen (46,14 km), Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen (10,45 km) und württembergischen Staatsbahnen (227,1 km). Nach den Erfahrungen auf der seit 1883 mit eisernem Oberbau, System Heindl, ausgerüsteten Probestrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zwischen Angern und Dürnkrut ergibt sich — verglichen mit gleich belastetem Holzschwellenoberbau der Nordbahn zwischen Drösing und Hohenau (Rohlast während 17 Jahren = 110 900 000 t, 200 246 Züge) — ein Verbrauch an eisernen Schwellen von 0,16 % gegenüber einem Verbrauch an getränkten Holzschwellen von 80,56 %.

— **Der Umbau des Salzburger Bahnhofes** und die damit im Zusammenhange stehende Herstellung eines Centralbahnhofes in Salzburg dürfte bald in Angriff genommen werden. Die fertig gestellten Pläne des neuen Bahnhofes beruhen auf einer vollständigen Trennung des Personenzug- vom Güterzugverkehre. Behufs Durchführung des ersteren wird die gegenwärtige Stationsanlage erheblich vergrössert und umgestaltet werden. Der Güterbahnhof wird in die Richtung gegen Parsch (Richtung Salzburg-Bischofshofen) verlegt werden. Der neue Güterbahnhof erhält eine umfassende Verschubanlage, und es werden überdies in seinem Bereiche die Heizhäuser und die Werkstätten errichtet werden.

— **Eine österreichische Centralbibliothek des Eisenbahnwesens.** In Oesterreich sind von jenen Büchereien, deren Bücherstand das Eisenbahnwesen und die verwandten Gebiete umfasst, vor allen die Bücherei der technischen Hochschule in Wien zu erwähnen. Nach der letzten Zählung im September dieses Jahres umfasste diese 34 800 Werke in 87 560 Bänden. Auf das Eisenbahnwesen entfallen etwa 3 200 Werke. Die Bücherei des österreichischen Ingeniör- und Architektenvereines in Wien besteht gegenwärtig aus 8 240 Nummern (60 000 Bänden). Das Eisenbahnwesen betreffen etwa 2 000 Werke in beiläufig 12 000 Bänden, die Fachzeitschriften inbegriffen.

Die grösste Eisenbahnbüchersammlung ist jene des Eisenbahnministeriums mit mehr als 8 000 Werken in beiläufig 20 000 Bänden. Die Eisenbahnbücherei des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten besteht gegenwärtig aus 1 923 fachlichen Werken in rund 3 200 Bänden. Auch andere Fachvereine sind im Besitz von Büchersammlungen über die Eisenbahnlitteratur, jedoch sind diese nicht umfangreich. Dagegen bestehen bei den Direktionen der österreichischen Eisenbahnverwaltungen — dies gilt insbesondere von den in Wien einmündenden Bahnen — grössere Eisenbahnbüchersammlungen zum Dienstgebrauch. Einzelne derselben zählen 2—4 000 Bände, und befinden sich darunter viele werthvolle und nicht allgemein bekannte Werke.

Es wird zwar, wie in einem in der „Oesterr. Eisenbahnztg." erschienenen, sehr lesenswerthen Aufsatze von Sigismund Weill hervorgehoben ist, mit diesen Büchersammlungen einem gemeinsamen Ziele zugestrebt, aber mit der Erreichung desselben auf auseinandergehenden Wegen werden die werthvollsten Kräfte zersplittert. Mit Rücksicht hierauf wird in dem angeführten Aufsatze der bemerkenswerthe Vorschlag gemacht, die in verschiedenen grösseren und kleineren Büchersammlungen zerstreute, stets nur einem im vorhinein begrenzten Kreise von Lesern gewidmete Fachlitteratur in einer allgemein zugänglichen, öffentlichen österreichischen Centralbibliothek des Eisenbahnwesens zu vereinigen.

— **Sigl'sche Lokomotivfabrik.** In der vor kurzem abgehaltenen Generalversammlung der Aktiengesellschaft der Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik, vormals G. Sigl, wurden nähere Erklärungen über die Verluste, welche die Gesellschaft an den Lokomotivlieferungen für Frankreich erlitten hatte, abgegeben. Nach dem Berichte ist das geringere Erträgniss dem Umstande zuzuschreiben, dass bei der Lieferung von 30 Lokomotiven für das Ausland die erzielten Preise hinter den Herstellungskosten zurückgeblieben sind. Schon bei Uebernahme des Auftrages sei vorauszusehen gewesen, dass bei dieser Bestellung auf einen Gewinn nicht zu rechnen sei. Allein angesichts des Mangels an ausreichenden Bestellungen des Inlandes sollte dem drohenden Uebelstande umfangreicher Arbeiterentlassungen vorgebeugt und das geschulte Personal in möglichst gleichmässiger Thätigkeit erhalten bleiben. Leider seien während der Ausführung dieser Maschinen nicht vorherzusehende erhöhte Ansprüche gestellt worden, welche zu einem Verluste führten, der den Gewinn der sonstigen Ablieferungen zu einem grossen Theil aufzehrte. Ausserdem sei das finanzielle Ergebniss durch Erhöhung der Steuern, Beiträge zur Arbeiter-Unfall- und Krankenversicherung und durch die bedeutend gestiegenen Arbeitslöhne ungünstig beeinflusst worden. Der Arbeiterstand habe zwischen 1 927 und 1 991 Mann betragen. Für das begonnene Geschäftsjahr liegen bereits Aufträge auf 80 Lokomotiven, 48 Tender und andere Erzeugnisse des allgemeinen Maschinenbaues vor, und sei zu hoffen, dass das gegenwärtige Geschäftsjahr mit einem befriedigenden Ergebnisse abschliessen werde. Mehrere Aktionäre besprachen in abfälligem Sinne die französische Lokomotivlieferung. Auf die Bemerkung eines Aktionärs, dass ein Auftrag, welcher schon im vorhinein nicht gewinnbringend erscheine, nicht zu übernehmen wäre, entgegnete der Präsident des Verwaltungsrathes, dass die Leitung dafür zu sorgen habe, die Arbeiter zu beschäftigen, die Maschinen in Gang zu erhalten, und dass wohl der Fall sich ereignen und wiederholen könne, dass man mit vollstem Bewusstsein selbst einen verlustbringenden Auftrag übernehmen müsse. Auf die Aufforderung eines Aktionärs, den Verlust bei den 30 französischen Maschinen ziffernmässig anzugeben, erklärte der Vorsitzende, dass eine solche Auskunft grundsätzlich nicht gegeben werden könne. Es würde dies dahin führen, dass künftighin auch die Gewinne bei einzelnen Lieferungen, somit Einzelheiten des Betriebes bekanntgegeben werden müssten, was nicht im Interesse des Unternehmens liege.

— **Schadenersatz der Bahn für Funkensprühen.** Im März vorigen Jahres verlor der Kutscher eines Pfluggespanns sein linkes Auge dadurch, dass ihm bei der Feldarbeit aus dem Rauchfang der Lokomotive eines vorüberfahrenden Zuges Funken ins Auge flogen. Der Kutscher strengte eine Klage gegen die betheiligte Bahngesellschaft auf Schmerzensgeld, Verdienstentgang und Heilungskosten an. Die verklagte Bahn wendete ein, dass der Funkenflug kein Ereigniss sei, für welches eine Bahn nach dem Haftpflichtgesetz verantwortlich gemacht werden könne. Das Handelsgericht Wien theilte zwar die Anschauung der Bahn, gab jedoch, indem es ein Verschulden der Bahn wegen mangelhafter Vorkehrungen annahm, der Klage theilweise Folge und sprach dem Kläger ein Schmerzensgeld von 2 000 Kr., an Verdienstentgang 220 Kr. und eine Rente auf Lebensdauer von monatlich 15 Kr. zu. Das Oberlandesgericht Wien bestätigte das Urtheil, von der Anschauung ausgehend, dass Funkenflug ein Ereigniss im Bahnbetriebe darstelle, für welches die Bahn nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetze verantwortlich sei. Der Oberste Gerichtshof bestätigte die angefochtenen Urtheile der beiden unteren Instanzen und erklärte in den Gründen seines Erkenntnisses ebenfalls, dass der Funkenflug eine Ereignung im Verkehr darstelle, und dass die Annahme, die Haftung der Bahnunternehmung beschränke sich nur auf aussergewöhnliche Vorgänge im Betriebe, nicht begründet sei.

— **Erneuerung von Tarifbegünstigungen.** In Nr. 88 S. 1361 d. Ztg. wurde mitgetheilt, dass die mit 1. Dezember d. J. ablaufenden, wegen des Wettbewerbes der Wasserstrassen im Verkehre von Ungarn nach Oesterreich eingeführten Frachtbegünstigungen bei ihrer Erneuerung eine mässige Einschränkung erfahren werden. Der „Pester Lloyd" erörtert in eingehender Weise die Beweggründe dieser Einschränkung. Danach mehren

sich die unabweislichen Ansprüche der Landwirthschaft und Industrie gegenüber den ungarischen Staatsbahnen von Tag zu Tag, dementsprechend seien die Tarifbegünstigungen verschiedenster Art in stetiger Zunahme begriffen, ohne dass jedoch die natürliche Verkehrsentwickelung imstande wäre, den hierdurch erwachsenen Einnahmeausfall hereinzubringen und eine sichere Verzinsung der ebenfalls zunehmenden, grossen Staatsbahninvestitionen zu bieten, nicht zu reden von jenen wesentlichen Mehrauslagen, welche durch die gewiss vollkommen begründete, etwaige Erhöhung der Bezüge der Staatsbahnangestellten eintreten würde. Rein finanzielle Gesichtspunkte, welche jedoch auch bei Staatsbahnen nicht ganz in den Hintergrund gedrängt werden dürfen, haben daher, wie es scheine, die Erwägung gezeitigt, dass angesichts der fortgesetzt sich steigernden finanziellen Opfer für entsprechende Erhöhung der Einnahmen vorgesorgt werden müsse, wenn man das Staatsbahnsystem nicht unmöglich machen wolle. Es sei ja erst jüngst in einer in Wien abgehaltenen Versammlung von dem gewiss sachverständigen Generaldirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn frank und frei erklärt worden, dass das ewige Herunterbieten der Tarife für die Staatsbahnen geradezu vernichtend sei. Es dürfe daher unter solchen Umständen fürwahr nicht Wunder nehmen, wenn die Direktion der ungarischen Staatsbahnen eine allmähliche Ueberprüfung derjenigen ermässigten Frachtsätze vornehme, deren Entstehen nicht auf rein wirthschaftliche Gründe zurückzuführen sei und deren mässige Erhöhung weder die Verkehrsentwickelung stören, noch auch die hierbei in Frage kommenden Interessenten schädigen könne. Die fraglichen Begünstigungen betreffen beinahe ausschliesslich den Stückgutverkehr, welcher bekanntlich zumeist hochwerthige Güter umfasst, bei denen die Frachtkosten in den meisten Fällen auch nicht ausschlaggebend seien; hier habe daher die Einschränkung der Begünstigung um so unbedenklicher Platz greifen können, als sie weder den Verkäufer, noch den Abnehmer der Waaren unmittelbar treffe. Die neueste Maassnahme der Staatsbahnen zeige übrigens auch das systematische und zielbewusste Vorgehen der Direktion, in welcher Beziehung es wohl genüge, auf die im Kohlen-, Getreide- und Holzverkehr getroffenen bekannten Tarifverfügungen hinzuweisen. Aus der hier kurz erörterten Richtung der Staatsbahntarifpolitik trete jedoch auch ein anderer, wichtiger Gesichtspunkt auffällig hervor; es könne wohl nicht als blosser Zufall betrachtet werden, dass die hier behandelten und überhaupt seit beiläufig einem Jahre vorgenommenen Tariferhöhungen der Staatsbahnen vorwiegend in Verkehren Platz greifen, welche dem Wettbewerbe der Wasserstrassen unterliegen, und sei daher die Vermuthung immerhin berechtigt, dass man zur Ueberzeugung gelangt sei, dass die Fortsetzung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Schifffahrt in dem bisher üblich gewesenen Maasse nicht mehr begründet oder nothwendig scheine. Dies müsse aus dem Grunde hervorgehoben werden, weil ja der fragliche Wettbewerb Gegenstand ernster Klage der Schifffahrtsunternehmungen bilde.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Arbeitsregelung der französischen Zugbediensteten.** Der schon erwähnten Interpellation ist die abermalige Erörterung des Gesetzentwurfs „über die Regelung der Arbeit der Lokomotivführer, Heizer und Zugbediensteten und über die Pensionsbedingungen des französischen Eisenbahnpersonals" in der Kammersitzung vom 14. d. Mts. gefolgt. Schon vor Jahren von der Kammer vorgeschlagen und angenommen (1897), ist das Gesetz vom Senat stark abgeschwächt worden. Aber die Abgeordneten, welche nächstes Jahr vor der Wiederwahl stehen, wollten nochmals mit allen Mitteln dem Heer der Eisenbahnbediensteten und der Wählermasse überhaupt ihren sozialen Sinn und ihre Freigebigkeit beweisen. So floss man denn von schönen Reden und theueren Vorschlägen zur Arbeitsverminderung über. Der Abgeordnete von Seine-et-Oise, Berteaux, der den 1897er Kammerbeschluss wieder aufnahm, hob an: „Die Kammer müsse endlich die berechtigten Interessen der bewunderungswürdigsten der Körperschaften schützen" (Rufe: sehr gut!), und der sozialistische Abgeordnete Zevaès drechselte die Phrase: „Indem wir die Eisenbahnarbeiter gegen die kapitalistische Plutokratie vertheidigen, thun wir ein soziales und republikanisches Werk." Dann folgten von verschiedenen Seiten die alten Anklagen und Behauptungen, dass die Eisenbahnbediensteten von den Gesellschaften ungebührlich ausgebeutet und willkürlich behandelt werden, dass sie mit Arbeit überlastet sind, dass schon die öffentliche Sicherheit eine Reform nöthig mache usw. In geradezu lächerlicher Weise gingen dabei die Kostenberechnungen auseinander. Abg. Berteaux behauptete, die Einschränkung der Arbeitszeit würde den Eisenbahngesellschaften nur 7 000 000 Fr. jährlich kosten, während letztere 42 000 000 Fr. berechnet haben und der Finanzminister Caillaux die Mehrausgaben sogar auf 68 000 000 Fr. schätzte. Uebrigens suchte der Minister die volksfreundlichen sozialen Befürworter des Gesetzes mit ihren eigenen Gründen zu schlagen; er erklärte, wenn jene das Wohl der Eisenbahnarbeiter im Auge hätten, so müsse er das Wohl der gesammten übrigen Arbeiter, der Bauern usw. vertreten, welche als Steuerzahler die Gelder für dieses Gesetz aufbringen müssten. Denn die Mehrkosten werden von den Eisenbahngesellschaften infolge der vertragsmässigen Zinsgewähr des Staates auf letzteren bezw. die Steuerzahler abgewälzt. Der Finanzminister betonte: Nächstes Jahr werden die Gesellschaften bei schlechteren Ergebnissen mit Ausnahme einer oder zweier die Zinsgewähr des Staates in Anspruch nehmen; der Augenblick sei also besonders schlecht gewählt zur Auferlegung neuer Lasten. Der Minister warnte weiter davor, auf die Rückzahlungsverpflichtung der Gesellschaften zu viel Gewicht zu legen; der Staat habe ihnen 910 000 000 Fr. vorgeschossen, sie haben aber nur 11 000 000 Fr. zurückbezahlt. Die schuldigen 899 000 000 Fr. könnten nur dann zurückerstattet werden, wenn den Gesellschaften nicht übermässige Lasten auferlegt würden. Man solle den eigenen Schuldner nicht zahlungsunfähig machen. Es sei unsinnig, bei der gegenwärtigen Verschlechterung der Staatseinnahmen den Staatshaushalt mit neuen 60 000 000 Fr. für die Eisenbahnen zu belasten; wenn es sich darum handeln würde, die deshalb nöthigen neuen Steuern zu bewilligen, so seien natürlich die betreffenden menschenfreundlichen Abgeordneten nicht zu haben. In der Erörterung bemerkte u. a. der Abg. Rouanet: Die Statistik zeige, dass in den zehn Jahren von 1889 bis 1899 in Deutschland die Löhne um 29 bis 33 % erhöht werden konnten. Wenn das in Frankreich anders wäre, so beweise das, dass die Eisenbahngesellschaften den Dienst, mit dem sie betraut, nicht mehr gewährleisten können, und dass es Zeit sei, ihnen ihr Monopol zu nehmen. Einzelne Redner warnten zwar im Sinne des Ministers vor einem Zuweitgehen; auch der vom Abg. Rose vertretene Beschluss der Arbeitskommission ist maassvoller als der Antrag Berteaux. Aber das soziale Schönthun und die Wahlrücksichten überwogen derart, dass schliesslich der Artikel 1 des Antrags Berteaux mit 327 gegen 200 Stimmen und weiterhin der ganze Gesetzvorschlag Berteaux mit 338 gegen 87 Stimmen angenommen wurde. Die Aufforderung an den Senat, nunmehr schleunigst das Gesetz im Sinne der Kammerbeschlüsse zu erledigen, erfolgte mit 314 gegen 31 Stimmen. Einer der eifrigsten Abgeordneten, Herr Bernard, sprach dabei von einer „unwürdigen Komödie", womit er den Senat meinte. Vorwiegend ist man jedoch überzeugt, dass ein solcher Vorwurf die Kammermehrheit trifft, und dass ein starker Theil der das Gesetz fordernden Abgeordneten insgeheim sicher darauf rechnet, dass der Senat — der nicht in gleicher Weise vom allgemeinen Wahlrecht und der Volksgunst abhängt — es wieder zum Scheitern bringt. Der bisherige Senatsbeschluss wollte, dass die Arbeit, mit Ausnahmen unter gewissen Bedingungen, nicht über 12 Stunden dauern dürfe. Der jetzt wieder in der Kammer verhandelte Entwurf bezw. Antrag Berteaux verlangt eine Höchstarbeitszeit von 10 Stunden unter 24 und eine ununterbrochene Ruhe von mindestens 10 Stunden nach jedem Arbeitsabschnitt. In bezeichnender Weise verhöhnt der „Figaro" den Kammerbeschluss. Die schon als neue Wahlkandidaten auftretenden Abgeordneten hätten nur unter der festen Ueberzeugung, dass der Senat ihren Excess von Grossmuth korrigiren würde, einer solchen Verschleuderung öffentlicher Gelder zugestimmt. Die Nichtigkeit dieser Maskerade sei ihnen von vornherein genau bekannt. Das Vergnüglichste an dieser Schauspielerei sei die Würde, mit welcher die Vorkämpfer in den Vordergrund traten, um zu erklären, dass sie keine Komödie spielten und dass die Sache sehr ernst sei. Die allergewöhnlichste Erfahrung der Welt lehre, was die Betheuerung „ich lüge nicht" bedeute. An einen früheren Akt derselben Komödie erinnert eine Pariser Korrespondenz des „Vorwärts", in welcher es heisst: „Ende 1897 — es war unter dem Ministerium Méline — hatte die Deputirtenkammer nahezu einstimmig ein Schutzgesetz für die Eisenbahner votirt (das sogenannte Gesetz Berteaux-Jaurès), dessen werthvollste Bestimmung der Zehnstundentag ist. Méline und sein Arbeitsminister Turrel mussten in den sauren Apfel beissen, ein gutes Schutzgesetz von der Kammer votirt zu sehen, denn man stand damals vor den Neuwahlen, und wie das fast einstimmige Kammervotum zeigt, keine Partei wollte Gefahr laufen, den Zorn der Eisenbahner bezw. der Arbeiter überhaupt sich zuzuziehen." Heute fällt das Gesetz gerade so gut ins Wasser wie vor 4 Jahren, obwohl statt des konservativen Ministeriums Méline das denkbar sozialistischste am Ruder ist und obwohl von sozialdemokratischer Seite dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgeworfen wird, seine Haltung sei „so jämmerlich wie möglich".

— **Französische Zufahrtslinien zum Simplon.** Die vom Minister Baudin im Juni d. J. eingesetzte Kommission zur Prüfung der Frage hat sich nicht einigen können. Der jetzt in der Kommission zur Vertheilung gelangte Bericht ihres Sekretärs

Jacquier, Chefingeniör der Brücken- und Strassenbauten, prüft die Vor- und Nachtheile aller in Betracht kommenden Linien, macht aber keinen bestimmten Vorschlag. Er beantragt nur, alle Erwägungen örtlicher Natur aus dem Spiele zu lassen und nur die allgemeinen Interessen Frankreichs im Auge zu behalten. Drei Kommissionsmitglieder erklärten jüngst in der Sitzung, die Kommission enthalte keine genügende Zahl von Vertheidigern der Linie St. Claude-Genf und biete daher auch nicht genügende Gewähr für unparteiliche Behandlung der vorliegenden Frage. Diese drei Herren traten aus der Kommission aus, in der es auch fernerhin noch zu lebhaften Erörterungen kommen dürfte. Zur Zeit neigt ihre Mehrheit zu Gunsten der Linie St. Amour-Bellegarde.

— **Pariser Stadtbahn.** Ueber die im Baue befindliche Theilstrecke der Stadtbahn vom Place de l'Etoile nach dem Place de la Nation hielt im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens zu Wien der Vereinspräsident Civilingeniör Ziffer einen interessanten Vortrag, aus dem wir folgendes mittheilen: Die im Betriebe befindliche Stammlinie der Pariser Stadtbahn wird mit der bereits im Bau stehenden Theilstrecke, welche in einer Länge von 10,54 km über die alten äusseren Boulevards führt, einen dem „Inner circle" der Londoner Metropolitanbahn ähnlichen inneren Gürtel bilden. Die neue Linie wird auf etwa 2 km Viadukte mit zusammen 60 Oeffnungen enthalten, deren Spannweite im Durchschnitte ungefähr 22 m betragen soll. Das für den Tunnel in laufender Strecke angewendete Querprofil ist das gleiche wie bei der im Betriebe befindlichen Linie. Die lichte Höhe der gedeckten Einschnitte schwankt zwischen 3,555 m und 3,805 m und die Breite beträgt durchwegs 6,7 m; der Eisenüberbau ruht unter der Seitenallee auf Hauptträgern aus Stahlblech in Abständen von 5 m. Die Eisenkonstruktion der Viadukte wird auf Rollenlagern ruhen, welche auf architektonisch ausgestalteten Eisensäulen oder auf gemauerten Pfeilern angebracht sind. Die neue Linie wird 23 Stationen, hiervon 19 in Tunneln und vier auf Viadukten, enthalten, die in Entfernungen zwischen 326 und 741 m liegen; die Bahnsteiglänge beträgt wie bei der im Betriebe befindlichen Linie 75 m mit einer Breite von 4,1 m.

Nach Besprechung der vorbereitenden Arbeiten, welche die Verlegung der Wasserleitungen und der Unrathskanäle mit dem veranschlagten Kostenaufwande von 6 856 500 Fr. umfassen, erörtert der Vortragende in eingehender Weise die eigentlichen Bauherstellungen der neuen Linie, welche einschliesslich der vorerwähnten Arbeiten auf 29 629 200 Fr. oder 2 811 380 Fr. für das Kilometer veranschlagt sind. Aus einer vom Vortragenden gemachten Zusammenstellung geht hervor, dass die Kosten des laufenden Meters Doppelgleis der Untergrundbahn 1 280 Fr., bei einfachem Gleis 744 Fr., im gedeckten Einschnitt unter der Seitenallee 2 000 Fr., unter der Strasse 2500 Fr. betragen werden; das laufende Meter der gewölbten Station ergibt einen Kostenbetrag von 3 130 Fr. und mit eisernem Ueberbau unter der Seitenallee 4 170 Fr.

Der Vortragende betonte die Bedeutung dieser neuen Bauten, an deren Spitze die Ingeniöre Bienvenue und Biette mit den Sektionsingeniören Legouez, Briotet, Locherer und Pollet stehen, und schloss seine Ausführungen mit einigen Bemerkungen über die dritte Linie (Etoile-Ménilmontant) der Pariser Stadtbahn, deren Bau soeben zur Vergebung gelangt ist.

— **Lötschbergbahn.** Mit dem Näherrücken der Eröffnung des Simplontunnels wird auch der Plan einer Lötschbergbahn wieder lebhaft betrieben. Vornehmlich der grösste schweizerische Kanton, Bern, würde durch eine solche direkt mit dem Simplon und Italien verbunden, und so geht denn auch die Anregung hauptsächlich von Bern aus, während andere Theile der Schweiz sich kühl zur Sache verhalten. Aller Voraussicht nach wäre der kostspielige Lötschbergtunnel nur durch starke Beiträge der Gesammtschweiz herzustellen. Man darf aber annehmen, dass bei der nicht gerade unter günstigen Umständen sich vollziehenden Eisenbahnverstaatlichung und zunächst etwas unsicheren Zukunft der Bundesbahnen deren Leitung sich nicht sobald zu einem kostspieligen Unternehmen wie die Lötschbergbahn verstehen wird, das zudem der Gotthardbahn einigen Wettbewerb machen würde. Die Konzession für eine Lötschbergbahn von Frutigen nach Visp, wo die Bergbahn nach Zermatt abzweigt, wurde schon 1891 ertheilt, 1897 in Frutigen-Brig (etwas thalaufwärts von Visp gelegen und jetziger Endpunkt der Rhonethalbahn) abgeändert und 1899 auf den Staat Bern übertragen. Die Lötschbergbahn würde die Fortsetzung der Bahn von Spiez (am Thuner See) nach Frutigen sein und durch das Kanderthal aufwärts gehen. Nachdem 1897 vom Kanton Bern eine erhöhte Staatsbetheiligung zugesichert, beauftragte 1898 der Grosse Rath die Kantonsregierung, die nöthigen Vorarbeiten für die Lötschbergbahn anzuordnen. Geologische Untersuchungen. Kostenrechnungen usw. wurden vorgenommen, und jetzt ist in Bern (Buchdruckerei Ott & Bolliger) der im Regierungsauftrage von J. Hittmann und K. Greulich ausgearbeitete „technische Bericht und Kostenvoranschlag zum generellen Projekt der Lötschbergbahn", nebst vergleichender Untersuchung des Wildstrubelprojekts mit Planbeilagen, erschienen. Es ist das ein nach verschiedenen Richtungen sorgfältig durchgearbeitetes Werk über die Lötschbergbahnfrage, das die Grundlage für die weiteren Erörterungen und Ausführungsbestrebungen bilden soll. Es berechnet die Gesammtkosten der rund 59 km langen Lötschbergbahn Frutigen - Brig (Betriebslänge Thun - Brig 84 km) auf rund 70 000 000 Fr. Ausser dem Haupttunnel wäre eine Reihe von kleinen Tunneln herzustellen. Der Haupttunnel, geradlinig und eingleisig, in der Mitte mit einem Ausweichgleise, würde 13,52 km Baulänge haben und am nördlichen Eingange 1 204 m über dem Meere liegen. Seine Richtung geht von Nordnordwest nach Südsüdost; die Tunnelachse würde ungefähr 970 m östlich vom Balmhorngipfel und 100 m westlich vom Lötschenpass gehen. Zum Vergleich werden folgende Scheitelhöhen von Alpentunnels angeführt: Simplon 705 m, Gotthard 1 154 m, Tauern bei Gastein 1 225 m, Lötschberg 1 242 m, Mont-Cenis 1 294 m, Arlberg 1 310 m über dem Meere. Die Brennerbahn (ohne Tunnel) hat eine Scheitelhöhe von 1 367 m.

— **Die Beschaffenheit der Luft in der Centrallondonbahn** gibt nach neuerlichen Berichten zu ernsten Besorgnissen Anlass. Die neue elektrische Untergrundbahn, vom Volksmunde als Zweipennyröhre bezeichnet, erfreut sich einer zunehmenden Beliebtheit, aber die ausserordentliche Steigerung des Verkehrs scheint eine über das zulässige weit hinausgehende Luftverschlechterung in den Bahntunneln mit sich gebracht zu haben. Schon wenn man, schreibt der „Lancet", die Vorhallen der Stationen oder die Ausgangsöffnungen der Aufzüge betritt, schlägt einem ein unangenehmer Luftstrom entgegen. Jetzt hat sich auch die Wissenschaft mit der Luftfrage der Untergrundbahn beschäftigt, und ein Beamter der Londoner Gesundheitsbehörde hat über eine Reihe von Untersuchungen in öffentlicher Versammlung gesprochen. Das Ergebniss ist, dass in einigen Stationen der unterirdischen Bahn der Kohlensäuregehalt der Luft nicht weniger als 1,03 und zwischen den Stationen, also in den Tunneln selbst, sogar 1,10 auf 1 000 Theile beträgt. In der Aussenluft steigt der Kohlensäuregehalt nur selten auf 0,4 zu 1 000, und ein Gehalt von 0,6 auf 1 000 an Kohlensäure muss schon als die Grenze der zulässigen Verunreinigung mit diesem Gase erachtet werden. Die Luft der Untergrundbahn enthält aber fast doppelt soviel davon. Die Betriebsleitung der Bahn ist der Ansicht gewesen, dass der durch die fahrenden Züge verursachte Zug zur Lüftung genügen würde; diese Annahme hat sich jedoch als falsch erwiesen. Die Luft im Tunnel wird durch die Bewegung der Züge allerdings auf- und durcheinander gerührt, aber nicht hinaus geschafft. Leider sind die Untersuchungen noch nicht vollständig; es fehlen Angaben über den Kohlensäuregehalt der Luft in den Wagen selbst und solche über den Bakteriengehalt der Tunnelluft. Jedenfalls wird binnen kurzer Zeit etwas zur Verbesserung dieses Zustandes geschehen müssen.

Mit Bezug auf diese Mittheilungen ist nur befremdlich, dass bei anderen Röhrenbahnen, die schon lange Zeit im Betrieb sind, Klagen bisher nicht erhoben wurden. Der gerügte Uebelstand hätte bei der City- und Südlondonbahn, die nun schon 10 Jahre im Betrieb ist, noch nachdrücklicher empfunden werden müssen, da ihre Weite nicht unerheblich geringer ist, als die der Centrallondonbahn.

Die Erfahrungen, welche bei der Pariser Stadtbahn gemacht worden sind, stimmen mit den ungünstigen Londoner Nachrichten durchaus nicht überein, wobei freilich zu beachten ist, dass die Luftbewegung auf der Pariser Untergrundbahn und in den Londoner Tunneln nicht unter demselben Gesichtspunkt betrachtet werden darf. Von der Kolbenwirkung der Züge, wie in den eingleisigen Londoner Tunnelröhren, ist in Paris, wo ein einheitlicher Tunnelquerschnitt beide Gleise umfasst, nicht die Rede, wenngleich auch hier auf den ersten Blick fraglich sein könnte, ob eine wesentliche Erneuerung der Tunnelluft von aussen erwartet werden dürfte. Aber auch bei anderen zweigleisigen Tunneln elektrischer Bahnen sind Anstände nicht gemeldet worden.

— **Preisausschreiben für Zugmaschinen zu militärischen Zwecken in England.** Der englische Staatssekretär für das Kriegswesen hat dem „Commercial Intelligence" zufolge drei Preise von 1 000 £, 700 £ und 500 £ ausgesetzt für drei zu militärischen Zwecken geeignete Zugmaschinen (tractors), welche bei eingehenden, im Frühjahre 1903 anzustellenden Versuchen sich als die besten erweisen. Einzelheiten des Preisausschreibens werden durch den Sekretär des Mechanical Transport Committee, War Office, Horse Guards, Whitehall, London SW., mitgetheilt.

— **Die Nikolaibahn** (von Petersburg nach Moskau) feierte am 1/14. November den 50. Jahrestag ihres Bestehens. Dieser

Tag wird mit historischen Erinnerungen aller Art den Ueberlebenden ins Gedächtniss zurückgerufen, und den später geborenen Geschlechtern wird die Auffassung der damaligen Zeit über das Unternehmen, die beiden Residenzen durch eine Eisenbahn zu verbinden, an der Hand geschichtlicher Mittheilungen vor Augen geführt. So weiss die „St. Petersburger Zeitung“ mitzutheilen, dass in den wissenschaftlichen Zeitschriften jener Epoche (wie z. B. in der „Zeitschrift für allgemeinnützliche Kenntnisse“ vom 27. April 1835) die Befürchtung ausgesprochen wurde, dass durch die Eisenbahn das Fuhrgewerbe vernichtet würde, dass die klimatischen Bedingungen Russlands die Verwirklichung des Bahnbaues überhaupt vereiteln würden. Ein Mitglied zahlreicher gelehrter Gesellschaften damaliger Zeit, Narkis Oreschkow, wies in seiner Schrift über „Die Einführung der Eisenbahnen in Russland“ nach, dass eine Eisenbahn zwischen Petersburg und Moskau ein Ding der Unmöglichkeit, offenbar nutzlos und jedenfalls unvortheilhaft sei. Seine „Thesen“ bestanden in folgendem: 1. die Eisenbahnen lassen keine genaue Feststellung der Fahrzeit zu. Auf der Manchesterbahn verspäteten die Züge um einen Tag; zwischen Petersburg und Moskau würden die Züge 30—40 Tage verspäten; 2. die Annahme, dass die Eisenbahn zwischen Petersburg und Moskau den Auslandshandel fördern würde, ist gar nicht begründet. Ebenso unwahrscheinlich ist die Verringerung der Lebensmittelpreise in den beiden Residenzen, da Reisende und Frachten nur an den Endstationen aufgenommen werden können; 3. die Kosten zur Beförderung eines jeden Reisenden würden 453 R. betragen, was bei einer Zahlung von 50 R. für jede Person eine Mindereinnahme von 403 R. für einen jeden beförderten Reisenden ergeben würde. Ueberhaupt würde die Nikolaibahn im allergünstigsten Falle auf 7 000 Pud (= 115 t) Frachten und auf 8 000 Reisende im Jahre rechnen können, welche der Bahn eine Jahreseinnahme von 5 650 R. sichern würden. Aus diesem Grunde stimmte auch das Ministerkomitee mit grosser Stimmenmehrheit gegen die Ausführung des Bahnbaues zwischen St. Petersburg und Moskau.

Das waren die Vorurtheile, gegen die man damals zu kämpfen hatte, die aber der Kaiser Nikolaus I. zu überwinden wusste. „Ich musste mit den Vorurtheilen und mit den Menschen kämpfen“, sagte der Monarch, als er am 25. Januar 1842 in seinem Kabinet eine Abordnung der Petersburger Kaufmannschaft empfing, die ihm für den Beschluss, die Bahn zu bauen, dankte, „aber als ich mich selbst überzeugte, dass die Sache nützlich und nothwendig ist, da konnte mich nichts mehr aufhalten!“

Wie nützlich die Sache werden sollte, hat allerdings der kaiserliche Begründer nicht mehr erleben können, denn erst, nachdem er nicht mehr regierte, wurden die Früchte, die aus seiner Aussaat aufgingen, von späteren Geschlechtern eingeheimst. Wie reich übrigens die Segnungen ausgefallen sind, die den beiden Residenzen und dem Lande, das innerhalb des Zufuhrgebietes der Nikolaibahn liegt, zu theil geworden sind, darüber mögen einige Zahlen Auskunft geben.

Die Länge der Hauptlinie beträgt 609 Werst (= 649,8 km), die der Hafenbahn 24 Werst (= 25,6 km). Zur Nikolaibahn gehören ferner die 128 Werst (= 136,5 km) lange Nowotorshoksche Bahn, die 116 Werst (= 123,7 km) lange Rshew-Wjäsmabahn und die 27 Werst (= 28,8 km) lange Borowitschibahn. — Die Bahn wurde erbaut mit einem Kostenaufwande von 64 664 751 R., was für eine Werst 107 000 R. ergibt. Als die Bahn im Jahre 1868 an die damalige grosse russische Eisenbahngesellschaft überging, waren in ihr bereits 80 096 324 R. oder 130 000 R. für eine Werst angelegt. Im Jahre 1898 bezifferte sich das Anlagekapital für eine Werst bereits auf 219 000 R. Der Werth der Bahn hat sich demnach in 50 Jahren verdreifacht, und zwar dadurch, dass die anfänglich hölzernen Brücken durch eiserne ersetzt wurden, dass neue Stationsgebäude erbaut und namentlich das rollende Material wesentlich vermehrt wurde. — Im Jahre 1851 besass die Bahn 162 Lokomotiven, 1868: 191, 1894: 414 und 1900: 522 Lokomotiven. Die Zahl der Güterwagen betrug 1851: 2 000, 1894: 10 144. Im Jahre 1852 wurden befördert 780 000 Personen und 10 252 000 Pud (= 167 927 t) Güter; im Jahre 1890: 1 498 000 Personen und 67 666 000 Pud (= 1 108 368 t) Güter; im Jahre 1894: 2 263 000 Personen und 313 034 000 Pud (= 5 127 496 t) Güter; 1900: 4 252 000 Personen und 337 098 000 Pud (= 6 175 260 t) Güter.

Aus diesen Ziffern ist ersichtlich, in wie hervorragender Weise die ursprünglich für den Lokalverkehr bestimmte Bahn in späteren Jahren dem Durchgangsverkehr dienstbar gemacht worden ist Heute ist die Nikolaibahn eine der Hauptverkehrsadern des russischen Eisenbahnnetzes, in die verschiedene Eisenbahnlinien einmünden. Wie es scheint, ist der Gipfelpunkt der Entwickelung der Nikolaibahn vorderhand, so meint die „St. Petersburger Zeitung“, erreicht, denn die projektirten neuen Linien können ihr keine Güter zuführen, wohl aber solche ablenken. Damit soll jedoch nicht gesagt sein, dass die geplanten Erweiterungen der Bahn, wie beispielsweise die Anlage eines dritten Gleises, unnöthig ist. Das Hinterland der Nikolaibahn ist ein so entwickelungsfähiges, dass die Anlage des dritten Gleises eine unabweisbare Nothwendigkeit ist, denn bereits seit Jahren entspricht ihre Durchlassfähigkeit nicht den an sie gestellten Ansprüchen.

Die Nikolaibahn wird gern von den Russen eine „Goldbahn“ genannt, und zur Begründung für diesen Kosenamen wurden die folgenden Ziffern aufgeführt, die gewissermaassen den Beweis für die Berechtigung dieser Bezeichnung erbringen sollen. Im Jahre 1852 betrug nämlich die Reineinnahme 1 651 000 R., im Jahre 1870 stellte sie sich schon auf 9 130 000 R., im Jahre 1894 auf 15 700 000 R. und im Jahre 1898 betrug sie 16 169 000 R. In Bezug auf die Höhe der Verzinsung des Anlagekapitals wird die Nikolaibahn angeblich nur von der Warschau-Wiener und der Moskau-Kursker Eisenbahn übertroffen. Diese Einnahmeziffern, die solide Bauart und ihre Bedeutung für den Durchgangsverkehr verleihen der Nikolaibahn den Rang der ersten russischen Eisenbahn in jeder Beziehung, fügt die russische Quelle stolz hinzu.

In der That gehört die Nikolaibahn zu denjenigen Eisenbahnen, die trotz der ungeheuren Belastungen durch sehr kostspieligen Bau, durch das wiederholte Wechseln von Staatsbahnverwaltung zu Privatbahnbetrieb und wiederum Staatsbahnverwaltung, was jedes Mal mit nicht unerheblichen Geldopfern verbunden war und wodurch das zu verzinsende Kapital jedes Mal wuchs, eine Rente abwirft. Allerdings gibt es kaum eine zweite russische Bahn, die so überaus günstig gelegen ist als Vermittlerin des grossen Austauschverkehrs zwischen dem Hafenplatz Petersburg und dem grössten Stapelplatze Russlands, Moskau. Während Petersburg einen grossen Theil der russischen Einfuhr vermittelt und damit Russland die Industrieerzeugnisse des Westens zuführt, sammelt Moskau aus Sibirien, aus den unermesslichen mittelasiatischen Besitzungen, aus dem Kaukasus und aus einem grossen Theile des europäischen Russland die Güter, die für die Ausfuhr bestimmt sind, um sie zum nicht geringen Theile über den Hafen von St. Petersburg an die westeuropäischen Weltmärkte zu schaffen.

Unter solchen Verhältnissen war eine gedeihliche Entwickelung des Unternehmens vorauszusehen, und der kaiserliche Begründer that sehr weise damit, dass er alle Meinungsverschiedenheit über die Linienführung kurzer Hand dadurch erledigte, dass er zwischen Petersburg und Moskau eine gerade Linie zog und befahl, auf dieser Linie die neue Bahn zu bauen. Das geschah und damit war in richtiger Würdigung der hohen Bedeutung der beiden Endpunkte für den Verkehr für die grossen Gütermassen, die gerade diese beiden Punkte miteinander austauschen, der kürzeste und damit der billigste Weg gefunden. Die Folgezeit hat die unzweifelhafte Richtigkeit der Lösung der Frage bestätigt.

Fremde Welttheile.

— **Tunesische Bahnen.** Die französische Deputirtenkammer hat der Eisenbahnkommission einen von dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten und dem Finanzminister vorgelegten Gesetzentwurf übersandt, nach welchem die tunesische Regierung ermächtigt werden soll, eine Anleihe von 30 000 000 Fr. zum Bau von Eisenbahnen aufzunehmen. In Nr. 24 und Nr. 25 dieser Zeitung theilten wir mit, dass es sich in Tunis um den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Pont du Fahs nach Kalaat-es-Senem handele; jetzt erfahren wir, dass die tunesische Regierung noch den Bau einiger anderer Linien für nothwendig erachte und zu diesem Zweck die Ermächtigung zu der obenerwähnten Anleihe nachgesucht habe. Es sollen hergestellt werden eine Linie von Pont du Fahs nach Kalaat-es-Senem mit Abzweigung nach dem Kefgebiete, eine Bahn von Kairouan nach Sbiba als Verlängerung der Eisenbahn von Susa nach Kairouan und eine dritte Linie von Bizerta nach Nefzas, welche parallel mit der Küste des Oued Sedjnanthal, die Mogods und die Minerallager von Nefzas bedienen würde. Auf der ersten Linie wären 218 km Schmalspurbahn mit einem Kostenaufwand von 14 500 000 Fr., auf der zweiten Strecke 130 km Schmalspurbahn mit einem Kostenaufwand von 9 500 000 Fr., auf der dritten Linie 76 km weite Spur mit einem Kostenaufwand von 6 000 000 Fr. herzustellen. Der Zinsfuss der aufzunehmenden Anleihe soll 4 % nicht überschreiten.

— **Eisenbahnen auf Madagaskar.** Ueber die von uns in Nr. 41 S. 658 d. Ztg. berichtete, im Bau befindliche Eisenbahn von Aniverano, einer kleinen, am rechten Ufer des Vohitra, eines Nebenflusses des Jaroha, gelegenen Ortschaft, nach Tananarivo entnehmen wir dem „Journal des transports“ noch folgende Einzelheiten. Die Länge der Bahn beträgt 290 km, sie erhält Meterspur und Schienen, deren Gewicht 22 kg/m beträgt und die auf metallischen Schwellen ruhen, von denen 1 250 auf 1 km zur Verwendung kommen sollen. Der geringste Krüm-

mungshalbmesser beträgt 50 m. Die Linie erfordert nur eine einzige grosse Brücke, nämlich die über den Mangoro, welche eine Spannweite von 100 m haben wird; doch sind etwa 12 Tunnel vorgesehen, unter ihnen einer von 250 m Länge, deren Weite 4,10 m und deren Höhe 5 m betragen soll. Züge von 75 t Ladung sollen von Lokomotiven gezogen werden, die 24 t wiegen, zwei gekuppelte Achsen und ein drehbares Vordergestell haben. Auch die Wagen erhalten Drehgestelle. Die Fahrgeschwindigkeit wird auf ebener Bahn 50 km in der Stunde, bei Steigungen von 25 mm 12 km betragen. Der Kostenaufwand für den Bau der Bahn von Aniverano nach Tananarivo ist auf 47 500 000 Fr. geschätzt worden, doch beschränkt man sich zunächst auf die Herstellung des Theils der Linie von Aniverano nach dem Mangoroflusse, welche 27 000 000 Fr. erfordert. Die Linie von Aniverano nach Tamatave wird erst dann hergestellt werden, wenn der Verkehr ein genügend entwickelter ist; ihre Länge würde 106 km betragen, durch ebenes Land führen und dadurch geringe Schwierigkeiten bieten. Eine 106 km lange Zweigbahn zur Verbindung von Aniverano und Andevorante durch die Thäler des Vohitra- und Jarokaflusses ist gleichfalls geplant, desgleichen eine Bahn von Tamatave nach Tananarivo durch das Thal des Ivandronaflusses.

Allgemeines.

— Das weitest gespannte Starkstromkabel findet sich nach „Engg. News & Am. Ry. Journ." Nr. 40 S. 230 in dem Leitungsnetz, durch welches die Bay Counties power Co. die Stadt Oakland nebst Nachbarorten bei San Francisco in Kalifornien mit elektrischem Strom für 200 km Strassenbahnen, Licht und Maschinenbetrieb versorgt. Die Kraft wird aus dem Wasser des Yubaflusses und seiner Nebenflüsse in der Sierra Nevada mit Hilfe von Staudämmen gewonnen. Die Lieferung beträgt jetzt 17 000 PS. Es ist noch Wasserkraft für weitere 13 000 PS vorhanden. Die Leitung von Oakland ist 229 km und einschliesslich einer Abzweigung nach S. José 296 km lang. Sie ruht auf zwei in Abstand von 7,62 m neben einander gehenden Stangenreihen und besteht aus Kupfer- und zum Theil Aluminiumdrähten, welche den mit 40 000 Volt gespannten Strom führen.

Die Leitung hat drei Flüsse mit je etwa 300 m Spannweite zu überschreiten. Dazu sind in zwei Fällen Uferstangen von 24,5 m Höhe erforderlich geworden, beim dritten, dem Sacramentofluss, aber aus Stangen zusammengesetzte Böcke von 38 m Höhe.

Die meiste Schwierigkeit bereitete die Kreuzung der Meerenge von Carquinez, deren Breite über 1 km beträgt. Versenkung der Leitung auf den Meeresgrund wurde erwogen, wegen der nicht genügenden Sicherheit aber aufgegeben. Es wurde freihängende Ueberführung der Kabel gewählt. Zur Anwendung kamen vier Kabel (drei nothwendig, eins zur Reserve), deren Stützpunkte 1349 m von einander entfernt sind, während der tiefste Punkt des Durchhanges 69,2 m unter dem höchsten Auflager liegt. Für die Schifffahrt verbleibt eine lichte Höhe von 63,4 m über dem Meeresspiegel. 61 m war vorgeschrieben. Die Ufer liegen verschieden hoch. An dem niedrigeren, nördlichen ist daher ein 68,3 m hoher Auflagerthurm aus Stahl errichtet, an welchen sich eine 422,2 m weite Uferöffnung anschliesst. Den Abschluss findet die Ueberführung beiderseits durch kleine bockartige Thürme, hinter denen die Verankerungen liegen.

Die Kabel haben 22 mm Durchmesser und bestehen aus je 19 Drähten, welche zusammen 3,22 qcm Querschnitt haben. Das Material ist Stahl von 13 500 kg/qcm Bruchfestigkeit auf Zug. Jedes Kabel hat also rund 43 500 kg/qcm Zugfestigkeit. Der thatsächliche Zug beträgt rund 1/4 davon; es ist somit vierfache Sicherheit vorhanden. Die Kabel sind mit mindestens 6,1 m Abstand von einander verlegt, so dass Berührungen selbst bei den stärksten Schwingungen ausgeschlossen sind. Beobachtet sind nur Ausschläge der Kabelmitten von etwa 0,6 m. Da die Kabel Strom haben, mussten sie an den Verankerungen gegen die Erde isolirt werden. Dies war schwierig, da das Isolirungsmaterial den grossen Zug des Kabels aufnehmen muss. Porzellan war hierzu nicht imstande. Es ist „Micanit" verwendet, ein Material, welches aus Glimmer und Schellack unter starkem hydraulischen Druck hergestellt wird. Die Kabel wurden im ganzen auf je einer Rolle angeliefert, an einem Ufer befestigt, vom Schiff aus bei Fahrt quer über die Meerenge versenkt, dann, sobald das Ende am anderen Ufer gefasst war, emporgewunden und in die richtige Lage gebracht. Die vier Kabel sind in fünf Tagen verlegt worden. Das Oelen der Kabel zum Schutz gegen Rost musste durch einen Mann bewirkt werden, der in einem Fahrkorb an dem Kabel entlang gezogen wurde. Die Arbeit wie auch deren Ueberwachung ist sonach nicht gerade bequem. Die Bauarbeiten sind von der Pacific Construction Co. in San Francisco unter Leitung des Ingeniörs F. A. Köditz ausgeführt.

— **Elektrische Wirkungen abirrender Ströme bei Strassenbahnbetrieben.** Eine für Strassenbahnverwaltungen sehr bemerkenswerthe gerichtliche Entscheidung ist kürzlich in Peoria (Illinois) erfolgt. Schilling's „Journal für Gasbeleuchtung" berichtet darüber nach der „Electrical World" eingehender. Das wesentliche ist in folgendem wiedergegeben:

Die Wasserwerke dieser Stadt haben im Jahre 1898 gegen die Strassenbahngesellschaften eine Klage angestrengt mit der Begründung, dass ihr Röhrenleitungsnetz durch abirrende Ströme zerstört werde, weshalb sie die Einstellung des Strassenbahnbetriebes fordern, falls nicht bis zu einer bestimmten Frist geeignete Vorkehrungen zur Vermeidung dieser Schäden getroffen werden.

Die Wasserwerksgesellschaft besitzt das alleinige Recht der Wasserversorgung von Peoria auf 30 Jahre mit der Verpflichtung, die ganze Stadt dem Bedürfniss entsprechend zu versorgen, insbesondere auch bei Bränden den Ansprüchen zu genügen, wogegen die Stadt Peoria übernimmt, die Wasserwerke derart vor Belästigungen irgend welcher Art zu schützen, dass sie ihren vertraglichen Verpflichtungen nachkommen kann. Die Klageansprüche der Wasserwerke wurden hergeleitet aus dem Absatz des Vertrages zwischen den Strassenbahngesellschaften und der Stadt, wonach die Bahnen ersatzpflichtig sind für Schäden, die durch Ausübung des ihr verliehenen Rechts oder durch Fahrlässigkeit oder durch schlechtes Verhalten der Gesellschaften selbst oder ihrer Angestellten entstehen.

Das Röhrennetz der Wasserwerke besteht aus rund 140 km Hauptleitungen und 5 000 Hausanschlüssen. Auf rund 29 km Länge werden die Strassen von dem Wasserwerk und der Strassenbahngesellschaft gemeinschaftlich benutzt; 25 km Wasserwerksleitungen waren vor der Genehmigung der elektrischen Bahn schon zur Verlegung gelangt und in Benutzung genommen. Dadurch, dass die Stromrückleitung bei der Strassenbahn, wie allgemein üblich, durch die Fahrschienen vermittelt, der Boden von Peoria aber besonders feucht und sandig ist, zeigten sich sehr bald sowohl an den bleiernen Hausanschlüssen, als auch an den eisernen Hauptleitungen sehr starke Beschädigungen durch Elektrolyse. Eine dieserhalb bereits im Jahre 1894 angestellte Untersuchung ergab zwischen den Röhren und Schienen Spannungsunterschiede bis zu 45 Volt; gleichzeitig wurde festgestellt, dass einzelne Bleiröhren an ihrem ursprünglichen Gewicht bedeutend verloren hatten. Eine im Jahre 1898 vorgenommene zweite umfangreiche Prüfung ergab, dass die Zerstörung noch schnellere Fortschritte gemacht habe, als im Jahre 1894. Von dem Wasserwerk sowohl als auch von den Strassenbahnen wurden nun Schritte unternommen, diese Mängel zu beseitigen. Die Wasserwerke ersetzten zunächst eine grosse Zahl sehr nahe an den Schienen liegender eiserner Schieberkästen durch glasirte Thonröhren; andere wurden verlegt, so dass sie an keiner Stelle näher als 30 cm an den Schienen lagen. Die Strassenbahngesellschaften verbesserten das System ihrer Rückspeiseleitungen, indem sie schwerere Schienen und bessere Schienenverbindungen zur Verwendung brachten. Aber der gewünschte Erfolg wurde nicht erzielt, denn eine im Juni 1899 vorgenommene dritte Untersuchung ergab, dass zwischen Schienen und Röhren immer noch Ströme von 10 bis 35 Volt Spannung in der Richtung von den Schienen nach den Röhren vorhanden waren.

Da dem Kläger keine Mittel, seine Röhren gegen die abirrenden Ströme zu schützen, zu Gebote standen, die gänzliche Beseitigung der Erdströme und der daraus folgenden Beschädigungen aber so lange nicht möglich sei, als die Rückleitung des Stromes durch die Schienen stattfinde, so erkannte das Gericht dahin, dass nur eine doppelpolige Fahrleitung, wie sie z. B. im Distrikt Kolumbia ausserhalb Washington zur Anwendung gekommen sei, diesem Uebel abhelfen könne. In Cincinnati benutze man die Doppelfahrdrähte mit gleicher Sicherheit wie die Schienenrückleitung schon seit zehn Jahren, und da sie sich auch vom Standpunkte der Wirthschaftlichkeit aus bewährt haben, biete auch die Kostenfrage gegen die Einführung kein Hinderniss. In der Urtheilsbegründung wurde ausgeführt, dass die Beschädigungen, die den Röhren des Klägers zugefügt werden, anhaltende seien und schliesslich mit einer völligen Zerstörung des klägerischen Eigenthums endigen müssen; dies bedeute aber dasselbe, als wenn der Beklagte das Eigenthum des Klägers widerrechtlich in öffentlichen Gebrauch nehme. Es sei jedoch rechtswidrig, Privateigenthum ohne Zustimmung des Eigenthümers in Gebrauch zu nehmen oder zu beschädigen. Wenngleich die Genehmigungsurkunde der Strassenbahn dieser als Betriebskraft Elektrizität vorschreibt, so sei der Bahn damit noch nicht das Recht gegeben, das Unternehmen so zu betreiben, dass andere an ihrem Eigenthum geschädigt werden, um so mehr als in der Macht der Beklagten gelegen habe, die durch die abirrenden Ströme entstandenen Schäden durch Anordnung einer an-

deren Stromrückleitung zu vermeiden. Selbst wenn die Genehmigungsurkunde einen Satz vorgesehen hätte, wonach das Schienenrückleitungssystem der Bahn genehmigt wäre, so würde das Gericht dem vorhandenen Gesetz zufolge den weiteren Betrieb in der jetzigen Weise doch nicht bestehen lassen können. Die Beschädigungen, die den Gegenstand der Klage bilden, seien Folgen von Handlungen der Beklagten genau so, als ob diese Röhren mit Vorbedacht aufgedeckt und dann durch irgend welche anderen Mittel zerstört werden. Die Beschädigungen seien eine unbedingte Folge von unnöthigen und ungerechten Maassnahmen der Bahn bei Ausübung eines gesetzlichen Rechts, weshalb sie auch dem Kläger gegenüber ersatzpflichtig sei. Der alleinige Ersatz des entstandenen Schadens würde aber dem Kläger noch nicht zu seinem Recht, dem verlangten Schutz, verhelfen; dieser sei allein darin zu finden, dass die Schienenrückleitung beseitigt und an deren Stelle die doppelpolige Fahrleitung zur Anwendung zu bringen sei.

Entscheidungen österreichischer und ungarischer Gerichte in Eisenbahnsachen.

(Schluss aus Nr. 91.)

Frachtrecht.

Die Veräusserung einer Sendung wegen verweigerter Zahlung eines widerrechtlich angerechneten Frachtzuschlages für unrichtige Inhaltsangabe ist dem Verluste der Sendung gleichzuachten. O. G.-H. 31. Januar 1899. Z. 16456 ex 1898.

Die Versandbahn kann auch im internationalen Verkehre wegen Rückerstattung einer von der Empfangsbahn bei einer frankirten Sendung eingehobenen Frachtnachzahlung belangt werden. O. G.-H. 8. Februar 1899. Z. 1776.

Die Bahn ist nur gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zur Ausfolgung des Gutes an den Empfänger verpflichtet. Diese Beträge müssen behufs Bezuges des Frachtgutes auch dann bezahlt werden, wenn die Richtigkeit der Berechnung zweifelhaft sein sollte. Bezirksgericht für Handelssachen in Wien. 14. Februar 1899. C. T. 49/99.

Die Abfertigung einer Sendung auf Grund eines direkten Tarifes, welcher theuerer ist als die bei gebrochener Abfertigung sich ergebende Frachtgebühr, begründet keine Ersatzpflicht der Eisenbahn, falls der Absender die gebrochene Abfertigung im Frachtbriefe nicht vorgeschrieben hat. O. G.-H. 15. Februar 1899. Z. 17495 ex 1898.

Die Bahn haftet nicht für den Untergang eines genügend verpackten Gutes, wenn der Schaden durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes hervorgerufen sein konnte und der Beweis eines Verschuldens der Eisenbahn und ihrer Leute an dem Schaden nicht erbracht wird. O. G.-H. 15. Februar 1899. Z. 125.

Annahme eines groben Verschuldens der Bahn in dem Falle, wenn von zwei zu einem Frachtbriefe gehörigen Stücken das eine rechtzeitig am Bestimmungsorte anlangt, das andere dagegen infolge Verschleppung verspätet anlangt. O. G.-H. 28. Februar 1899. Z. 2944.

Die Eisenbahn ist berechtigt, dem ihren Organen persönlich bekannten Adressaten einer bahnlagernd gestellten Sendung letztere auch ohne weiteren Nachweis der Bezugsberechtigung auszufolgen. O. G.-H. 29. März 1899. Z. 551.

Die Berechtigung zur Einklagung eines Entschädigungsanspruches aus einem Lieferfristversäumnisse ist nicht von der vorherigen Erledigung einer diesbezüglich bei der Eisenbahn eingebrachten Reklamation abhängig. Landesgericht Lemberg, 20. April 1899. B. V. 83/99.

Insolange der Adressat das Gut noch nicht bezogen hat, ist er zum Beweise berechtigt, dass die im Frachtbriefe enthaltene Inhaltsangabe eine unrichtige ist. Handelsgericht Wien, 27. April 1899. B. c IX 56/99.

Bei Nichtveröffentlichung der Fahrordnung der Viehzüge oder unterlassener Verständigung des Absenders eines Viehtransportes von der Abgangszeit des Transportes haftet die Eisenbahn für den Schaden, welchen die Thiere infolge des allzu langen Stehens der Wagen auf der Versandstation erleiden. Haftung der Bahn für Beistellung von ungeeigneten Wagen. O. G.-H. 20. Juni 1899. Z. 8284.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der einem Verfrachter infolge der seitens einer Staatsbahndirektion ertheilten unrichtigen Tarifauskunft erwächst. O. G.-H. 8. August 1899. Z. 7917.

Nimmt die Eisenbahn, ohne hierzu durch einen Frachtbriefvermerk verpflichtet zu sein, die Tränkung einer unbegleiteten Gänsesendung vor, so haftet sie für den durch unzweckmässige Vornahme der Tränkung hervorgerufenen Schaden. O. G.-H. 8. August 1899. Z. 8967.

Die Eisenbahn, welche es unterlässt, den Absender von der bevorstehenden Veräusserung eines vom Empfänger nicht bezogenen Gutes mittelst der Post zu verständigen, haftet dem Absender für den hieraus entstehenden Schaden. Im Falle der Entschädigung für Verlust des Gutes kann eine Entschädigung für Lieferfristversäumniss nicht beansprucht werden. O. G.-H. 16. August 1899. Z. 8347.

Es liegt grobe Fahrlässigkeit der Bahn vor, wenn infolge Nachlässigkeit der Bahnorgane eine Sendung durch Vernässung entwerthet und überdies die Lieferzeit mehr als 30 Tage überschritten wird. Für eine in Verlust gerathene Sendung, welche zum persönlichen Gebrauche des Absenders dienende Gegenstände enthält, hat die Eisenbahn nur die Zinsen des zur Neuanschaffung der verlorenen Gegenstände verwendeten Betrages zu vergüten, falls diese Gegenstände früher nachgeschafft werden mussten, als dies infolge der natürlichen Abnutzung nothwendig geworden wäre. O. G.-H. 12. Oktober 1899. Z. 13496.

Falls der Empfänger vor Bezug des Gutes nicht dessen bahnamtliche Nachwage fordert, kann für eine erst nach Bezug des Gutes wahrgenommene Gewichtsminderung keine Entschädigung beansprucht werden. Entwendung des Frachtgutes rechtfertigt nicht ohne weiteres die Annahme grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn. O. G.-H. 22. November 1899. Z. 11296.

Die Eisenbahn ist haftbar, falls eine nicht begleitete Viehsendung infolge Zusammenstosses oder infolge unvorsichtiger Verschiebung der Wagen beschädigt wird. 22. November 1899. Z. 12157.

Die Eisenbahn, welche irrthümlich ein Frachtgut ohne Einhebung der Nachnahme ausgefolgt hat und infolge dessen dem Aufgeber den Nachnahmebetrag aus Eigenem vergüten musste, kann den von ihr gezahlten Betrag gegen den Empfänger des Gutes auch ohne Vorlage einer Cession des Absenders einklagen. O. G.-H. 12. Dezember 1899. Z. 4842.

Die Bahn haftet nicht für den Schaden, welchen ein Frachtgut durch die zur Beförderung desselben ungeeignete Beschaffenheit des Wagens erleidet, falls der Aufgeber, welcher die Verladung besorgt, den Zustand des beigestellten Wagens nicht bemängelt. O. G.-H. 19. Dezember 1899. Z. 15618.

Der Gegenbeweis, dass das Gut nicht an dem durch den Tagesstempel im Frachtbrief ersichtlich gemachten Zeitpunkte zur Beförderung übergeben wurde, ist zulässig. O. G.-H. 28. Dezember 1899. Z. 5881.

Personalfragen.

Die aus dem Rechtsverhältniss zwischen der Eisenbahnverwaltung und ihrem Bediensteten erhobenen Ansprüche sind vor dem ordentlichen Richter auszutragen. V.-G.-H. 30. Januar 1899. Z. 479.

Die Bahn haftet für den Wächter, welcher, ohne die Schranken zu schliessen, seinen Posten verlässt, ohne Rücksicht darauf, ob ihr die Unverlässlichkeit des Betreffenden früher bekannt geworden ist oder nicht.

Strafrecht.

Das Anhalten eines Eisenbahnzuges auf offener Strecke durch Winken und Schwenken mit Schirmen, Stöcken und dergleichen bildet den Thatbestand der Uebertretung des § 431 St.-G. (Handlungen und Unterlassungen gegen die körperliche Sicherheit überhaupt). O. G.-H. 20. Februar 1899. Z. 2440.

Prozessuale Fragen.

Eine Eisenbahnstation ist an sich keine Zweigniederlassung im Sinne des § 87 der Jurisdiktionsnorm, und kann daher die Eisenbahnunternehmung nicht vor dem Gerichte jenes Ortes, an welchem sich die betreffende Station befindet, belangt werden. O. G.-H. 30. Juni 1899. Z. 4553.

Die ausserhalb des Sitzes einer Eisenbahnunternehmung bestellte Betriebsdirektion (Betriebsinspektion), welche befugt ist, selbständige Geschäfte des Betriebes abzuschliessen, ist als Zweigniederlassung im Sinne der Jurisdiktionsnorm anzusehen. Der aus der Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen anlässlich seiner Verunglückung eine Rente beziehende Eisenbahnbedienstete kann weitere Ansprüche aus seiner Verunglückung gegen die im Unfallversicherungsgesetze bezeichneten Personen (§ 45 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887) nur wegen vorsätzlicher Herbeiführung des Unfalles geltend machen. O. G.-H. 10. Oktober 1899. Z. 13337.

B. Entscheidungen ungarischer Gerichte.

Haftpflicht für Ereignungen im Verkehr.

Die Eisenbahn ist für eine durch eine Ereignung im Verkehre herbeigeführte Sachbeschädigung nur verantwortlich, wenn ein Verschulden ihrer Bediensteten nachgewiesen wird. Königliche Kurie, 5. Januar 1899. Z. 4718.

Die Eisenbahn haftet nicht für die körperliche Verletzung einer Person, welche sich in trunkenem Zustande auf den Schienen aufhält und von einem vorüberfahrenden Zuge überfahren wird. Königliche Kurie, 7. Juni 1899. Z. 1566 ex 1899.

F r a c h t r e c h t.

Bei einer Sendung, welche der Gefahr des Bruches ausgesetzt ist, hat die Partei, welche gegenüber der Eisenbahn Anspruch auf Schadenersatz wegen Bruches erhebt, den Nachweis zu führen, dass das Gut in unverletztem Zustande zur Aufgabe gebracht wurde, und dass der Schaden durch Verschulden der Bahn oder ihrer Leute entstanden ist. Königliche Kurie, 20. Januar 1899. Z. 1228 ex 1898.

Falls der Adressat ein der Verzehrungssteuer unterliegendes Gut, welches nach den bestehenden Bestimmungen nicht hätte in die Behausung des Empfängers zugeführt werden sollen, gleichwohl in letzterer unter Bezahlung der Fracht und Verzehrungssteuer übernimmt, so kann er den Rückersatz der letzteren von der Bahn nicht beanspruchen. Handels- und Wechselgericht Budapest als Appellgericht, 1. März 1899. Z. 338.

Falls zwischen der Aufgabestation und der Bestimmungsstation einer Sendung direkte Frachtsätze bestehen, so hat die Partei auch dann Anspruch auf Anwendung derselben, wenn die Fracht nur bis zu einer Zwischenstation frankirt wird, welche in dem in Betracht kommenden direkten Tarife nicht enthalten ist. Handels- und Wechselgericht Budapest als Appellgericht, 13. März 1899. Z. 38.

Die einjährige Verjährungsfrist der Ansprüche wegen verspäteter Ablieferung läuft ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt, in welchem die einschlägige aussergerichtliche Reklamation von der Bahn erledigt wurde, von dem Zeitpunkte der Ausfolgung der Sendung. Die Verjährung wird nicht durch die Einleitung der Reklamation, sondern nur durch Anhängigmachung der Klage unterbrochen. Königliche Tafel Budapest, 10. Oktober 1899. Z. 2831 ex 1898.

S t r a f r e c h t.

Die elektrisch betriebenen Strassenbahnen fallen unter den Begriff der Eisenbahn im Sinne des Strafgesetzes. Königliche Kurie, 23. Mai 1899. Z. 7297 ex 1898.

Bücherschau.

— **Festschrift der Handelskammer zu Posen.** Aus Anlass ihres 50 jährigen Bestehens hat diese Handelskammer eine geschmackvoll ausgestattete Festschrift erscheinen lassen. Verfasser ist der Syndikus der Handelskammer Dr. H a m p k e. Dem eigentlichen „Rückblick“ ist als I. Theil der Schrift eine Arbeit des Assistenten am königlichen Staatsarchiv zu Posen, Dr. Kurt Schottmüller: „Handel und Gewerbe im Regierungsbezirk Posen bis zum Jahre 1851“ vorangestellt. Der Rückblick (II. Theil) behandelt: „Posens Handel und Industrie und die Posener Handelskammer 1851—1901.“ In diesem ist u. a. auch die rege Thätigkeit erwähnt, welche die Handelskammer in Bezug auf ihre Vertretung im Bezirks- und Landes-Eisenbahnrath (S. 93 und 94) sowohl als auch auf den Ausbau des Bahnnetzes ihres Bezirks und die Ausgestaltung und Verbesserung der Zugverbindungen innerhalb der Provinz Posen und der anschliessenden Landestheile entwickelt hat. Besonders gedenkt sie aber der Beachtung, welche sie dem bis heute noch nicht verwirklichten Projekt einer Bahn Posen-Warschau bereits seit dem Jahre 1855 geschenkt hat, welche nicht nur den Handel mit Russisch-Polen ausserordentlich fördern, sondern auch die kürzeste Verbindung Posens und Mitteldeutschlands mit Warschau darstellen würde (S. 109). Welch' eine Fülle schätzbaren Materials die Handelskammer in ihren Jahresberichten mit Bezug auf ihre Thätigkeit im Interesse der Verbesserung der Eisenbahneinrichtungen usw. niedergelegt hat, davon zeugt eine Zusammenstellung, welche kurz die Angelegenheit und Seite des betreffenden Jahresberichts angibt und mehr als acht Seiten der Festschrift (S. 110—119) füllt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die der Braunschweigischen Landeseisenbahngesellschaft gehörige, 2,9 km lange Strecke B r a u n s c h w e i g N. - G l i e s - m a r o d e U e b e r g a n g (Anschluss an die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn), welche am 11. d. Mts. für den Güter- und Viehverkehr eröffnet wurde, ferner die 12,1 km lange, im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehende, am 17. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnete Lokalbahn L u n d e n b u r g - E i s g r u b sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als V e r e i n s b a h n s t r e c k e n zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

E i s e n b a h n d i r e k t i o n s b e z i r k E l b e r f e l d. Am 1. Dezember d. J. wird die an der Bahnstrecke Hagen-Betzdorf gelegene, bisher für den Güterverkehr eingerichtete Haltestelle L i t t f e l d auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

K ö n i g l i c h s ä c h s i s c h e S t a a t s e i s e n b a h n e n. Am 1. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Weipert-Annaberg gelegene Haltepunkt S e h m a, der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Haltestelle für Stückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet.

Der Haltepunkt W u i t z - M u m s d o r f ist am 12. d. Mts., dem Tage der Betriebseröffnung der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Privateisenbahn und der Inbetriebnahme des Anschluss- und Umladebahnhofs (für Personen- und Güterverkehr) in Wuitz-Mumsdorf zur Haltestelle erweitert worden. Die Verwaltung dieser Haltestelle geschieht durch Personal der sächsischen Staatseisenbahnen, welches den Dienst für beide Verwaltungen besorgt.

Verwechselung von Stationen.

In neuerer Zeit kommen fast täglich Verwechselungen der auf Seite 283 des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung aufgeführten Ortschaften:

Z e h l e n d o r f b e i B e r l i n, Direktionsbezirk Berlin, an der Strecke Berlin-Werder, und
Z e h l e n d o r f b/L i e b e n w a l d e (Oranienburg)

vor, und zwar hauptsächlich in der Weise, dass die nach Zehlendorf bei Liebenwalde bestimmten Sendungen nach Zehlendorf b/Berlin befördert werden, weil die Dienststellen nach dem vorerwähnten Verzeichniss annehmen, dass die Ortschaft Zehlendorf bei Liebenwalde (seit 15. Juli d. J. Station der Reinickendorf-Liebenwalde-Gr.-Schönebecker Eisenbahn) nicht Eisenbahnstation sei. Es dürfte sich daher empfehlen, das Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung in der Weise zu berichtigen, dass der Zusatz „(Oranienburg)“ beseitigt und in der Nebenspalte „Reinickendorf-Liebenwalde-Gr.-Schönebecker Eisenbahn“ zugesetzt wird. — Handschriftliche Berichtigung wird anheimgestellt.

Berichtigung.

In der amtlichen Bekanntmachung, betreffend die Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle O s t r o w i t t - B e r g h e i m für den Viehverkehr (Nr. 86 S. 1333/4 d. Ztg.) sowie in den amtlichen Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins (Nr. 88 S. 1365 d. Ztg.) muss die Beschränkung lauten: „D i e V e r l a d u n g von Rindvieh ist von der jedesmaligen, vorher einzuholenden Genehmigung des zuständigen Landraths abhängig.“

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen:

Nr. I/343 vom 11. November d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Centralbahn und die schweizerische Nordostbahn, betreffend Antrag der königlichen Eisenbahndirektion Berlin auf Aenderung der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften — Ziffer 17 der Statistik — (abgesandt am 21. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Die Betriebseröffnung unserer Neubaustrecke Lübben-Beeskow erfolgt bestimmt am 24. November 1901.

Luckau, im November 1901. (3078)
Die Betriebsdirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Dezember d. J. wird die an der Bahnstrecke Hagen-Betzdorf zwischen den Stationen Welschenennest und Crombach gelegene, bisher für den Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Littfeld auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Elberfeld, den 13. November 1901. (3079)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1902 tritt der Nachtrag IX zum Tarife vom 1. Oktober 1896 in Kraft, enthaltend Einbeziehung verschiedener Stationen in den direkten Verkehr, erhöhte Entfernungen für Nürnberg Rangirbahnhof, ermässigte Entfernungen für Düsseldorf Hafen, Recklinghausen und Recklinghausen-Bruch, Einbeziehung einzelner Stationen in die Ausnahmetarife 1 für Holz, 2 c für Thon, 6 für Kohlen etc., 9 für Eisen etc., 9 S für Schiffsbaueisen und 13 für Blei in Blöcken etc., Aenderung der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2, 5 und 13, neue Ausnahmetarife 14 und 14 a für Zucker und Rohzucker, sowie einige sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Entfernungen und Sätze noch bis zum 15. Februar 1902 in Kraft.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu 25 ₰ das Stück zu haben.

Cöln, den 16. November 1901. (3080)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Am 1. Januar 1902 gelangen die Nachträge II und III zu dem vom 1. Mai 1900 gültigen Tarif zur Einführung.

Nachtrag II enthält neue, zum grossen Theil ermässigte Sätze, insbesondere
- a) Bestimmungen bezüglich der in den Budapester Lagerhäusern reexpedirten Pflaumensendungen;
- b) geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 (Pflaumen etc.);
- c) neue Ausnahmetarife für Schweineschmalz (Nr. 31), frisches Obst (Nr. 32), Nüsse (Nr. 33) und Dachschiefer (Nr. 34);
- d) Berichtigungen und Ergänzungen einiger Ausnahmetarife.

Nachtrag III enthält:
- a) geänderte, zum Theil erhöhte Frachtsätze der Ausnahmetarife für Tabak (Nr. 8), Erze (Nr. 9), Weinessig und Spiritus (Nr. 11), Zucker (Nr. 12), Eisen (Nr. 13), Maschinen (Nr. 14), Papier (Nr. 16), Glas (Nr. 17), Töpferwaaren (Nr. 18), Cement (Nr. 19), Blei (Nr. 21) und Stärke (Nr. 23);
- b) Berichtigungen.

Die Erhöhungen liegen ausschliesslich auf dem Gebiete der Balkanbahnen.

Die beiden Nachträge werden von Mitte Dezember d. J. ab zu dem aufgedruckten Preise bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben sein. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die Verkehrsbüreaus dieser Verwaltung schon jetzt Auskunft.

Breslau, am 15. November 1901. (3081)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 25. November d. J. ab werden als Versandplätze einbezogen die Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn:

Blankenburg (Harz), Rothehütte-Königshof, Rübeland und Tanne in den Seehafenausnahmetarif E für Eisen und Stahl und

Blankenburg (Harz) in den Seehafenausnahmetarif E 1 für Schiffsbaueisen nach den Seewerften.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen.

Hannover, den 19. November 1901. (3082)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Im Ausnahmetarif 5 b des Tarifhefts 6 (Verkehr Baden-Main-Neckarbahn) erhält das Artikelverzeichniss der Abtheilung B mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1901 folgende erweiterte Fassung:

„Gültig für Steine, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 genannt, ferner Saum- und Bordsteine zur Befestigung von Wegen und Plätzen."

Karlsruhe, den 19. November 1901. (3083)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. tritt im Verkehr von Königswalde (Eisenbahndirektionsbezirk Breslau) nach Eisenberg i. d. Pfalz der pfälzischen Bahnen für die Beförderung von Schieferthon bei Auflieferung in Ladungen von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen ein Ausnahmefrachtsatz von 1,52 ℳ für 100 kg in Kraft. (Ausnahmetarif 2 b im Tarifheft 2.)

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. November 1901. (3084)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Für eiserne Maschinen und Maschinentheile des deutschen Spezialtarifes I, die schweizerischer Herkunft, nach Russland einschliesslich Finnland und Polen bestimmt sind und auf den diesseitigen Stationen Waldshut, Schaffhausen, Singen oder Konstanz zur Weiterbeförderung nach Eydtkuhnen tr. umkartirt werden, ermässigen wir ab 1. Dezember 1901 auf Vorlage der Originalfrachtbriefe im Rückvergütungswege die direkten Frachtsätze zwischen den badisch-schweizerischen Uebergängen und der deutsch-russischen Grenzstation bei Wagenladungen von 5 t um 26 und bei Ladungen von 10 t um 28 ₰ für 100 kg.

Karlsruhe, den 16. Nov. 1901. (3085)
Grossh. Generaldirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 25. d. Mts. wird die Station Wuitz-Mumsdorf der sächsischen Staatseisenbahn in den Gütertarif einbezogen, jedoch nur für Sendungen, die nach und von den Verkehrsstellen der Eisenbahn Gera-Meuselwitz-Wuitz — mit Ausschluss von deren Station Gera — daselbst übergehen. Gleichzeitig wird Wuitz-Mumsdorf als Versandstation für Braunkohlen etc. (für Sendungen von der Kohlengrube Leonhardt I) in den Ausnahmetarif 6 aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 19. November 1901. (3086)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 20. November d. J. ab werden die Stationen der Reststrecke Gollubien-Carthaus der Nebenbahn Berent-Carthaus des Direktionsbezirks Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 15. November 1901. (3087)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den k. k. österreichischen Staatsbahnen etc.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 6. Juli d. J. für die Zeit vom 15. Juli bis Ende Dezember d. J. im oben genannten Verkehr für Kohlen- etc. Sendungen nach den Stationen Hilm-Kematen und Ulmerfeld der k. k. österreichischen Staatsbahnen eingeführten Frachtsätze bleiben vom 1. Januar 1902 ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 in Geltung.

Breslau, den 16. November 1901. (3088)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im deutsch-Alexandrowoer und deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr vom 20. August a./1. September n. Stils 1896.

Soweit in den oben bezeichneten Tarifen auf die Tarifhefte 1 für den deutsch-Alexandrowoer und den deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr hingewiesen ist, finden vom 19. Dezember 1901 alten/1. Januar 1902 neuen Stils, dem Tage der Aufhebung dieser Tarife ab (vergl. unsere Bekanntmachung vom 14. d. Mts.) die Entfernungen und Sätze des Tarifheftes 1 für den niederländisch-deutsch-russischen Grenzverkehr Anwendung. Insbesondere erhält der Wortlaut der Bestimmungen

unter B II A a Ziffer 3 (Seite 11) und B II B b Ziffer 2 (Seite 17) des Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr folgende Fassung:

„Für die Frachtberechnung sind die im Kilometerzeiger des Tarifheftes 1 für den niederländisch-deutsch-russischen Grenzverkehr vom 19. Dezember 1900/1. Januar 1902 alten/neuen Stils angegebenen Entfernungen bis Alexandrowo Landesgrenze maassgebend. Soweit daselbst auf die Stationstarife verwiesen ist, sind die in diesen auf Seite 117 angegebenen Entfernungen um 3 km (Landesgrenze-Alexandrowo) zu kürzen."

Durch Entfernungsänderungen werden hierdurch in einzelnen Fällen geringfügige Frachterhöhungen herbeigeführt.

Bromberg, 16. November 1901. (3089)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab wird die Station Zehdenick i. d. M. als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen der preussischen Staatsbahnen aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Stettin, im November 1901. (3090)
Königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.
Theil II vom 1. Mai 1897.

Mit Wirksamkeit vom 15. Januar 1902 wird der Nachtrag V eingeführt, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Tariftabellen.

Die Aenderungen, welche Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze in sich schliessen, erstrecken sich insbesondere auf die Stationen Frankfurt a/M. Hauptbahnhof, Hanau Nordbahnhof und Hanau Westbahnhof.

München, den 17. November 1901. (3091)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1901 gelangt zu Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern im inneren Verkehre der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. Juni 1901 der IV. Nachtrag zur Einführung.

München, den 16. November 1901. (3092)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1902 tritt — als Anhang zum Theil IV des vom gleichen Zeitpunkte an geltenden niederländisch-deutsch-russischen Gütertarifs — für den russisch-westpreussischen Güterverkehr über Mlawa ein neuer Tarif in Kraft.

Vom gleichen Zeitpunkte werden aufgehoben:

1. der russisch-westpreussische Gütertarif vom 1. Juni 1895,
2. der Danzig-Warschauer Gütertarif vom 1. November 1897 und
3. der Ausnahmetarif 24 für Holz etc. von Russland nach Danzig und Neufahrwasser über Mlawa vom 1. März 1899 nebst sämmtlichen Nachträgen.

Die über Mlawa nach Danzig etc. geltenden Ausnahmetarife 7 für Getreide etc. und 8 für Flachs etc. bleiben bestehen und erhalten — unter Beibehaltung ihrer Nummern als Ausnahmetarife — die Bezeichnung „Anhang zum Theil V bezw. VI des niederländisch-deutsch-russischen Gütertarifs".

Die neuen Tarife enthalten gegenüber den zur Aufhebung kommenden neben verschiedenen Frachtermässigungen und Verkehrserleichterungen auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen.

Druckstücke des Tarifs sind vom 1. Dezember d. J. ab bei den betheiligten Verbandsstationen sowie bei unserem Tarifbüreau käuflich zu haben. Letzteres ertheilt über einzelne Frachtsätze Auskunft.

Danzig, den 17. November 1901. (3093)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Ausgabe eines Nachtrages zum Kilometerzeiger.

Mit 1. Dezember 1901 gelangt der Nachtrag VII zu der vom 1. Oktober 1899 gültigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft (vom 1. April 1893) zur Ausgabe.

Preis: 30 Heller pro Exemplar.

Wien, am 16. November 1901. (3094)

---

4. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von:
10000 Stück Stuhlschwellen aus Kiefernholz.

Angebotsbogen, Zeichnungen und Bedingungen werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Angebote sind spätestens bis Mittwoch, den 4. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben beginnt.

Die Zuschlagsfrist beträgt 3 Wochen.

Karlsruhe, den 15. Novbr. 1901. (3095)
Grossh. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

1. Stab- und Formeisen.
2. Eisenblechen.
3. Eisen- und Metallwaaren, als: Schrauben, Nieten, Schliessen, Stifte, Nägel, Drahtgewebe, Röhren, Pufferscheiben, Roststäbe, Bremsklötze, Feuerschutzringe, Schweissstahl, Federnstahl, Stahlblech, Weissbleche, Eisenleitungsdraht, Bindedraht, Stacheldraht, Stahlschlaufen, Drahtkordel und Telegraphenstützen.
4. Kupferwaaren etc., als: Draht, Stangen, Röhren, Blech, Feuerbüchsplatten, Messing-Blech-, Draht-, Röhren und -Wagenbeschlagtheile, Banka-Zinn, Antimon, Zink, Plomben, Schlagloth, Bleiringe, Zinkringe, isolirten Kupferdraht und Klemmschrauben.
5. Geräthe: Schaufeln, Steinkohlenbehälter und Löffel, Schürhaken.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 6. Dezember 1901" spätestens bis
Freitag, den 6. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und die Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, worin die gewünschten Gruppen bezeichnet sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Verdingungslokal auf.

Eine Zusendung der Muster findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 2. Januar 1902 festgesetzt.

Karlsruhe, den 15. Novbr. 1901. (3096)
Grossh. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von schmiedeeisernen Geländern für die Viaduktstrecke zwischen der Unterführung der Neudorfstrasse und der Höfchenstrasse im Zuge der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin am 9. Dezember, Mittags 12 Uhr, der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnung liegen daselbst zur Einsicht aus. Erstere können gegen portofreie Einsendung von je 1,5 ℳ in baar bezogen werden.

Breslau, den 19. November 1901. (3097)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verdingung von 345000 kg grauem Giessereiroheisen, 250000 kg deutschem Hämatitroheisen und 20000 kg Spiegeleisen in je 2 Loosen für den Direktionsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 4. Dezember 1901, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 19. Dezember 1901.

Berlin, den 19. November 1901. (3098)
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Die Lieferung unseres Bedarfs an Beleuchtungs- und Schmiermaterialien für das Jahr 1902, umfassend etwa 5000 kg Petroleum, 900 kg Brennöl, 1700 kg Lokomotiv- und 500 kg Wagenschmieröl (die beiden letzteren Mineralöle) und 700 kg Kerntalg, beabsichtigen wir öffentlich zu vergeben. Verschlossene, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 30. d. Mts., Nachmittags 4 Uhr, an uns einzureichen, woselbst auch die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen sind.

Oels, 19. November 1901. (3099)
Direktion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 93. | 27. November 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 33 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Feste Kurswagen oder Stückgutladungen nach Bedarf?

Vorstehende Frage gibt Herrn Reffler Veranlassung, in seinem Aufsatz in Nr. 83 d. Ztg.: „Einiges über Umladungen“ seine von der meinigen abweichende Ansicht über die zweckmässigste Art der Stückgutbeförderung zu erörtern. Bei dem grossen allgemeinen Interesse an der Sache und der Wichtigkeit derselben, wodurch ein Meinungsaustausch wohl noch öfters nutzbringend hervorgerufen werden wird, kann ich die Ausführungen des Herrn Reffler nicht unerwidert lassen.

Wahrscheinlich war ihm bei Niederschrift seines Aufsatzes der in Nr. 68 d. Ztg. angeführte Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten über das Zusammenfassen der Stückgüter von mehreren Stationen und Strecken ebenso wenig wie mir bekannt, als ich den in Nr. 62 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatz: „Einiges über Umladungen“ einsandte. Durch jenen Erlass werden nach meiner Ansicht die Einrichtungen bei der Reichsbahn, auf weite Entfernungen Stückgutwagen regelmässig zu bilden, im allgemeinen dadurch anerkannt, dass eine ähnliche Beförderungsweise für die preussischen Staatseisenbahnen empfohlen wird. Indessen bin ich weit davon entfernt, mich Herrn Reffler gegenüber einfach hierauf zu berufen, vielmehr will ich versuchen, durch die nachstehenden Ausführungen die seit langer Zeit von mir vertretene Ansicht näher zu begründen in der Hoffnung, Anhänger dafür zu gewinnen.

Zunächst möchte ich den Irrthum beseitigen, als ob ich alles Heil nur von festen Kurswagen erwartete. Ich habe in meinem Aufsatz in Nr. 62 d. Ztg. ausdrücklich feste und Bedarfswagen unterschieden; denn auch die letzteren werden, wie ich wiederholt betone, nicht blos in Mülhausen, sondern überhaupt bei der Reichsbahn täglich abgefertigt. Aber mit Nachdruck vertheidige ich den Standpunkt, überall da feste Kurswagen vorzuschreiben, wo sich solche auf Grund der Erfahrung mit einem angemessenen Durchschnittsgewicht bilden lassen, für alle übrigen Transporte aber Bedarfswagen einzuführen und auch dafür das Gut zu sammeln, so dass täglich sämmtliche Stationen nach einem Prinzip ihre Güter verladen. Bei diesem Grundsatz hat sich ergeben, dass die Zahl der Bedarfswagen im Verhältniss zu den festen eine geringe ist und nur etwa ein Sechstel der letzteren beträgt.

Herr Reffler dagegen huldigt, wenn ich ihn richtig verstanden habe, der Ansicht, nur Stückgutladungen nach Bedarf zuzulassen und zu diesem Zwecke tägliche oder für jede Ladeperiode besondere Feststellungen nach dem vorhandenen Gut zu machen und danach stets neue Ladepläne aufzustellen. Dabei ist ein Sammelverkehr, wie er bei der Reichsbahn besteht, allerdings nicht möglich; denn hier hat der Wagen schon seine Bestimmung, ehe das Gut dafür vollständig beisammen ist.

Für nahe gelegene Stationen (den Binnenverkehr) möchte ich das Verfahren nicht weiter erörtern, weil die Verhältnisse bei jeder Bahn verschieden sind, sich zum Meinungsaustausch daher weniger eignen, zumal ja auch in dieser Hinsicht jede Verwaltung völlig freie Hand hat. Nur so viel sei hervorgehoben, dass auch in diesem Falle die Stationen an eine genau bestehende Vorschrift derart gebunden sein müssen, dass bei jeder einzelnen Sendung sofort erkannt werden kann, ob sie richtig geleitet ist. Die Bildung nicht vorgeschriebener Umladewagen, welche hier „wilde Wagen“ genannt werden, ist zu untersagen, nur Ortswagen sollen bei genügendem Gewicht beliebig abgelassen werden.

Das allgemeine Interesse richtet sich auf die Beförderung auf weite Entfernungen, von einem Bahngebiet in das andere.

Die praktische Erfahrung spielt dabei eine wichtige Rolle. Ohne dieses Hilfsmittel würde wohl kaum von irgend einer Centralstelle aus die Stückgutbewegung bis auf jeden einzelnen Wagen mit günstigem Erfolge vorgeschrieben werden können. Es scheint fast, als ob Herr Reffler darin die von ihm betonte Schwierigkeit erblickt, feste Kurswagen anzuordnen, und deshalb eine besonders günstige geographische Lage der Reichsbahn anführt.

Ich vermag indessen nicht einzusehen, welche besonderen Anstände es haben sollte, jede beliebige Station der bayerischen Staatsbahnen oder irgend einer anderen Verwaltung in eine ganz bestimmte Methode einzuzwängen, nach welcher sie Stück-

güter, wohin es auch sei, zu verladen hat, ihr aber zu untersagen, Gut nach einer und derselben Station bald auf die eine, bald auf die andere Zwischenstation abzurichten, je nachdem 2000 kg Ladegewicht nach dieser oder jener in der Richtung des Zielpunktes gelegenen Umladestation vorhanden sind. Zur Bildung solcher Bedarfswagen dürfen nur bestimmte Stationen ermächtigt werden. Ein einzelner Beamter kann Vorschläge zu solchen Anordnungen allerdings nur soweit machen, als er die örtlichen Verhältnisse beherrscht; verständigen sich dann diese verschiedenen einzelnen Beamten, so ergibt sich daraus das Material für die Centralstelle, um die ganze Beförderungsweise vorzuschreiben.

Vollständig richtig ist, dass die Güterbewegung fortwährenden Schwankungen unterworfen ist, aber ebenso wenig wird zu bestreiten sein, dass in der grossen Menge der Gütersendungen ein gewisser Stamm regelmässig wiederkehrender Transporte vorhanden ist. Die Aufgabe besteht somit darin, diesen Stamm herauszuschälen und dafür auch eine sich gleich bleibende Beförderung einzurichten.

Bei dem Personenverkehr ist es ja nicht viel anders! Mögen hier die Schwankungen noch so gross sein, die Regelmässigkeit der Züge darf nicht aufgegeben werden, höchstens werden diese bald mehr, bald weniger Wagen enthalten. Deren Ausnutzung lässt sich nur nach dem Durchschnitt ermitteln. Aehnlich steht es mit den festen Kurswagen auf weite Entfernungen. Selbstverständlich können auch diese nicht ein für alle Mal, sondern nur für bestimmte Zeitabschnitte vorgeschrieben werden. Zu diesem Zwecke werden nicht blos vor jedem Fahrplanwechsel, sondern auch zu anderen geeigneten Zeiten Erhebungen über die Belastung solcher Wagen anzustellen sein. Daraus entwickeln sich immer wieder neue Verbindungen, die Beförderungsvorschriften erleiden nicht blos Aenderungen, sondern erfahren auch allmähliche Verbesserungen. Dazu rechne ich z. B., dass das gesammte Stückgut aus dem Elsass auf weite Entfernungen täglich einmal auf einen bestimmten Zug, in bestimmte Wagen verbracht wird, wobei verschiedene telegraphische Meldungen über die vorhandenen Gütermengen an diejenige Station zu richten sind, welche die festen und bezw. Bedarfswagen einzustellen hat. In dieser Hinsicht sind zwei Unterschiede zu machen: a) für einzelne feste Wagen, z. B. Mülhausen-Thorn, welche ausfallen, sobald nicht genügend Gut vorhanden ist, und b) für Bedarfswagen nach Stationen, für welche keine festen Wagen vorgesehen sind. In dem Falle a) hat sodann die Güterabfertigungsstelle den vorgelegenen Stationen telegraphisch bekannt zu geben, welcher feste Wagen etwa nicht zur Einstellung kommt, und im Falle b), welche Wagen mehr im Zuge laufen.

Der Packmeister muss gut geschult sein, damit die Zuladungen überall richtig erfolgen, was keineswegs sehr einfach ist. Derselbe hat daher schon vor Antritt der Fahrt nicht blos bei der Verladung, sondern auch bei der Annahme dieser sogen. Verbandsgüter auf der Zugausgangsstation mitzuwirken.

Dadurch werden Leistungen erzielt, welche durch das System, täglich für alle Verbindungen neue Ladepläne aufzustellen, kaum zu erreichen sein dürften.

Dass die Verhältnisse, wie Herr Reffler schreibt, dafür bei der Reichsbahn besonders günstige seien, erscheint nicht bewiesen, da im Gegentheil die Sammlung der Güter nach Süddeutschland wegen der vielen Rheinübergänge und der dadurch sehr verschiedenen Leitungsvorschriften recht verwickelt sich gestaltet. So können deshalb nach Bayern — abgesehen von der Pfalz — täglich nur zwei feste Stückgutwagen in nördlicher Richtung, nämlich nach Ansbach und Schweinfurt, mit über 3000 kg Durchschnittsbelastung ab Mülhausen gestellt werden, während in südlicher Richtung regelmässiges Vorschieben nur bis Radolfzell und Konstanz sich ermöglichen lässt. Wagen nach Hof, München usw. verkehren nach Bedarf, aber auch als Sammelwagen.

Hier will ich sogleich die Ausnutzung der festen Wagen berühren, weil nach den Ausführungen des Herrn Reffler angenommen werden könnte, dass die von mir vertheidigten festen Wagen im allgemeinen auch nicht mehr als 2000 kg Ladung erzielten. Dies wäre ein Irrthum; denn sie sind so eingetheilt, dass sie mit mindestens 2000 kg das Gebiet der Reichsbahn verlassen sollen, das Durchschnittsgewicht daher erheblich grösser sein muss. Nach den letzten Aufschreibungen beträgt dieses bei den festen Kurswagen 3270 kg, also etwa genau soviel wie in Le Bourget-Triage, wo nach der Schilderung des Herrn Struck 3299 kg erzielt werden; bei den Bedarfswagen (Stückgutladungen) ergibt sich ein Durchschnittsgewicht von 3200 kg. Die Schwankungen bestehen darin, dass die Gewichtsmengen bis zu 6000 kg und darüber steigen. Auf diese Weise kann bei abwechselnd stärkerem und schwächerem Verkehr die Regelmässigkeit der Beförderung beibehalten werden, die sich bei ausschliesslicher Verwendung von Bedarfswagen ganz von selbst verbieten würde.

Wird das Mindestgewicht der Stückgutladungen von 2000 kg auf 3000 kg erhöht, so werden natürlich auch die festen Kurswagen eine Einschränkung erfahren müssen, die Durchschnittsbelastung wird dann aber voraussichtlich auf etwa 4400 kg steigen. Die von Herrn Reffler empfohlenen Stückgutladungen werden dann aber sicherlich verhältnissmässig eine grössere Abnahme aufweisen und keinesfalls eine so hohe Durchschnittsbelastung erreichen. Herr Reffler nimmt weiter an, dass bei einer Einrichtung wie in Le Bourget-Triage ebenso viele Wagen — sagen wir 50 — auf 24 Stunden dem Betriebe unnöthig entzogen werden, als innerhalb dieser Zeit zur Umladung kommen, und dass dieser Uebelstand durch das in Deutschland übliche Verfahren, zu 50 umzuladenden Wagen keine anderen leeren Wagen verwenden zu müssen, beseitigt würde.

Dies wird sich aber in der Praxis ganz anders gestalten. Nach dem hiesigen System müssen die 50 Wagen, welche aus verschiedenen Richtungen mit verschiedenen Zügen ankommen, doch zunächst gesammelt werden. Je nachdem die Ladeperiode 12 oder 24 Stunden Zeit umfasst, werden die Wagen daher — wenigstens theilweise — ebenso lange warten müssen, bis die Reihe des Umladens an sie kommt. Hat dies begonnen, so bleiben alle von da ab neu angekommenen Fahrzeuge wiederum stehen, bis die weitere Ladeperiode beginnt. Werden aber für die Umladungen stets 50 leere Wagen bereit gestellt, so kann das Entladen doch wohl ohne Zeitverlust geschehen. Da Herr Reffler ferner selbst zugibt, dass bei dieser Methode eine höhere Durchschnittsbelastung zu erzielen ist als bei der anderen, so erhellt, dass in Wirklichkeit keineswegs 50 Wagen 24 Stunden lang auf Kosten des französischen Systems dem Betriebe entzogen werden, der Unterschied sich vielmehr nur als gering erweisen wird. Herr Reffler hat nur nicht berücksichtigt, dass die Ansammlung der Wagen, um eine Ladeperiode beginnen zu können, und diese selbst wieder doch auch einen nicht gering zu veranschlagenden Zeitverlust mit sich bringt. Würde verglichen werden, wie viel Stunden ein in Le Bourget beladen angekommener Stückgutwagen bis zum Wiederabgang im beladenen Zustande mindestens nöthig hat, so wird sich gegen den Durchschnittsaufenthalt der etwa in Bebra oder Fürth usw. umgeladenen Wagen kein allzu grosser Unterschied zum Nachtheil von Le Bourget herausstellen. Besonders aber hebt Herr Reffler die Schwierigkeit hervor, für ein grosses Bahnnetz feste Kurswagen zu bilden, die sich gar nicht mehr übersehen lassen würden, und führt als Beweis an, dass Umladestationen wie Fürth u. a. nur 14 bis 476 Wagen höchstens innerhalb eines Jahres nach grossen Städten zu bilden imstande seien.

Darauf kann ich nur erwidern, dass eben in diesem Falle das Sammelsystem nicht vollkommen ausgebildet sein wird und gerade die hervorgehobenen Schwierigkeiten als diejenigen anzusehen sind, welche bekämpft und beseitigt werden sollten. Oder sollte auf drei Knotenpunkten, wie Fürth, Gemünden und Nürnberg zusammen, innerhalb eines Jahres nicht mehr als für 159 Wagen Stückgut nach Berlin aufzubringen sein, während z. B. von Mülhausen täglich zwei — also innerhalb 300 Arbeits-

tagen 600 — feste Kurswagen nach Berlin ablaufen?! Durch alle diese Thatsachen wird m. E. nur bewiesen, dass die von mir geschilderte Einrichtung sich besonders vortheilhaft gestaltet, nur, wie ich zugebe, lange Zeit brauchen dürfte, um überall sich vollständig einzuleben. Ein solches Sammelsystem kann nicht von heut auf morgen, sondern nur allmählich bei sorgfältigem Studium und Kenntniss aller in Betracht kommenden örtlichen Verhältnisse ausgebildet werden.

Der Weg dazu ist für Preussen durch den neuen Ministerialerlass, wie ich glaube, gezeigt, hoffentlich werden auch andere Verwaltungen ihn betreten. Vor allen Dingen wird nöthig sein, die Befugnisse der einzelnen Umladestationen mehr abzugrenzen, als es jetzt der Fall ist, da das Gut durch die vielen zur unbeschränkten Umladung ermächtigten Güterabfertigungsstellen zu sehr zersplittert wird.

In meinem Aufsatz in Nr. 62 d. Ztg. habe ich weiter ausgeführt, dass das Umladen nach den Papieren grosse Nachtheile gegenüber den Verladungen nach der Ladeliste habe. Dass Herr Reffler auch darin mir nicht zustimmt, ist mir schwer erklärlich; denn der Vortheil des Aus- oder Einladens nach einer Liste anstatt nach einer grossen Zahl von Frachtbriefen oder Karten ist praktisch doch wohl so hinreichend erprobt, dass ich in dieser Hinsicht auf eine Widerlegung verzichten kann. Wenn freilich in den Stückgutwagen nicht viel Sendungen enthalten sind, so dass diese noch im Wagen selbst ohne weiteres übersehen werden können, mag auch das Umladen nach den Papieren weniger umständlich sein. Die schlechte Ausnutzung der Wagen mit nur 2 000 kg Gewicht soll doch aber beseitigt werden. Ist dies der Fall, so wird der Werth der Ladeliste erst recht hervortreten. Hiernach kann ich nur annehmen, dass Herrn Reffler es lediglich auf die Zeit zur Anfertigung derselben ankommt und er darunter anscheinend Filigranarbeit versteht. Ich will daher auf den weiteren Zweck der Ladeliste bei der Verwaltung der Reichsbahnen noch näher eingehen. Die Liste ersetzt für den Binnenverkehr der Abgangsstation nicht blos das Ladebuch, sondern auch die Frachtkarte, in allen übrigen Verkehren mindestens das Ladebuch. Würde die Ladeliste hier nicht geführt, so würde die Güterabfertigungsstelle über abgesandtes Stückgut im ganzen Gebiet der Reichsbahnen überhaupt keinen ordentlichen Nachweis mehr haben. Es besteht nämlich hier seit langer Zeit die Einrichtung eines abgekürzten Abfertigungsverfahrens, welches Herr Muschweck nach seinem Aufsatz: „Allerhand Anregungen" in Nr. 66 d. Ztg. bis jetzt vermisst. Dasselbe gipfelt darin, dass der Frachtbrief noch ein Anhängsel in der halben Grösse desselben hat, welches Avis genannt wird. Dieser Avis wird schon von dem Absender bis auf die unbedingt nöthigen dienstlichen Angaben ausgefüllt, dient dann als Frachtkarte und nach Abtrennung auf der Empfangsstation als Benachrichtigung des Empfängers und zu dessen Quittung, worauf er später bei der Empfangsstelle aufbewahrt wird. Die Absendestelle hätte daher ohne die Ladeliste keine genauen Anhaltspunkte über aufgeliefertes Gut, nur durch diese ist sie in den Stand gesetzt, diejenige sichere Auskunft zu ertheilen, welche einerseits das Nachforschungsverfahren mit sich bringt, andererseits das Publikum zu fordern berechtigt ist. Auch zu den sehr oft zu liefernden statistischen Angaben ist die Ladeliste unentbehrlich. Sie bildet ferner die Grundlage für die monatlich aufzustellenden Güterboden-Akkordrechnungen; denn es werden hier auf allen grösseren Stationen die Ladearbeiten im Akkord ausgeführt, ein System, welches sich allmählich immer mehr und mehr als praktisch einbürgert. Auch das vorgeschriebene abgekürzte Abfertigungsverfahren — ins Leben gerufen, soweit ich mich erinnere, durch den gegenwärtigen Präsidenten des Reichseisenbahnamtes — hat sich ohne Wandlung hier derart bewährt, dass es am 1. Juli d. J. in aller Stille schon sein 25 jähriges Jubiläum feiern konnte. Aber es blüht gewissermaassen wie das Veilchen im Verborgenen; denn trotz oder wegen seiner Einfachheit und Bescheidenheit hat, so viel ich weiss, noch keine andere Verwaltung die Einrichtung nachgeahmt. Vielleicht tragen diese Zeilen dazu bei, auch ihr einen grösseren Wirkungskreis zu verschaffen, etwa zur Beseitigung der oft recht undeutlichen, im Pauseverfahren hergestellten Karten, deren Ausfüllung erheblich mehr Zeit erfordert, als die blosse Berechnung auf dem sogen. Avis. Die Ladeliste ist also hier ganz unentbehrlich und der Zeitaufwand ihrer Anfertigung keineswegs erheblich, jedenfalls nicht grösser, als die etwaige Führung eines Ladebuches. Auch der Packmeister und die Empfangsstation haben durch das zweite Exemplar der Liste Vortheile, eine Verschwendung von Kräften liegt keinesfalls vor.

Ein Missverständniss würde es ferner sein, wenn nach den Angaben des Herrn Reffler angenommen werden sollte, dass es mir bei nur theilweiser Entladung der Umladewagen in dem einzelnen Falle darauf ankäme, den Schuldigen an vorgekommener Beschädigung oder Beraubung durch langwierige Untersuchung herauszufinden. Mit meiner Behauptung, der Umladestation stände stets die Entschuldigung zur Seite, das bemängelte Gut sei nicht revidirt, deshalb der Abmangel nicht bemerkt worden, soll der indirekte Nutzen angedeutet werden, welcher durch die bestehende Möglichkeit, eine Untersuchung mit bestimmten Anhaltspunkten überhaupt führen zu können, geschaffen wird. Nehme ich einer solchen Untersuchung von vornherein die Grundlage, so wird m. E. rücksichtsloser Behandlung oder Beraubung der Güter Vorschub geleistet.

Noch weniger aber kann ich der Ansicht des Herrn Reffler beipflichten, wenn er am Schlusse seines Aufsatzes die Behauptung aufstellt, die Regelmässigkeit in der Umladung werde nicht durch die Ladeform (Stückgutladung nach Gewichtsanfall oder festen Kurwagen), sondern sie werde nur durch den Fahrplan ermöglicht. Auch wenn der Fahrplan nicht versagt, kann man in dieser Hinsicht doch unmöglich von einer Regelmässigkeit sprechen, wenn Gut nach ein- und demselben und von einund demselben Orte innerhalb kurzer Zeiträume — vielleicht sogar innerhalb eines Tages — nach verschiedenen Umladestationen geschickt wird, je nachdem für diese oder jene in der betreffenden Richtung und während der sogen. Ladeperiode 2 000 kg Gewicht aufkommt. Danach könnte z. B. Kolmar im Elsass für sich allein Stückgüter nach Nürnberg heute auf Karlsruhe, morgen auf Strassburg, übermorgen auf Mühlacker usw. verladen, so oft damit 2 000 kg für eine dieser Stationen aufkommen. Solche Verladeweise ist bei dem System der festen Kurswagen vollständig ausgeschlossen, das Gut für Nürnberg kann von sämmtlichen Stationen — es kommen hier, wie ich einschalten will, etwa 300 Stationen in Betracht — immer nur zu einer bestimmten Zeit täglich einmal in den Wagen nach Ansbach kommen; nur wenn für Nürnberg Ort 2 000 kg vorhanden sind, dann läuft eine Stückgutladung, zu der wiederum alle 300 Stationen beitragen, dahin ab. Dieses eine Beispiel, welches sich auf jede beliebige andere Station anwenden lässt, wird genügen, um zu zeigen, was unter regelmässiger Ladung verstanden werden soll. Auf die etwa sich gleich bleibenden Zeiten, zu welchen auf den einzelnen Umladestationen gearbeitet wird, kommt es doch gar nicht an, daran hat weder der Versender noch der Empfänger eine Interesse, aber auf die regelmässige Beförderung bei sich gleich bleibenden Umladungen ist der Werth zu legen. Man bedenke, wie verschieden bei den Stückgutladungen auch bei dem besten Fahrplan die Transportfrist sich jetzt gestaltet, je nachdem mit den 2 000 kg mehr oder weniger häufige Umladungen verbunden sind. Das später abgesandte Gut überholt oft das früher abgegangene. Darin liegt ein sehr erheblicher Nachtheil für den Handelsstand, selbst wenn bei dieser verschiedenen Ladeweise die Lieferfrist nicht überschritten wird. Besonders für die Textilindustrie, welche einen hervorragenden Antheil an der Stückgutbeförderung hat, ist die wechselnde Beförderungsdauer störend. Hier gerade kommt es darauf an, genau zu wissen, innerhalb welcher Zeit das Gut an den Bestimmungsort geliefert wird. Je weniger zuverlässig hierüber Angaben gemacht werden können, desto mehr wird der Absender sich dem Sammelwagen des Speditörs anvertrauen; denn dieser weiss aus seiner Erfahrung genau in

welcher Zeit es ihm möglich ist, das Gut zu liefern, und er garantirt deshalb einfach eine bestimmte Zeit dafür.

In den vor ein paar Jahren von mir veröffentlichten Fahrplanbetrachtungen habe ich das Sammelsystem der Speditöre eingehend geschildert und die Nutzanwendung für die Eisenbahnverwaltungen durch Bildung fester Kurswagen beschrieben. Herr Reffler hat mir für diese Betrachtungen öffentlich Anerkennung ausgesprochen, um so weniger ist mir der jetzige Widerspruch erklärlich. Immerhin besteht darin Uebereinstimmung, dass bei möglichst guter Ausnutzung der Wagen schnelle und regelmässige Stückgutbeförderung erreicht werden soll. Welche Vorschriften hierfür auch immer erlassen werden mögen, hoffentlich wird auch dieser Meinungsaustausch das Nützliche fördern helfen.

Mülhausen i/E., im November 1901.

Schmidt, Verkehrsinspektor.

Die gegenwärtige Lage der amerikanischen Eisenbahnen.

In einer Reihe von Aufsätzen, die im „Economist" erschienen sind und aus denen „Railr. Gaz." Auszüge bringt, äussert sich Thomas F. Woodlock über die gegenwärtige Lage der amerikanischen Bahnen und entwirft ein interessantes und einigermaassen verständliches Bild von den Machenschaften, die zu dem jetzigen Zustand geführt haben, sowie von diesem selbst. Er erinnert zunächst daran, dass bekanntlich nach dem Aufhören der „Pools" die Eisenbahnen eines entsprechenden Schutzmittels gegen die Uebelstände entbehrten, die aus einem Uebermaass von Verkehrsmitteln folgten, und wie sich infolge dessen Vereinigungen (associations) bildeten zur Regelung der Tarife und zur Verkehrstheilung, wie diese aber sämmtlich an der Unmöglichkeit litten, eine gesetzliche Busse für die Uebertretung dieser Vereinbarungen herbeizuführen. Schliesslich erklärte der oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten vor 3 Jahren in der Angelegenheit der „Transmissouri Association", dass diese Vereinigungen in jeder Form ungesetzlich seien, und gab ihnen dadurch den Todesstoss.

Die Lösung musste auf andere Weise gesucht werden. Dies geschah durch den verstorbenen Mr. Huntington, der in seiner charakteristischen Offenheit erklärte, dass der einzige Weg zur Befestigung der Tarife darin bestände, dass sich die eigentlichen Eigenthümer, d. h. die Aktienbesitzer der Bahnen zusammenschlössen (to get together) und dafür sorgten, dass ihre Direktoren ihre Befehle erfüllten nicht allein im Tarifwesen, sondern auch in Bezug auf andere wichtige Fragen, wie z. B. die der Grunderwerbungen usw. Er erfand nach der Annahme Herrn Woodlock's das berühmte Wort „Gemeinschaft der Eigenthümer" (community of ownership). Der Gedanke, der an und für sich sehr einfach war, sprach nur aus, dass, da das Gesetz die Besitzer von Eisenbahnen nicht gegen einander und gegen das Publikum zu schützen gewillt sei, diese sich durch Vereinigungen und Vereinbarungen selber schützen sollten. Das Gesetz verhinderte wohl die Bildung von „Pools", den Ankauf einer parallelen und konkurrirenden Bahn durch die andere und so weiter, doch konnte es keine Bahn zwingen, die Tarife gegenüber den anderen Bahnen herabzusetzen, und nicht verhindern, dass zwei parallele und miteinander wetteifernde Bahnen derselben Gruppe von Kapitalisten gehörten. In einem Wort, das Gesetz konnte die Eisenbahngesellschaften wohl daran verhindern, gewisse Dinge als „Gesellschaften" zu thun, aber es konnte den Besitzern der Bahnen nicht untersagen, diese Dinge als Einzelwesen zu thun; letztere sollten handeln, wo es die Bahnen nicht konnten. Dieser Gedanke eröffnete natürlich zahllose Möglichkeiten. Die grossen mit denen der Haupteisenbahnsysteme übereinstimmenden Geldmächte setzten den neuen Gedanken sofort mit vorzüglichen Erfolgen in die Praxis um. Um diese in verständlicher Weise schildern zu können, theilt Woodlock sämmtliche Eisenbahnsysteme der Vereinigten Staaten in vier natürliche Gruppen, die er durch ein Kärtchen veranschaulicht. Hiernach werden die vier Abschnitte durch die west-östliche Linie San Franzisco-Newport-News (östlich von Richmond) und die nord-südliche Linie Lake Superior-Chicago-Galverton gebildet, welche sich in St. Louis am Zusammenfluss von Missouri und Mississippi schneiden.

Er fasst die in die so gebildeten vier Abschnitte fallenden Eisenbahnen unter folgenden Bezeichnungen zusammen: Stammbahnen-(trunkline-)Abtheilung (nordöstlicher Abschnitt), nordwestliche, südwestliche und südliche Abtheilung.

Diese Eintheilung schliesst sich nach Woodlock's Meinung folgerichtig den Hauptverkehrsgebieten an. Er bespricht dann zunächst die Trunkline-Abtheilung. Man verdanke der Pennsylvania-Eisenbahn und W. K. Vanderbilt, dass sie das Verfahren begründet haben, durch das nun endlich die Lage dieser Abtheilung fest gesichert sei. Im Herbst 1899 wurde nämlich ein vollständiges Einvernehmen zwischen der Pennsylvania- und den Vanderbiltbahnen hinsichtlich der unter dem Namen Trunklinien bekannten Bahnen und auch hinsichtlich der östlich der Alleghanyberge gelegenen Kohlengebiete erzielt. Die genauen Bedingungen dieser Vereinbarung sind natürlich nie veröffentlicht worden, aber ihre allgemeine Bedeutung ist klar genug. Sie bestand thatsächlich in einer Theilung von Länder- und Kohlen-Interessengebieten. Die Pennsylvaniabahn übernahm die allgemeine Leitung und Kontrole über diejenigen Bahnen, die südlich von ihren eigenen Strecken lagen und das Gebiet der Trunklinien bedienten, die Vanderbiltbahnen dagegen übernahmen mit Unterstützung des hier zuerst genannten Mr. Morgan die Kontrole über die nördlich von dem Pennsylvania-Eisenbahnsystem liegenden Trunklinien. Die Kohlengebiete wurden ähnlich eingetheilt, die Pennsylvania-Eisenbahn nahm natürlich die bituminöse Kohle, die Vanderbilt-Morgan-Bahnen nahmen die Anthrazitkohle unter Kontrole. Als Ergebniss dieser Vereinbarung wurden auf beiden Seiten einige wichtige Käufe gemacht. Die Pennsylvania, die gemeinschaftlich mit den Vanderbilt's handelte, kaufte einen grossen Theil der Chesapeake & Ohio und setzte ihre eigenen Vertreter in die Direktion dieser Bahn. Sie erwarb gleichfalls einen grossen Antheil an der Norfolk & Western und gewann dadurch eine starke Vertretung in deren Direktorium. Die Vanderbiltbahnen kauften den grössten Theil der Aktien der als „Big Four" bezeichneten Bahnen zwischen Chicago und St. Louis sowie der Lake Erie & Westernbahn, während Morgan seinen Einfluss auf die Anthrazitkohlenlager durch Ankauf der Pennsylvania-Kohlengesellschaft für die Eriebahn und der Jersey Central für die Readingbahn stärkte. Später gewann die Pennsylvania-Eisenbahn die vollständigste Kontrole über die Baltimore & Ohio und erhielt dadurch sowohl auf die Trunkliniengruppe als auch auf die Kohlengebiete Macht und Einfluss.

Da die Lehigh Valley-, die Erie- und die Lackawannabahn schon durch Morgan und die Vanderbilt's beherrscht waren, blieben nur die Ontario Western und die Wabashbahn unabhängig, von denen letztere jetzt durch Mr. Gould beherrscht wird. Keine dieser Bahnen hat bis jetzt in der Gruppe der Trunklinien irgend eine Rolle gespielt, doch ist die Ontario Western Bahn, da über sie 5 $\frac{8}{0}$ der Anthrazitkohlentransporte gehen, immerhin ein ansehnlicher Faktor im Kohlenhandel. Es besteht mithin nun folgende Vertheilung der Bahnen in der Trunkliniengruppe: Zur Pennsylvaniagruppe gehören das Pennsylvanianetz, die Baltimore & Ohio, die Chesapeake & Ohio, die Norfolk & Western und einige kleinere Bahnen; zur Vanderbiltgruppe gehören das Newyork Centralnetz, die Eriebahn, die Lehigh Valley, die Delaware, Lackawanna & Western, das Readingnetz, die Big Four-Bahnen, die Lake Erie & Western und einige kleinere; unabhängig sind in diesem Gebiet nur die Newyork-Ontario & Western, die Wabash-Eisenbahn (die den Gould's gehört) und einige kleinere. Aus dem vorgehenden geht klar hervor, dass die Lage der Trunkliniengruppe durch das Eingreifen der mächtigen Finanzvereinigung Pennsylvania-Vanderbilt-Morgan gründlich geklärt ist, und die Erfolge waren und sind noch augenscheinliche in der Beständigkeit der Tarife im letzten Jahre. Auch sind die Kohlenpreise in einer Höhe festgehalten, welche die niedrigsten der letzten Jahre wesentlich übersteigen.

Die Besitzer der Wabashbahn, die Gould's, sind auch Besitzer der Wheeling & Lake Erie und planen eine Linie nach Pittsburgh hinein, sehr gegen die Wünsche der Pennsylvania-Vanderbiltgruppe. Die Chicago und St. Louisbahn bildet die westliche Grenze des Trunkliniengebietes, und es ist ein allgemein angenommener Grundsatz, dass Linien westlich von diesen Punkten sich nicht nach Osten und umgekehrt ausdehnen sollen. Der Grund dafür liegt darin, dass die natürlichen Verkehrsbedingungen einen Schnittpunkt für die Fracht an diesen Punkten verursachen, so dass es beispielsweise für die östlichen Bahnen rathsamer erscheint, im direkten Verkehr mit mehreren westlichen Bahnen zu stehen und umgekehrt, als unlösliche Gemeinschaften mit einander zu bilden.

Der Missouri bildet eine natürliche Grenze dieser Trunkliniengruppe, und wenn beispielsweise irgend eine Bahn diese

Grenze überschritte, so würden sich die anderen Bahnen dagegen zusammenthun.

Bis jetzt ist keine der grossen Bahnen über den Rubikon gegangen. Doch werden Versuche gemacht, um eine vollständige transkontinentale Linie vom Westen zu bilden. Alles in allem ist die Einrichtung des „community of ownership and interest" in Bezug auf Tarife und Kohlenpreise im Trunkliniengebiet ein Erfolg zu nennen. Doch hat sie sich bis jetzt nur in der Zeit des Verkehrsaufschwungs bewähren können.

Der Theil, welchen Woodlock als nordwestliche Gruppe bezeichnet, war kürzlich der Schauplatz einer der bemerkenswerthesten finanziellen Kämpfe, die je auf dem Geldmarkte stattgefunden haben. Zum klaren Verständniss des sog. „Northern Pacific corner" gibt Woodlock zunächst einen kurzen Ueberblick über die Lage der Eisenbahnen im Nordwesten im Jahre 1895. Damals bildete sich eine Art Interessengemeinschaft dadurch, dass Mr. Hill und seine Freunde, die Beherrscher der Great Northernbahn, über eine Viertel Million Stammaktien der Northern Pacific zum Preise von 16 D. für die Aktie von dem mit der Neuordnung der Bahn befassten Syndikate kauften. Der „Clearwater"-Streit verursachte eine Trennung der engen Beziehungen zwischen beiden Gesellschaften, der Northern Pacific und der Great Northern, die 12 Monate lang die grössten Nebenbuhler und Konkurrenten waren. Gleich nach dem Wahltage im Jahre 1900 jedoch war es allen klar, dass beide Gesellschaften wieder eng befreundet waren, und dass Morgan und Hill gemeinsam im Nordwesten arbeiteten. Um diese Zeit wurde wieder ein neuer wichtiger Schritt zur Vereinigung dieser beiden Bahninteressen unternommen, und zwar hauptsächlich als Folge der Erschliessung der grossen Holzgebiete des hohen Nordwestens, die es als sehr erwünscht erscheinen liessen, dass die Eisenbahnen, die diese Gebiete bedienten, in engen Verkehrsbeziehungen mit den Gebieten des mittleren Westens und Südens träten, die grosse Massen Holz verbrauchten; daher versuchten Hill und Morgan die St. Paulbahn für die Great Northern und Northern Pacific zu erwerben. Sie wurden daran von Aktieninhabern dieser Bahn, die diese nur zu unerschwinglich hohen Preisen verkaufen wollten, verhindert, und der Versuch misslang. Um Mitte Februar 1901 machte jedoch Morgan Herrn Hill den Vorschlag, die Burlingtonbahn anzukaufen. Der Preis der Burlingtonaktien stand damals auf ungefähr 140 und stieg innerhalb sechs Wochen von diesem Zeitpunkt an auf über 190, und die „Kontrole" war nun gesichert. Great Northern und Northern Pacific garantirten gemeinschaftlich Obligationen (Bons) für den doppelten Stammwerth der Burlingtonaktien, und thatsächlich machten fast alle Besitzer von Burlingtonaktien von diesem angenehmen Tausch Gebrauch.

Dadurch wurde nun die Union-Pacificbahn beunruhigt, da die Burlingtonbahn eine starke Konkurrentin in ihrem eigenen Gebiete war. Doch da sie an dem Kauf der Burlingtonbahn nicht betheiligt war, suchten ihre Direktoren sie dadurch zu schützen, dass sie den grössten Theil der Aktien der Northern Pacific kauften. Aus allen diesen Ankäufen, die, wie gezeigt, aus den verschiedensten Interessen hervorgingen, entstand der nordwestliche „Ring" (Northern Pacific corner). Es wurde nämlich sehr bald allen betheiligten Parteien klar, dass nur eine umfassende Vereinbarung, welche sich mit den Interessen aller wichtigen Eisenbahnen zwischen dem Mississippi und der Pacificküste zu befassen hätte, die einzige mögliche Lösung der ausserordentlichen Lage bringen würde. Die dabei betheiligten Bahnen waren folgende: Great Northern, Northern Pacific, Union Pacific (einschliesslich Southern Pacific), St. Paul, Chicago & North West, Burlington, zusammen mit einer Bahnlänge von 45000 englischen Meilen und einer Roheinnahme von jährlich einigen 300 Millionen Dollars.

Sofort, nachdem das Ergebniss des Streites um die Kontrole über die Northern Pacific beiden streitenden Parteien bekannt wurde, unternahm man Schritte, um zum Schutz aller Ansprüche in dieser Sache soweit als möglich eine Vereinbarung herzustellen. Diese, welche einfach, kurz, aber doch von grosser Bedeutung ist, ist nun geschlossen worden . . . Ihre wesentliche Absicht ist die, alle nordwestlichen, und mit einer einzigen Ausnahme, nämlich der Atchinsonbahn, alle transkontinentalen Bahnen in enge Beziehungen zu einander zu bringen. Ordnung aus dem Wirrsal ist in der Angelegenheit der nordwestlichen Bahnen geschaffen worden, und ihre Geschicke liegen nun in den Händen einiger Männer, die beschlossen haben, in vollständiger Uebereinstimmung zu handeln, da nur auf diesem Wege die besten Ergebnisse für die Bahnen erzielt werden könnten. Morgan, die Firma Kuhn, Loeb & Co., Hill und Harriman haben nun allen Einfluss in Händen für die Bahnen der nordwestlichen Gruppe, deren Länge sich auf 45 000 englische Meilen beläuft!

Auf die beiden südlichen Abtheilungen wird Woodlock später zurückkommen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bundesrathsbeschlüsse in Eisenbahnsachen.** Amtlicher Meldung zufolge stimmte der Bundesrath den Ausschussberichten zu über: 1. die Vorlage, betreffend den Entwurf einer neuen Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns und einer solchen für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Schweiz; 2. die Vorlage, betreffend Aenderungen der Nummern 35c, 44 und 52 der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

— **Oktobereinnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat Oktober d. J. stellen sich auf 122 475 000 *M.* und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahr um 3 971 000 *M.* zurückgegangen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 31 227 000 *M.* (— 790 000 *M.*), der Güterverkehr 84 081 000 *M.* (— 2 568 090 *M.*) und aus sonstigen Quellen flossen 7 167 000 *M.* (— 613 000 *M.*). Für die Zeit vom 1. April bis 31. Oktober d. J. sind 832 076 000 *M.* oder 19 636 000 *M.* weniger als im Vorjahre eingenommen worden. Die Mindereinnahme vertheilt sich mit 2 411 000 *M.* auf den Personen- und Gepäckverkehr, mit 15 597 000 *M.* auf den Güterverkehr und mit 1 628 000 *M.* auf sonstige Quellen.

— **Die Neubaustrecke Berlin (Potsd. Ringbahnhof)-Gross-Lichterfelde Ost**, über die wir in Nr. 79 S. 1205 d. Ztg. einen eingehenden Aufsatz brachten, wird bekanntlich am 1. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben und mit diesem Tage der z. Zt. auf dem Anhalter Bahnhof in Berlin abgefertigte gesammte Verkehr der Vorortstrecken Berlin-Gross-Lichterfelde Ost bezw. Zossen nach dem Potsdamer Ringbahnhof in Berlin verlegt. Die Eisenbahndirektion Berlin hat daher bereits den neuen Fahrplan bekannt gemacht. Es werden nach ihm von Morgens 4.30 bis Nachts 1.00 in der Richtung Berlin-Gross-Lichterfelde Ost 67 Vorortzüge täglich statt der bisher 35 Züge abgelassen; ebensoviel in der Zeit von 4.53 Morgens bis 1.23 Nachts in umgekehrter Richtung, und zwar werden diese Züge aus Berlin in der Zeit von 4.30 bis 5.30 früh und von Nachts 12.00 bis 1.00 (aus Gross-Lichterfelde Ost: 4.53 bis 5.53 früh und 12.53 bis 1.23 Nachts) halbstündlich abgelassen; in der Zeit von 5.30 früh bis 9.00 Vorm. und von 5.00 Nachm. bis 8.00 Abends (5.53 früh bis 8.53 Vorm. und von 4.53 Nachm. bis 7.53 Abends) verkehren die Züge alle 15 Minuten, während sie in der Zeit von 9.00 Vorm. bis 5.00 Nachm. und von 8.00 Abends bis 12.00 Nachts (8.53 Vorm. bis 4.53 Nachm. und von 7.53 Abends bis 12.53 Nachts) in Zwischenräumen von 20 Minuten laufen. — Auch in der Richtung nach bezw. von Zossen wird eine Vermehrung der Zugverbindungen eintreten, da statt der z. Zt. in jeder Richtung verkehrenden 14 demnächst 19 Vorortzüge abgelassen werden, davon je 12 nach und von Zossen, je 6 nach und von Mahlow und je 1 Zug (Wochentags) nach und von Marienfelde. Die Züge beider Vorortstrecken werden sämmtlich die neue Station Papestrasse bedienen.

Ein grosser Vortheil wird den Vorortbewohnern der beiden vorgenannten Strecken dadurch geboten, dass sie auf Station Papestrasse einen direkten Uebergang von den Vorortzügen auf die Berliner Ringbahn erhalten, der den Fahrgästen der Anhalter Vorortzüge z. Zt. dadurch sehr erschwert ist, dass sie den Weg vom Anhalter Bahnhof nach dem neben dem Potsdamer Bahnhof belegenen Ringbahnhof zu Fuss oder Wagen zurücklegen müssen. Die Station Papestrasse, welche an der neuen Vorortlinie und an der Ringbahn liegt, ist als sogenannte Thurmstation umgebaut worden; ein Uebergang von der einen Linie zur anderen wird also hier stets ohne Mühe und Zeitverlust möglich sein.

— **Zur Ueberfüllung der Eisenbahnabtheile im Berliner Stadt- und Vorortverkehr.** Die „Nordd. Allg. Ztg." kommt nochmals auf ihre, auch in Nr. 89 S. 1372 d. Ztg. wiedergegebene Erklärung in dieser Angelegenheit zurück. Sie schreibt:

„Unsere neulichen Ausführungen über die Maassnahmen, die erforderlich sein würden, um einer Ueberfüllung der Eisenbahnabtheile im Berliner Stadt- und Vorortverkehr wirksam vorzubeugen, haben zu zahlreichen theils zustimmenden, theils ablehnenden Aeusserungen in der Presse Anlass gegeben. Auf einen Punkt möchten wir indessen noch einmal kurz zurückkommen, weil hier unsere Darstellung in der That missverstanden zu sein scheint.

Wir haben nachgewiesen, dass eine Ueberwachung des Verkehres auf allen Stationen mit Nothwendigkeit eine Verlängerung des Aufenthalts der Züge, also eine Verlängerung der Fahrzeit und eine Verminderung der täglich fahrenden Züge zur Folge haben müsse. Dem gegenüber empfiehlt man ganz im Gegentheil eine Vermehrung der Züge. Wer aber seine Aufmerksamkeit der Verkehrsabwickelung auf der Berliner Stadtbahn zugewendet hat, wird darüber nicht im Zweifel sein, dass bei der schon jetzt in den Hauptverkehrszeiten bis zu 2½ Minuten festgesetzten Zugfolge und im Hinblick auf die verschiedene Bestimmung der Züge, durch die ihre Lage gegeben ist, eine Vermehrung überhaupt nicht mehr herbeigeführt werden kann.

Es muss ferner jedem einleuchten, dass zwischen zwei einander folgenden Zügen der hier in Rede stehenden Art eine Sicherheitsstrecke von wesentlich grösserer Länge liegen muss, als dies für die kurzen und leichten Züge der Strassenbahnen nöthig ist. Der erforderliche Abstand kann nur durch sichtbare Zeichen gesichert werden, die den Führern der schweren Züge die Erlaubniss zur Weiterfahrt oder das Gebot zum Halten übermitteln. Das Durchfahren der nöthigen Sicherheitsstrecken und die Bedienung der Sicherungseinrichtungen erfordern einen Zeitaufwand, der eine weitere Vermehrung der Züge in den verkehrsreichen Stunden nicht zulässt. Wenn darauf hingewiesen wird, dass sich der Verkehr aus Anlass der Gewerbeausstellung im Jahre 1896 ohne Unzuträglichkeiten abgespielt habe, so ist zu bemerken, dass für die Ausstellung ein eigener Bahnhof hergestellt war, der von der Stadtbahn, vom Ringe und vom Görlitzer Bahnhof — also von drei Punkten gleichzeitig — erreicht werden konnte. Dass dies den Verkehr wesentlich erleichtert hat, bedarf wohl keines besonderen Beweises. Auch der Rath, wenigstens in dem durch die Stadtbahn vermittelten Vorortverkehr eine weitere Zugvermehrung eintreten zu lassen, ist unbrauchbar. Man übersieht dabei, dass die Ferngleise der Stadtbahn nicht nur diesen Vorortverkehr aufzunehmen haben, sondern vor allem den Fernverkehr nach und von Berlin, und dass bei der Verschiedenartigkeit dieser Bestimmung der Ferngleise ein engeres Netz, als es bereits jetzt zu der verkehrsreichsten Zeit verkehrsstarker Tage durch Beförderung von Sonderzügen entsteht, nicht wohl zulässig ist, ohne die betriebssichere Bewältigung des Verkehres zu beeinträchtigen.

Es bleibt dabei, dass wirkliche Abhilfe nur durch Mitwirkung des Publikums geschaffen werden kann, und es ist durchaus anzuerkennen, dass sich das Berliner Publikum im grossen und ganzen mit der Eigenart des Stadt- und Vorortverkehres wohl abgefunden hat. Indessen kann man sich noch immer täglich durch den Augenschein davon überzeugen, dass einzelne Abtheile überfüllt sind, während fast unmittelbar daneben schwach besetzte Wagen laufen. Man sollte immer mehr davon absehen, in den ankommenden Zug an der Stelle, oft mit Gewalt, einzudringen, wo man sich gerade befindet, und vielmehr Abtheile aufsuchen, in denen noch genügend freie Plätze vorhanden sind, äusserstenfalls aber auf den nächsten, wenige Minuten später passirenden Zug warten. Will man jedoch bei jeder Mehrbesetzung die Polizei anrufen, so liesse sich die gleichmässige Vertheilung der Fahrgäste allerdings auch auf anderem Wege erreichen, aber nur auf Kosten der schnellen Beförderung sowie der damit eng zusammenhängenden wesentlichen Einschränkung der Zugzahl."

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. November d. J. in 12½ Arbeitstagen 194 822 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 586 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 207 450 und auf den Arbeitstag 16 596 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. November d. J. auf den Arbeitstag 1 010 und im ganzen 12 628 Doppelwagen oder 6,1 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. November d. J. 26 493 Doppelwagen gegen 27 501, in Oberschlesien 77 084 Doppelwagen gegen 75 464 und in den drei Bezirken zusammen 298 399 Doppelwagen gegen 310 415 und war demnach im Saarbezirk 1 008 Doppelwagen oder 3,6 % niedriger, in Oberschlesien 1 620 Doppelwagen oder 2,1 % höher und in den drei Bezirken zusammen 12 016 Doppelwagen oder 3,8 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

— **Die Berliner Hoch- und Untergrundbahn** ist vor einigen Tagen zum ersten Male von einem vollständigen Bahnzuge bis zum Wittenbergplatz befahren worden. Aus Anlass der nunmehr erfolgten landespolizeilichen Abnahme der Strecke Potsdamerplatz-Nollendorfplatz und der Tunnelstrecke Nollendorfplatz-Wittenbergplatz veranstaltete die Bauleitung eine Probefahrt, die sich zum ersten Male über die ganze Linie, einschliesslich der fertigen Tunnelstrecken, erstreckte. Ein Theilnehmer berichtet der „Nat.-Ztg." hierüber folgendes: Die Fahrt begann an der Haltestelle „Warschauer Brücke". Einen herrlichen Ausblick gewährt die Oberbaumbrücke: ostwärts schweift der Blick über die breite Wasserfläche bis nach Stralau-Treptow und im Westen sieht man die Brücken und Thürme Alt-Berlins. Dann durchfährt der Zug langsam die Kurve am schlesischen Thor und rollt in die überaus zierlich gegliederte Haltestelle ein. Beim Passiren der Köpenickerstrasse fällt der Blick auf das rege Strassengewühl hinab. Das Verkehrsgewimmel wird an den Kreuzungen immer stärker, je weiter man in die Stadt vordringt; schon am Görlitzer Bahnhof und am Kottbuser Thor wird es zusehends lebhafter. Ein besonders schönes Panorama bietet die Fahrt über das „Wasserthor", wo im Norden die Kuppel der Michaelkirche, im Süden die Thürme der Garnisonkirchen den Wasserlauf abzugrenzen scheinen. Doch zu stillen Betrachtungen bleibt keine Zeit, bald sausen wir an den Gasanstalten mit ihren helllodernden Flammen vorüber, bald kreuzen wir die geräuschvolle Prinzenstrasse und in wenigen Minuten rollt der Zug aus der Häusermasse hinaus ins Freie: der Landwehrkanal ist wieder in Sicht und man nähert sich der Belle-Alliancebrücke, dem Hauptthor der Südstadt. Ueberrascht ruht das Auge auf dem lebhaften Strassenbilde, das wir in seinen einzelnen Theilen schon kennen, von hier oben aber in seiner grossartigen Gesammtheit erst richtig zu erfassen vermögen. Wie ruhig macht sich dagegen der Hafenplatz mit seiner grossen Wasserfläche und dem „Mastenwald". Wir haben die Steigung glatt genommen und gleiten eilfertig die hohe Kanalbrücke hinauf, die über die Anhalter Eisenbahnbrücke hinweggeführt und im ersten durchschlitzten Hause endigt. Hier, hinter dem Kraftwerke, befinden wir uns auf der Höhe der Hochbahn, in gleicher Ebene mit dem vierten Stockwerk der Häuser. Dann geht es langsam bergab auf dem nach dem Potsdamerplatz führenden Gleisstrange. Noch einmal grüsst der Spiegel des Hafenbassins herüber, dann können wir die Höfe der Köthenerstrasse mustern, bis uns der hellerleuchtete Tunnel aufnimmt. Nach kurzem Aufenthalt auf der im Tunnel liegenden Haltestelle „Potsdamer Bahnhof" wird der Zug auf das westliche Gleis geleitet, und jetzt gilt es, die Steigung 1 : 38 zu nehmen. Der Unterschied zwischen Berg- und Thalfahrt ist kaum zu spüren. In zwei Minuten sind wir wieder auf der Höhe und geniessen bald von der Riesenbrücke aus einen weiten Ausblick über das Gleise- und Lichtmeer des Potsdamer und Anhalter Aussenbahnhofs. Unter uns dampfen die Eisenbahnzüge ein und aus. Hart an der Volksbadeanstalt vorüber bewegt sich nun der Zug durch das zweite durchschlitzte Haus. Welch' ein Gegensatz! Dies merkwürdige Thor scheint Land und Stadt zu trennen; denn plötzlich sehen wir uns wieder inmitten der Häuser. Noch passiren wir zwei interessante Kreuzungspunkte: die Potsdamerstrasse und den Nollendorfplatz. Dann geht es wieder bergab, diesmal mit einem schärferen Gefälle (1 : 32), und ehe wir's gedacht, nimmt uns der Tunnel wieder auf. Die Fenster beginnen anzulaufen, aber nicht innen, sondern an den Aussenflächen; denn die kalte Luft haben wir von oben mitgebracht, Mutter Erde aber behält ihre Wärme. An den weissen Wandflächen spiegeln sich die Glühlampen wieder, flammen die grellen Blitze des Stromabnehmers auf. Wir steigen aus und durchschreiten den 80 m langen Unterpflasterbahnhof „Wittenbergplatz". Alles ist darin praktisch eingerichtet und dabei elegant, selbst die Luft lässt nichts zu wünschen übrig. Der Zug rollt zurück, mit Leichtigkeit nimmt er die steile Rampe am Nollendorfplatz und in kaum sechs Minuten befinden wir uns wieder am Potsdamerplatz. Es war alles in Ordnung.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatsbahnen.** Im Oktober d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 5 804 (5 758) km befördert 2 418 773 (2 389 223) Personen und 1 692 044 (1 816 298) t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 3 670 327 (3 767 567) ℳ, aus dem Güterverkehr 9 383 070 (10 318 125) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 262 588 (264 380) ℳ und aus dem Thiertransport 290 642 (271 128) ℳ, zusammen 13 606 627 ℳ, gegen 14 621 200 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis 31. Oktober beziffert sich auf 128 692 447 ℳ, weniger gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes um 4 901 989 ℳ.

— **Ueber die Bestrebungen nach Eisenbahnvereinheitlichung in Württemberg** schreibt man uns aus Süddeutschland:

Diese Bestrebungen ruhen nicht. Der „Schwäbische Merkur“ schreitet auf seinem Wege rüstig weiter und bringt immer neue Artikel. Auch die Broschürenlitteratur beschäftigt sich mit der für Württemberg sehr wichtigen Frage, so jetzt im Sinne eines Anschlusses an Preussen die Schrift von Dr. Hermann Losch-Stuttgart: „Württembergische Gegenwartsfragen und Zukunftssorgen.“ Wir entnehmen dem Schriftchen zunächst den Wortlaut der Rede eines der „fünf Schwaben“, welche 1876 in der württembergischen Kammer der Abgeordneten für die Uebertragung der württembergischen Staatsbahnen auf das Deutsche Reich stimmten, des Abg. Eduard Pfeiffer-Ulm:

„Es ist ein sonderbares Zusammentreffen, allerdings nicht überraschend für die, welche die Geschichte verfolgen, dass auch wieder Preussen der Staat ist, welcher, wie er s. Zt. zur Gründung des Zollvereins uns Veranlassung gegeben hat, uns nun auch wieder zur Reform im Eisenbahnwesen Anregung gibt. Wir mögen einen Beschluss fassen, welchen wir wollen, die Entwickelung mag länger oder kürzer dauern, aber dass schliesslich die Entwickelung dahin führen wird, was man jetzt durch das Eisenbahnprojekt anstrebt, scheint mir wenigstens nicht zweifelhaft. Wenn es Preussen gelingen wird — gelingen wird es ihm jedenfalls —, wenn Preussen dazu getrieben werden sollte, auf eigenem Wege das zu versuchen, was auf dem Wege des Reichs nicht möglich ist, und diejenigen Bahnen zu erwerben, welche es braucht zur Arrondirung seines Netzes, dann kann niemand Preussen den Vorwurf des Partikularismus machen. Das Fühlbarwerden des preussischen Einflusses wird später auch für uns gelten, es mag Preussen dies direkt suchen oder nicht, es wird dies eine nothwendige Folge sein und es kann sehr wohl der Fall eintreten, namentlich in Anbetracht, dass wir noch andere Bahnen zu bauen haben, deren Erträgniss noch zweifelhaft ist, dass unsere Eisenbahnrente in der Folge mehr und mehr zusammenschwinden und daher die Steuerschraube mehr und mehr angezogen werden muss, um den weiteren Ausfall der Eisenbahnen zu decken. Dann, m. H., wird wohl der Moment kommen, wo man in unserem Lande laut rufen hören wird: warum müssen wir unsere Eisenbahnen selbst verwalten, die vielleicht blos 2—3 % tragen, während der grosse Komplex, der von Preussen verwaltet wird, 4—6 % trägt? Dann müssen wir wieder suchen, uns mit diesem Komplex zu vereinigen, und die Frage wird nur sein, ob wir uns dann noch auf gleich günstiger Basis vereinigen können, wie jetzt. Ich wünsche sehr, dass es so sein möge, aber ich habe meine starken Zweifel. Darum werden Sie es mir auch nicht verargen, wenn ich meine Rede mit dem Wunsche schliesse, dass von uns einst nicht gesagt werden möge, wir haben nur durch Schaden klug werden können.“

Freilich hält jetzt noch die Mehrheit des württembergischen Landtags an der Vereinzelung der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung fest. Diese Mehrheit ist aber seit 1876 stark zusammengeschmolzen, und auch im übrigen haben sich die Verhältnisse wesentlich geändert: Das württembergische Staatsbahnnetz ist von 1874 bis 1899 zwar von 1 177 km auf 1 811 km, das preussische Staatsbahnnetz aber in derselben Zeit von 4 037 km auf 30 267 km gestiegen. Jenen 4 037 km der preussischen Staatsbahnen des Jahres 1874 standen zusammen 5 715 km der bayerischen, württembergischen, sächsischen und badischen Staatsbahnen gegenüber; im Jahre 1899 waren gegenüber den 30 267 km der preussischen Staatsbahnen die Linien der genannten vier anderen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen nur auf zusammen 11 774 km angewachsen. Die Rente der preussischen Staatsbahnen war von 4,89 % im Jahre 1885 auf 7,30 % im Jahre 1899 gewachsen, während die Rente der württembergischen Staatseisenbahnen gegenüber 3,03 % im Jahre 1885 im Jahre 1899, trotz des inzwischen eingetretenen fabelhaften Aufschwungs des Verkehrs in Deutschland, mit 3,11 % annähernd dieselbe geblieben war.

Aus dem sich mit der Finanz- und Verkehrspolitik, insbesondere auch mit der schon so lange in der Schwebe befindlichen württembergischen Steuerreform beschäftigenden Abschnitt der genannten Stuttgarter Broschüre entnehmen wir noch folgende Darlegungen:

„Nachdem nun unter jener schützenden Decke der Verkehrseinnahmen das preussische Kindlein ‚Steuerreform‘ seine Kindheitstage durchgemacht hat, wird es bald so gekräftigt sein, dass vielleicht — wir bleiben bei dem Bilde — eine Schicht dieser vorsorglich schützenden Decke versuchsweise abgetragen werden könnte. Das will besagen, wenn Preussen einmal den Zeitpunkt für geeignet erachten könnte, von seinem — übrigens mit Unrecht so sehr verlästerten — Eisenbahnfiskalismus abzubröckeln, so könnte diese Abbröckelungsära vielleicht die übrigen Eisenbahnverwaltungen im Deutschen Reiche angst und bange machen. Es könnte dann der Fall eintreten, dass die kleineren staatlichen Verkehrsbetriebe mit einer Tarifverbilligung — vielleicht noch vor Beginn einer planmässigen Arbeitstheilung zwischen Kanal und Schienenstrang — überrascht werden, welche gerade gross genug ist, um ihnen das Lebenslicht auszublasen. Dann würden sich die Fronten umdrehen und es könnte gewissen süddeutschen Eisenbahnreformern ergehen, wie weiland dem Zauberlehrling Göthe's; sie müssten dann, von Entsetzen gepackt, ausrufen: ‚Die ich rief, die Geister, werd' ich nun nicht los‘, und da sich der ‚alte Hexenmeister‘ Otto v. Bismarck, welcher bekanntlich dem Geiste des preussischen Fiskalismus durch den Vorschlag der ‚Eingemeindung‘ der preussischen Eisenbahnen fürs Reich vorbeugen wollte, leider doch ein- für allemal ‚wegbegeben‘ hat, so ist es sehr fraglich, ob überhaupt ein ‚neuer Hexenmeister‘ vorhanden wäre, um die unheimlichen Besen wieder in die Ecke zu bannen. Man glaube doch ja nicht, dass diese Wendung ausserhalb des Bereichs der Möglichkeit liege. Preussen hat bekanntlich schon manche ‚moralischen Eroberungen‘ gemacht. Es könnte der Tag kommen, an welchem der preussische Finanzminister nach Rücksprache und im Einverständniss mit dem Eisenbahnminister mittheilt, dass die Eisenbahnkasse vollständig gefüllt sei und dass man das Geld nun in etwas anderer Form ‚anlegen‘ könne, nämlich in einer allgemeinen Verbilligung der Tarife. Wenn dieser Tag heute noch nicht gekommen ist, so ist doch jedenfalls schon heute der preussische ‚Renner‘, um ein Bild aus dem Sportsleben zu benutzen, dem württembergischen nicht um eine, sondern um verschiedene Pferdelängen voraus, und es gibt Sachverständige genug, welche für den angedeuteten Fall ein todtes Rennen voraussagen.“

Wir geben diese Ausführungen lediglich als Stimmungsbild wieder. Auch bei Einführung der 45 tägigen Gültigkeit für die Rückfahrkarten im Gebiete der preussisch-hessischen Gemeinschaft hat es sich gezeigt, wie die anderen Verwaltungen diesem Vorbild alsbald nachfolgten. Für weitere derartige Schritte scheint die gegenwärtige Zeit zurückgehender Einnahmen freilich wenig geeignet. Inzwischen sucht die Personentarifreform des württembergischen Landtags weiteren Ueberraschungen zuvorzukommen und beantragt, dass Württemberg selbständig vorgehe und die Personentarife auf 6 bezw. 8 ₰ (I. Klasse), 4 ₰ (II. Klasse) und 2 ₰ (III. Klasse) festsetze, wie wir bereits in Nr. 89 S. 1375 d. Ztg. berichteten.

— **Der Haushaltsvoranschlag der sächsischen Staatseisenbahnen** für die Finanzzeit 1902/1903 sieht bereits für diese Betriebsjahre infolge des allgemeinen wirthschaftlichen Rückganges gegen das Vorjahr geringere Einnahmeziffern vor. So sind nach Mittheilung der „Dresd. Ztg.“ z. B. unter den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre für ein Jahr 40 736 000 ℳ, also 1 323 000 ℳ weniger als in der laufenden Finanzzeit, eingestellt worden, während beim Güterverkehre die veranschlagten Jahreseinnahmen sich auf 78 693 000 ℳ gegen 79 669 500 ℳ im Etat 1900/1901 (weniger 976 500 ℳ) beziffern. Aus den Erläuterungen zu diesen Ziffern ist zu ersehen, dass im Rechnungsjahre 1900 die Wagenachskilometer der Personenwagen auf 322 200 141 sanken, das sind rund 38 000 000 weniger als im Etatsvoranschlag vorausgesehen waren und bedeutet einen Rückgang von 5,37 % gegen das Vorjahr. Auch die ersten sieben Monate des Jahres 1901 weisen gegen die gleiche Zeit des Vorjahres einen weiteren Rückgang um 6,11 % auf, was auf die Abminderung der in die einzelnen Züge eingestellten Wagen und auf die seit dem Herbste 1900 in mässigem Umfange eingetretene Auslassung schwach benutzter Personenzüge zurückzuführen ist. Jedoch hat auch die Einnahme der ersten sieben Monate des Jahres 1901 gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres nicht nur keinerlei Mehreinnahme, sondern einen Mindertrag von 53 000 ℳ gebracht. An Güterwagenachskilometern sind im Jahre 1900: 838 853 308 geleistet worden, das sind 13 853 308 mehr gegen den gemeinjährigen Etatsvoranschlag und 36 374 783 mehr gegen die Leistungen im Jahre 1899. Während bis Ende 1900 die Leistungen der Güterwagen stiegen, ist in den geleisteten Güterwagenachskilometern in den ersten sieben Monaten des Jahres 1901 ein Rückgang um 3,53 % eingetreten. Dies war der Grund, weshalb man die Einnahmeziffer beim Güterverkehre um 976 500 ℳ niedriger veranschlagte. Für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter sind gemeinjährig 4 853 350 ℳ (1 148 010 ℳ weniger als in dem laufenden Finanzabschnitt) eingestellt worden. Dagegen ist die Einnahme für Ueberlassung von Betriebsmitteln (2 855 600 ℳ) um 36 890 ℳ höher veranschlagt. Weitere Einnahmen bilden 5 251 050 ℳ Ertrag aus Veräusserungen und 2 062 000 ℳ verschiedene Einnahmen. Die persönlichen Ausgaben an Gehältern, Stellen- und anderen persönlichen Zulagen der Beamten sind mit jährlich 28 304 010 ℳ gegen 29 062 500 ℳ im Voretat ausgeworfen, wozu noch 18 844 600 ℳ Bezüge der diätarisch Besoldeten und Löhne der Arbeiter, 3 484 250 ℳ Tagegelder, Reise- und Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge und 5 452 200 ℳ für Wohlfahrtszwecke kommen. Zu diesem Beamtenbesoldungsetat der Staatseisenbahn wird in den Erläuterungen bemerkt, dass man sich hinsichtlich der Schaffung neuer Stellen usw. die grösste Zurückhaltung auferlegt habe und dass sich der Mehrbedarf gegenüber dem Voretat auf 249 810 ℳ stellt; hiervon entfallen

auf die Stellenvermehrung und Umwandlung 249 210 ℳ, darunter 45 810 ℳ auf Stellen für neueröffnete Linien, Verkehrs- und Dienststellen, und 600 ℳ auf Gehaltsaufrückungen bei Einzelstellen. Die Gesammtzahl der Beamtenstellen erhöhte sich nach Abzug eingezogener Stellen um 152, und zwar durch Eröffnung neuer Linien usw. um 31 und durch Etatsvermehrung um 121. Im Ausgabeetat der Staatsbahn sind ferner eingestellt 12 988 200 ℳ für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für Schaffung der Betriebsmaterialien, 17 653 700 ℳ für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen, 9 969 950 ℳ für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen, 1 463 570 ℳ für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten, 3 304 500 ℳ für Benutzung fremder Betriebsmittel und 1 164 600 ℳ für verschiedene Ausgaben. Die Summe der Einnahmen aus den sächsischen Staatseisenbahnen in dem Etatsabschnitt 1902/1903 ist demnach gemeinjährig mit 134 441 000 ℳ eingestellt worden. Ihr stehen 102 629 580 ℳ Ausgaben gegenüber, so dass sich ein Ueberschuss von 31 811 420 ℳ ergibt, das sind 3 870 780 ℳ weniger als im Etat 1900/1901.

Die durch die sächsische Staatseisenbahnverwaltung für 90 % der Roheinnahme betriebene Zittau-Reichenberger Privatbahn erforderte bei 820 500 ℳ Einnahme und 940 900 ℳ Ausgabe einen Zuschuss von 120 400 ℳ.

— **Besuch des Wiener Gesangvereins österreichischer Eisenbahnbeamten in Dresden.** Dieser rühmlichst bekannte Gesangverein weilte in den Tagen vom 15. bis 17. d. Mts. mit 160 ausübenden Mitgliedern in Dresden. Das bei dieser Gelegenheit unter Leitung des Vereinschormeisters Edmund Reim veranstaltete Wohlthätigkeitskonzert, dem auch Ihre Majestät die Königin von Sachsen sowie der österreichisch-ungarische Gesandte Graf Clary und Aldringen nebst zahlreichen Spitzen der staatlichen und städtischen Behörden beiwohnten, gab der Dresdner Bevölkerung Anlass zu lebhaften Sympathiebezeugungen. An das Konzert schloss sich ein von etwa 1 800 Theilnehmern besuchter Sängerkommers, wobei der Oberbürgermeister der Stadt Dresden, Geh. Finanzrath a. D. Beutler, als Ehrenvorsitzender des Kommerses die Wiener Gäste im Namen der Stadt aufs herzlichste begrüsste und ihnen als Erinnerungszeichen einen prachtvollen silbernen Krug überreichte. Am Abend zuvor waren die Wiener Sänger bereits durch den Generaldirektor der sächsischen Staatseisenbahnen, Geh.-Rath v. Kirchbach, begrüsst worden.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der bayerischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Veränderungen eingetreten. a) Befördert wurden: der Direktionsrath Biber bei der Generaldirektion zum Regierungsrath, der Maschineninspektor Titscher zum Obermaschineninspektor, beide bei dieser Stelle, der Maschineninspektor bei der Centralwerkstätte Regensburg, Michael Schremmer, zum Obermaschineninspektor daselbst, der Maschineninspektor bei der Centralmagazinverwaltung Nürnberg, Adolf Stöcker, zum Obermaschineninspektor und Vorstand dieser Stelle und der Maschineninspektor Abel zum Direktionsrath bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Weiden. b) Versetzt wurden: der Oberbauinspektor Perzl in Weiden nach Passau, der Oberbauinspektor Weingarth in München nach Weiden, der Oberbauinspektor Ludwig Freiherr v. Neubeck in München nach Landshut, der Direktionsassessor Nehmann in Kempten zur Eisenbahnbetriebsdirektion Augsburg, der Direktionsassessor Saller von der Eisenbahnbetriebsdirektion München zu jener in Kempten und der Inspektor Bauer in Freilassing als Stationsvorstand nach Kulmbach.

Oesterreich-Ungarn.

— **Jubiläum des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten.** Anlässlich der Feier des 25 jährigen Bestandes des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten fand am 23. d. Mts. Vormittags eine Festversammlung und Abends ein Festmahl statt. Die Festversammlung, welche im Vortragsaale des Klubs stattfand, nahm einen überaus würdigen Verlauf. An der Versammlung betheiligten sich ausser dem Eisenbahnminister und zahlreichen Klubmitgliedern auch Vertreter der Ministerien, der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, des Generalstabs, des Eisenbahnbüros im Reichskriegsministerium, sämmtlicher österreichischer Eisenbahnverwaltungen sowie zahlreicher Fachvereinigungen. Unter den vertretenen Fachvereinen sind u. a. zu nennen: der Verband österreichischer Lokalbahnen, der Verein für Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens, der ungarische Eisenbahn- und Dampfschifffahrtklub, der österreichische Ingeniör- und Architektenverein, der elektrotechnische Verein, der Allgemeine österreichisch-ungarische Beamtenverein, der Wiener kaufmännische Verein, der niederösterreichische Gewerbeverein, der allgemeine Eisenbahn-Beamtenverein, der Wiener Männergesangverein, der Eisenbahngesangverein und der wissenschaftliche Klub. Der Schriftleiter der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hatte der freundlichen Einladung des Klubs gleichfalls Folge geleistet.

Der Eisenbahnminister eröffnete als Präsident des Klubs die Festversammlung mit einer kurzen Begrüssungsansprache und gab die Auszeichnungen bekannt, welche der Kaiser dem langjährigen Klubkassirer Baurath Schmarda, dem Schriftleiter der Klubzeitung Dr. Hilscher sowie dem Klubdiener anlässlich des Klubjubiläums verliehen hatte. Der Eisenbahnminister hob bei Ueberreichung der Ordenszeichen hervor, dass der Klub die ihn beglückende Gnade des Kaisers zu würdigen wisse, und brachte ein begeistert aufgenommenes Hoch auf den Kaiser aus. Nach Verlesung der zahlreich eingelaufenen Glückwunschkundgebungen hielt Sektionschef des Eisenbahnministeriums Dr. Liharzik den Festvortrag. In fesselnder Rede hielt Dr. Liharzik „Rückschau auf die Thätigkeit des Klubs“. Hierbei würdigte er ebensowohl die Verdienste des Klubs um die Förderung der wissenschaftlichen Interessen der Eisenbahnbeamten, als auch um die Pflege der Kameradschaft. In ersterer Hinsicht wies der Redner vor allem auf die vom Klub gegründete Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte und auf die Eisenbahnfachschule (Eisenbahnakademie) hin, welche infolge der Bemühungen des Klubs zustande gekommen seien. Dr. Liharzik gedachte nicht minder der Fülle geistiger Anregungen, welche der Klub seinen Mitgliedern durch die Veranstaltung zahlreicher fachwissenschaftlicher Vorträge biete, sowie des trefflichen Klubörgans „Oesterr. Eisenbahnzeitung“, welche berufen sei, die Früchte der geistigen Thätigkeit des Klubs auch über den Kreis der Klubmitglieder hinaus allen Fachgenossen zugängig zu machen. Nachdem Dr. Liharzik auch die sonstige vielseitige Thätigkeit des Klubs im Dienste der Vertiefung und Verallgemeinerung des Fachwissens, der Förderung der Standesinteressen und der Pflege des geselligen Verkehres besprochen hatte, zollte er unter dem lebhaftesten Beifall der Versammlung dem Eisenbahnminister Lob und Dank dafür, dass er sich an die Spitze des Klubs gestellt und dadurch die Bestrebungen desselben mächtig gefördert habe. Der Klub dürfe sich glücklich schätzen, das zweite Vierteljahrhundert seiner Thätigkeit unter der Führung eines Mannes zu beginnen, welcher maassgebenden Einfluss auf die Gestaltung des österreichischen Eisenbahnwesens nehme und in dessen Person sich alle jene trefflichen Eigenschaften vereinigen, welche die Zierde der Eisenbahner bilden, vor allem hingebungsvolle Liebe für den Beruf und glühender Patriotismus.

Dr. Liharzik schloss mit den Worten: Was das nächste Vierteljahrhundert bringen, welche heute noch ungeahnte Entwickelung und Umgestaltung im Verkehrsleben es zeitigen wird, wer wollte sich erkühnen, dies voraussagen zu wollen? Das aber können wir mit Zuversicht erwarten und erhoffen, dass der Geist des Fortschrittes, der unseren Stand auszeichnet, auch in Hinkunft fortwirken werde.

Der Eisenbahnminister theilte hierauf mit, dass die Klubleitung beschlossen habe, denjenigen Mitgliedern (72 an der Zahl), welche dem Klub seit seiner Gründung angehören, ein silbernes Klubabzeichen zu überreichen.

Der Vizepräsident des Klubs v. Löhr übergab dem Minister namens des Klubs zum Zeichen der Ehrung das aus Erz angefertigte Reliefbild des Ministers, dessen künstlerische Ausführung allgemeinen Anklang fand. In der Ansprache betonte v. Löhr, dass Minister v. Wittek als erster und höchster Eisenbahnfachmann in Oesterreich es vorgezogen habe, den Eisenbahnbeamten nicht unnahbar zu bleiben, und dadurch wesentlich zur Hebung des äusseren Ansehens des Standes gewirkt habe. Das werden, schloss der Redner unter lebhaften Kundgebungen, die österreichischen Eisenbahnbeamten nie vergessen.

Minister v. Wittek antwortete, dass das Kunstwerk ihm eine bleibende Erinnerung, ein Denkmal der Eintracht, der gegenseitigen Hochschätzung und Zuneigung im Kreise des Klubs sein werde. In diesem Empfinden erblicke die Leitung die sicherste Gewähr für die gedeihliche Entwickelung des Klubs; die Förderung der Wissenschaft, die Hebung der geistigen Ausbildung der Eisenbahnbeamten, die Pflege kameradschaftlicher Geselligkeit mögen auch fürderhin die Leitsterne für das Wirken des Klubs bilden. Die Festversammlung wurde mit Dankesworten an die Vizepräsidenten und die Ausschussmitglieder geschlossen. —

Abends vereinigten sich die Mitglieder und Freunde des Klubs sowie ihre Familienangehörigen, darunter zahlreiche Damen, in den schönen Räumen des Kursaals im Stadtpark zu einem Festmahl. Den ersten Trinkspruch brachte der Klubpräsident Eisenbahnminister v. Wittek auf den Kaiser aus.

Die Feier des fünfundzwanzigjährigen Bestandes des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten — sagte er — leite naturgemäss auf die grossartige Entwickelung des österreichischen Eisenbahnwesens in den letzten fünfundzwanzig Jahren zurück. Die gewaltigen Ereignisse und Bewegungen, welche den Werdegang des Eisenbahnwesens in dieser Zeit kennzeichnen, haben

auch auf das geistige Leben des Klubs unmittelbar gewirkt. Den Eisenbahnklub beseele das tiefste Dankgefühl für die huldvolle, väterliche Fürsorge des Kaisers, dem die heutige Entwickelung des Eisenbahnwesens in allererster Reihe zu verdanken sei. Darum glaube der Eisenbahnklub seiner heutigen Feier die höchste Weihe zu geben, indem er dem Kaiser eine begeisterte patriotische Huldigung darbringt. Redner schloss mit lebhaft aufgenommenen Hochrufen auf den Kaiser.

In einem zweiten Trinkspruche gedachte der Minister der Klubjubilare, die in voller Frische lebhaften Antheil an der Feier nehmen.

Im Namen der Jubilare entgegnete Hofrath Eger in humorvoller Rede. Er trank auf die Klubleitung, vor allem auf den Präsidenten. Minister v. Wittek dankte im Namen der Leitung und hob hervor, dass nur die aussergewöhnliche Thatkraft seiner Mitarbeiter es ihm ermöglicht habe, den Pflichten seines Ehrenamtes nachzukommen. Es sprachen ferner Vizepräsident Scheiber auf die Gäste und Ministerialrath Neugebauer im Namen des ungarischen Eisenbahn- und Schifffahrtklubs auf die österreichischen Kollegen. Letzterer Redner wies insbesondere auf das freundschaftliche und wahrhaft kameradschaftliche Verhältniss hin, welches zwischen den ungarischen und österreichischen Eisenbahnbeamten seit jeher bestehe. Eisenbahndirektionspräsident a. D. v. Mühlenfels sprach als Schriftleiter dieser Zeitung seine Glückwünsche aus und überbrachte die Grüsse des Vereins für Eisenbahnkunde in Berlin. Er gedachte der ausgezeichneten Leitung, welcher sich die Klubzeitung zu erfreuen habe, und leerte sein Glas auf die Mitglieder des Redaktionskommitees. Es folgten noch Trinksprüche auf die Damen und die Presse.

An das Festmahl schlossen sich treffliche Gesangsvorträge des österreichischen Eisenbahngesangvereins sowie des „Udelquartetts“ und eine von prächtigem Humor durchwürzte Darstellung der Leiden und Freuden des Publikums und der Eisenbahnbeamten im Gedränge der Sommerausflüge auf den Wiener Bahnhöfen, vorgetragen vom Oberinspektor Kowy, dem „Marschall des Humors“. Dann kam auch die Jugend zu ihrem Rechte und tanzte unter den Klängen reizender Wiener Musik. Der Herr Minister und seine Schwester, Fräulein v. Wittek, bewegten sich in liebenswürdigster Weise unter der festlichen Gesellschaft. Erst zu später Stunde endete das schöne Fest, welches gewiss bei allen Theilnehmern den Gedenktag des 25 jährigen Bestandes des österreichischen Eisenbahnklubs in angenehmster Erinnerung erhalten wird. Diejenigen, die die Freude hatten, als Gäste des Klubs dem Feste beizuwohnen, verpflichtet die herzliche, von wahrhaft kollegialem Geist getragene Aufnahme, die ihnen zu Theil ward, zu besonders lebhaftem und warmem Dank.

— **Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im September d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 16 314 302 Personen und 8 817 878 t Güter befördert; hierfür wurde eine Gesammteinnahme von 55 857 126 Kr. erzielt, d. i. für das Kilometer 2 847 Kr. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 16 343 558 Personen und 9 518 461 t Güter 57 278 335 Kr. oder für das Kilometer 2 974 Kr. Es ergibt sich daher für den September d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 4,6 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende September d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 129 938 489 Personen und 77 172 218 t Güter, gegen 121 447 864 Personen und 76 455 715 t Güter im Vorjahre befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 447 836 361 Kr., im Vorjahre auf 449 364 301 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres 19 500 km, im gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 121 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer in der vorerwähnten Betriebszeit des laufenden Jahres auf 22 966 Kr., gegen 23 501 Kr. im Vorjahre, d. i. um 535 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für das Jahr 1901 auf 30 621 Kr., gegen 31 335 Kr. im Vorjahre, d. i. um 714 Kr., mithin um 2,3 % ungünstiger.

Die grösste Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten neun Monaten 1901 ergibt sich gegenüber der gleichen Betriebszeit 1900 bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) (18,2 %) und bei der Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A (7,8 %).

Die wesentlichste Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten neun Monaten 1901 weisen hingegen im Vergleiche zum Vorjahre die süd-norddeutsche Verbindungsbahn (7,7 %) und das Ergänzungsnetz der österreichischen Nordwestbahn (10,1 %) aus.

— **Eine österreichisch-bayerische Eisenbahnanschlussfrage.** Den bayerischen Kammern ist vor kurzem seitens des Eisenbahnkomitees, welches sich behufs Ausführung eines Bahnanschlusses der auf bayerischem Gebiete herzustellenden Lokalbahn Garmisch-Partenkirchen über Mittenwald zur österreichisch-bayerischen Landesgrenze an eine von Innsbruck über Seefeld zur Landesgrenze österreichischerseits geplante Bahn gebildet hat, eine Denkschrift überreicht worden. In dieser Denkschrift wird an der Hand reichen Ziffernmaterials die Bedeutung der aneinander anzuschliessenden Lokalbahnen für die betreffenden Gebiete beider Staaten dargelegt. Schon bei Eröffnung der Brennerbahn sei, so wird in dem geschichtlichen Rückblicke, der die Einleitung der Denkschrift bildet, ausgeführt, auf die Herstellung einer wegkürzenden Anschlussbahn von Bayern nach Innsbruck hingewirkt worden, wobei einerseits die Wahl der alten Handelsstrasse über Garmisch-Partenkirchen-Mittenwald empfohlen wurde, während auf der anderen Seite dem Fernbahnanschluss der Vorzug gegeben ward. Mit dem Bau der Arlbergbahn war jede Hoffnung auf die Verwirklichung der ersterwähnten Verbindung verloren. Die Denkschrift hebt dem „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ zufolge hervor, dass durch den seitens des österreichischen Parlamentes beschlossenen Bau der Tauernbahn die tiroler Abgeordneten angespornt wurden, durch ein entschiedenes Eintreten für die oben genannte Verbindung zwischen Bayern und Innsbruck die Verwirklichung dieses Planes mit Nachdruck anzustreben. Es werden nun die wirthschaftlichen Vortheile der Bahnverbindung an der Hand von Ziffern beleuchtet, aber besonderes Gewicht darauf gelegt, dass diese Vortheile nur von der als Vollbahn gebauten neuen Bahn zu erwarten sind, eine Auffassung, die auch von Seiten der tiroler Interessenten getheilt würde.

— **Beistellung grosser Wagen für Ausfuhrgüter.** Gewisse Güter bieten bei ihrer Beförderung in ganzen Wagenladungen insofern Schwierigkeiten, als es ihre natürliche Beschaffenheit nicht ermöglicht, in Wagen von gewöhnlichem Fassungsraum volle 10 000 kg zu verladen. Da jedoch der Tarif für dieses Gewicht berechnet wird, ergibt sich hieraus naturgemäss eine Quelle von Beschwerden. In Erkenntniss dessen waren die Bahnverwaltungen bestrebt, diesen Uebelständen abzuhelfen, theils durch Einführung entsprechend gebildeter Wagenladungssätze für 8 000 kg, 7 000 kg usw., theils dadurch, dass die Frachtsätze für 10 000 kg mit Rücksicht auf den Umstand, dass der betreffende Artikel die volle Ausnutzung dieses Gewichtes nicht ermöglicht, entsprechend niedrig angesetzt wurden. Ein Beispiel für letztere Methode ist die Tarifirung des Artikels Möbel und Möbelgestelle bei den österreichischen Staatsbahnen, für welchen in ganzen Wagenladungen die Frachtsätze der Klasse B bezw. des Ausnahmetarifes IX b berechnet werden. Bei den österreichischen Staatsbahnen ist überdies für die Beförderung solcher leichter Artikel in Wagenladungen ein eigener Ausnahmetarif vorgesehen, dessen Frachtsätze nach dem Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens unter Zugrundelegung der normalen Tarife für das durchschnittlich unterzubringende Gewicht angesetzt sind. Den besten Beweis für die ausgleichende Wirkung dieses Ausnahmetarifes bildet die Thatsache, dass bei Anwendung desselben das Verlangen der Parteien zumeist auf Beistellung kleinerer Wagen gerichtet ist. Es kann indessen nicht übersehen werden, dass die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes dort erheblich an Werth verlieren, wo, wie gerade in der Ausfuhr, sich der Verkehr auf Grund ermässigter Frachtsätze abwickelt. Nach alledem bleibt also in vielen Fällen das Interesse der Verfrachter dahin gerichtet, für die Verladung gewisser Artikel Wagen mit grösserem Fassungsraume, der volle oder annähernde Unterbringung des Rechnungsgewichtes ermöglicht, beigestellt zu erhalten. Im Verlaufe der kürzlich gepflogenen Verhandlungen mit den Privatbahnen haben die betheiligten Bahnverwaltungen sich ausnahmslos bereit erklärt, für die in Frage kommenden Artikel, zumal für die Ausfuhr, thunlichst Wagen mit grossem Laderaume beizustellen. Zu einer Erörterung der Frage wegen Neuanschaffung solcher Wagen mit grösserem Fassungsraume ist es bei den gedachten Besprechungen nicht gekommen. Dass jedoch besonders die Staatseisenbahnverwaltung gerade in dieser Frage einen entgegenkommenden Standpunkt einnimmt, beweist wohl die Thatsache, dass bei der im Zuge befindlichen Neuanschaffung von rund 1 000 Güterwagen 200 Kastenwagen mit grossem Laderaume (52,7 bis 75,5 cbm gegen normal 36,3 cbm) bestellt werden, wodurch sich der Stand der österreichischen Staatsbahnen an solchen grossen Wagen um rund 57 % erhöhen wird.

— **Umbau von Bahnhöfen der österreichischen Staatsbahnen.** In dem Investitionsprogramme sind für den Umbau einer grösseren Anzahl von Bahnhöfen der Staatsbahnen entsprechende Geldmittel vorgesehen. Zu diesen Umbauten zählt u. a. die Erweiterung und Umgestaltung der Stationsanlagen in Czernowitz. In Ansehung dieser Bauherstellungen werden gegenwärtig mehrere Entwürfe verfasst, bei denen die Wünsche der Interessenten nach Thunlichkeit berücksichtigt werden sollen. Des weiteren wird nach Feststellung des Plans für die Umgestaltung des Aufnahmegebäudes am Grazer Staatsbahnhofe, mit dessen Ausarbeitung die Staatsbahndirektion Villach beauftragt ist, bald an die Durchführung desselben geschritten werden. Was endlich die Umgestaltung des Bahnhofes in Linz anbe-

langt, so sind die bezüglichen Studien in vollem Gange und wird deren Vollendung betrieben, um auf Grund derselben an die Feststellung der Einzelpläne schreiten zu können.

— **Frachtfreie Beförderung der Leichen von Eisenbahnbediensteten.** Die am 11. Juli d. J. in Teplitz abgehaltene gemeinschaftliche Konferenz der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahndirektoren hat auf Anregung der Staatseisenbahnverwaltung beschlossen, dass, sofern ein Eisenbahnbediensteter während einer Dienstreise aus dem Leben scheidet, fallweise auf telegraphisches Ansuchen seitens der betreffenden Bahndirektion die gebührenfreie Beförderung der Leiche und eines Begleiters bis zum Dienstorte des Verstorbenen mit Güterzügen (bei Beförderung mit Personenzügen jedoch unter den tarifarischen Voraussetzungen gegen Zahlung des Frachtunterschiedes) zu gewähren ist.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im September d. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im September	
	1901	gegen 1900
	Kr.	Kr.
ungarische Staatsbahnen	18 934 000	— 890 834
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	1 514 779	— 127 982
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	168 921	+ 18 942
Kaschau-Oderberger Eisenb. (ung. Linie)	1 033 536	— 94 511
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	110 291	— 565
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	78 900	— 9 069
Hauptbahnen zusammen	21 840 427	— 1 104 019
Lokalbahnen „	3 337 858	— 17 830
insgesammt	25 178 285	— 1 121 849

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug 9 376,9 (+ 24,4) km, jene der Lokalbahnen 8 258,4 (+ 152) km. Seit Jahresbeginn belaufen sich die Einnahmen der ungarischen Eisenbahnen auf 193 070 063 (— 1 265 136) Kr. Bei den Hauptbahnen ergibt sich eine Mindereinnahme von 1 917 776 Kr., während die Lokalbahnen eine Mehreinnahme von 652 640 Kr. aufweisen.

Uebrige europäische Länder.

— **Wohnungsverhältnisse der belgischen Eisenbahnangestellten.** Der belgische Eisenbahnminister hat bestimmt, dass ernannte Beamte, welche nicht einen leitenden Posten inne haben, ermächtigt werden können, bis zu 35 km von ihrem Dienstsitz zu wohnen. In besonderen Fällen können auch die Abtheilungsleiter das Wohnen in weiterer Entfernung gestatten.

— **Ausbau des französischen Staatsbahnnetzes.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat mit dem Eisenbahnausschuss der Abgeordnetenkammer berathen, dem er seinen Plan betreffs Errichtung einer Staatsbahnlinie von Paris nach Chartres auseinander setzte. Der Minister legte das Interesse dar, welche das Staatsbahnnetz an einer eigenen in Paris mündenden Linie habe, deren Hauptergebnisse darin beständen, den Verkehr zu fördern, die Fahrten schneller zu gestalten, zugleich aber auch die Sicherheit zu vermehren und den Handel zu entwickeln. Auch hob er hervor, dass die Schaffung dieses neuen Netzes durch die Vertreter aller betheiligten Departements gewünscht werde. Es ist schon lange als Uebelstand empfunden worden, dass das französische Staatsbahnnetz, welches nur ungefähr den zehnten Theil der Eisenbahnen des Landes umfasst, zu isolirt liegt und nicht nach der Hauptstadt ausmündet. Der Betriebskoeffizient ist denn auch auf der Staatsbahn ein viel höherer als bei den grossen Privatbahngesellschaften.

— **Eisenbahnarbeiterhäuser in Frankreich.** Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat, nachdem einzelne Versuche sich gut bewährt, beschlossen, an sämmtlichen Punkten ihres Netzes, wo mangelhafte Wohnungsverhältnisse herrschen, Häuser zur Unterbringung ihres Personals zu errichten.

— **Rückkauf der vereinigten Schweizerbahnen.** Der zwischen dem Eisenbahndepartement und der Gesellschaft vereinbarte Rückkaufsvertrag bemisst die Rückkaufsentschädigung auf 40 000 000 Fr., wovon 18 000 000 Fr. in baar und 22 000 000 Fr. in 3,5 prozentigen Bundesobligationen zu 99 % zu zahlen sind. Dazu kommen, da der Vertrag rückwirkende Kraft haben soll 2 100 000 Fr. Zinsen für 1901 und das erste Halbjahr 1902 sowie 347 000 Fr. für Gewinnvortrag und Disagio.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Der Bundesrath hat das Budget der Bundesbahnen zur Vorlage an die Bundesversammlung genehmigt. — Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat zum Vorstand des Rechtsbüros an Stelle Forster's Herrn Niquille gewählt, der seit neun Jahren Vorsteher des Rechtsbüros der Jura-Simplonbahn ist. Forster, der dem Rechtsbüro der Bundesbahnen seit 1. Juli d. J. vorstand, ist zum Präsidenten der Kreisdirektion Basel gewählt worden. — Der Bundesrath hat in Abänderung der bisherigen Bestimmungen geregelt, wer zur freien Fahrt auf den Bundesbahnen berechtigt ist. So die Mitglieder der Kantonsregierungen in ihren Kantonen, die Spitzen der internationalen Körperschaften in Bern (für Eisenbahntransport, Weltpostverein usw.). „Der Verwaltungsrath kann mit den Verwaltungen anderer Transportanstalten Vereinbarungen über die gegenseitige Abgabe einer beschränkten Anzahl Inhaberkarten zu Händen der Verwaltungsrathsmitglieder treffen." Eisenbahnangestellte und deren Familienmitglieder sollen ermässigte Taxe geniessen.

— **Simplontunnel.** Nach italienischen Blättern ist die Arbeitshemmung im südlichen Tunnelstücke, welche durch den schweren Wasserandrang erfolgte, nunmehr behoben. Ein kräftiger Damm aus Mauerwerk ist in geringer Entfernung von der Bohrstelle errichtet worden, welcher einen Behälter bildet, dessen Rand sich oberhalb der Oeffnung befindet, aus welchem das Wasser heraustritt. Diese Vorrichtung bewirkt, dass das Wasser nur ruhig durch eine seitliche Oeffnung aus dem Behälter in einen Abflusskanal fliesst. Der Behälter ist überbrückt worden, so dass die Bohrarbeiten wieder aufgenommen werden konnten. Da jetzt in weicheres Gestein eingetreten ist, hofft man den Zeitverlust wieder einzuholen.

— **Dienstgebäude für die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen** werden, wie die „Schweizer Bauztg." schreibt, in Bern errichtet und zum 1. Mai 1903 fertiggestellt werden, so dass zu diesem Zeitpunkt auch alle zur Centralverwaltung gehörenden Dienstzweige in Bern eingerichtet werden können. Nach einer vorläufigen Erhebung darf die Zahl der Beamten und Angestellten, die in Bern zu vereinigen sind, auf 614 geschätzt werden. Davon entfallen auf das Präsidium mit Generalsekretariat, Registratur und Abwartpersonal 38, auf das Finanzdepartement 52, auf das kommerzielle Departement mit den Tarifbüros, der Einnahmenkontrole, der Drucksachenverwaltung, Fahrkartendruckerei und dem Reklamationsbüro 344, auf das Betriebsdepartement 128, auf das Baudepartement 38 und auf das Rechtsdepartement 14.

Mit der bevorstehenden Verstaatlichung der Jura-Simplonbahn wird deren Verwaltungsgebäude auf der grossen Schanze frei. Dieses kann durch Anbau von zwei Flügeln vergrössert werden, und es wäre dadurch möglich, Raum zu schaffen für das Präsidium, das Finanz-, Betriebs-, Bau- und Rechtsdepartement, ferner für den Vorsteher des kommerziellen Departements sammt dem Personentarif- und Frachtreklamationsbüro, d. h. für zusammen 292 Beamte und Angestellte. Dagegen bliebe für die weiteren 322 kein Raum verfügbar. Diese müssten in Privathäusern untergebracht werden. Da nun bekanntlich die Unterbringung einzelner Dienstzweige in Privathäusern den Nachtheil hat, dass zeitraubende Umständlichkeiten im Geschäftsgang entstehen, und da erfahrungsgemäss die Miethe sich höher stellt, als die Verzinsung eines Neubaues, so kann der Generaldirektion der Bundesbahnen nur beigepflichtet werden, dass sie die Errichtung eines Neubaues in Aussicht nimmt, der auf einem früher von der schweizerischen Centralbahn für Beamtenwohnungen erworbenen Baugrund an der Brückfeld- und Mittelstrasse zu stehen kommt. Von dem 4 800 qm betragenden Bauplatz sollen vorläufig 2 000 qm verwendet werden. Der Rest bleibt frei für weitere Ausdehnung. Die Baukosten des neuen Dienstgebäudes sind auf 650 000 Fr. veranschlagt. Dazu kommen noch 50 000 Fr. für den Bauplatz und 80 000 Fr. für Mobiliar, Geräthschaften und Unvorhergesehenes, so dass sich der Gesammtbetrag auf 780 000 Fr. stellt. Der Wettbewerb für den betreffenden Neubau ist bereits ausgeschrieben.

— **Warschau-Wiener Eisenbahn.** Wie uns aus Warschau mitgetheilt wird, ist von dem Ministerium der Verkehrsanstalten der Hofrath Ingeniör Nikolaus Lapczynski zum ersten, der Chef der Verkehrsabtheilung, Hofrath Ingeniör Theodor Daragan zum zweiten und der Obermaschinenmeister Pius Altdorfer zum dritten Stellvertreter des Direktors der Warschau-Wiener Eisenbahn ernannt worden.

— **Die Vergrösserung der Tragfähigkeit der russischen Eisenbahnwagen.** Seit dem Ende der 80er Jahre ist man in

Russland dazu übergegangen, die bis dahin allgemein festgesetzte Tragfähigkeit der Güterwagen von 610 Pud (= 10 000 kg) auf 750 Pud (= 12 285 kg) zu erhöhen. Die Erfahrungen, die hiermit gemacht wurden, waren durchaus befriedigende, denn mittelst einer verhältnissmässig geringen und dazu billigen Abänderung der Tragfedern wurde ein grosser Erfolg errungen, weil die Leistungsfähigkeit des rollenden Materials wesentlich erhöht wurde. Die Bedenken, die damals geltend gemacht wurden und um derenwillen dringend von der Abänderung abgerathen wurde, bestanden namentlich darin, dass der russische Bauer sein Haupterzeugniss, das Getreide, gewohnheitsmässig in vollen Wagenladungen verkaufte. Es war das allmählich eine Handelseinheit geworden, von der jeder Käufer genau wusste, dass sie etwa 610—620 Pud betrug, die er gegen Zahlung wie für 610 Pud erstehen konnte. Die Folgezeit hat nun aber gelehrt, dass der russische Bauer sich schnell in die veränderten Verhältnisse hineingefunden hat, so dass es weiter nicht bedenklich ist, abermals mit einer Erhöhung der Tragfähigkeit der Wagen vorzugehen. Es ist nunmehr in Aussicht genommen, die Tragfähigkeit der Wagen von 750 Pud (= 12 285 kg) auf 900 Pud (= 14 742 kg) zu erhöhen, weil der Mangel an rollendem Material noch immer ein grosser ist. Technisch ist eine solche Erhöhung der Tragfähigkeit vollkommen möglich. Die Erhöhung der Tragfähigkeit der Wagen wird jetzt in sämmtlichen Staaten Europas systematisch durchgeführt, um die Nutzlast mit der todten Last in ein besseres Verhältniss zu bringen, als das bisher der Fall war. Dass Russland diesem Beispiele folgt, ist in mehr als einer Beziehung erfreulich.

— **Eisenbahn - Unfallstatistik Russlands.** Die Zahl der auf den Eisenbahnen Russlands Verunglückten betrug im Jahre 1899 im ganzen 4 461 (gegen 3 700 im Vorjahre). 1 244 fanden dabei den Tod, während die übrigen 3 217 mit schwereren oder leichteren Verletzungen davonkamen. Auf Reisende entfallen von der gesammten Anzahl der Verunglückten 67 Todte und 315 Verwundete, auf Bahnbedienstete 388 Todte und 1 747 Verwundete. Hierzu kommen noch 1 944 verunglückte Personen, welche das Schicksal in dem Augenblicke zufällig ereilte, wo sie mit der Eisenbahn direkt nichts zu thun hatten. 789 von den zuletzt genannten Fällen endeten mit dem Tode. Im allgemeinen sind 1 164 Todesfälle und 2 641 Verletzungen als Folge eigener Unvorsichtigkeit oder des Selbstmordes zu betrachten, während die übrigen 80 Todten und 576 Verletzten an dem erlittenen Unfalle unschuldig waren. Von den Verunglückten entfallen auf die Staatsbahnen in Europa 824 Todte und 2 048 Verwundete und auf die Privatbahnen 372 Todte und 1 095 Verwundete. Auf 1 000 000 der auf den Staatsbahnen des europäischen Russlands beförderten Personen entfallen im Berichtsjahre 0,76 Todte und 3,13 Verwundete gegen 0,94 bezw. 4,00 im Jahre 1898 und den Privatbahnen 0,52 Todte und 3,59 Verletzte gegen 1,11 bezw. 3,77 im Vorjahre. Das sind hohe Ziffern, die dennoch aber beträchtlich hinter denjenigen der thatsächlichen Unfälle, die jedoch nicht aufgezeichnet werden können, zurückstehen dürften.

Fremde Welttheile.

— **Deutsche Kolonialbahnen in Afrika.** Zu Anfang der am 23. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Kolonialraths nahm der „B. B.-Ztg." zufolge der Kolonialdirektor Veranlassung zu erklären, dass, obwohl im Etat des ostafrikanischen Schutzgebietes kein Betrag für den Bahnbau enthalten sei, daraus nicht etwa auf eine Aenderung in der Stellung der Reichsregierung in der Sache geschlossen werden dürfte. Es sei dringend zu wünschen und zu hoffen, dass der Reichstag in zweiter und dritter Lesung den Gesetzentwurf wegen des Baues der Eisenbahn Dar-es-Salaam-Mrogoro mit den in der Budgetkommission vorgeschlagenen Aenderungen annehmen werde. Geheimer Kommerzienrath Oechelhäuser trat mit warmen Worten für den Bahnbau ein, der Hoffnung Ausdruck gebend, dass der Reichstag in richtiger Würdigung der grossen Bedeutung von Eisenbahnen in Afrika die Bahnvorlage genehmigen werde. Professor Hans Meyer wandte sich zwar gegen ein sprungweises Vorgehen bei Ausführung von Eisenbahnbauten in dem Schutzgebiet, über die Nothwendigkeit eines Bahnbaues überhaupt aber sei er mit allen Kolonialfreunden einig. Voraussetzung sei, dass schrittweise vorgegangen und die Bahn zunächst nur bis Mrogoro gebaut werde; der Bau selbst sei unter allen Umständen sobald wie möglich in Angriff zu nehmen. Sei der Bau nach Mrogoro vollendet und stelle sich heraus, dass es sich bei einem Weiterbau um eine finanziell und wirthschaftlich vertretbare Angelegenheit handle, so würde auch an einen solchen herangetreten werden können. Konsul Vohsen suchte die Rentabilität eines Bahnbaues bis zu den grossen Seen nachzuweisen. Bankier v. d. Heydt trat angesichts der raschen Entwickelung in Ost- und Mittelafrika für eine zielbewusste Eisenbahnpolitik ein, da wir sonst von dem Wettbewerb der Nachbarkolonien überflügelt werden würden. In demselben Sinne sprach sich Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg aus, indem er nachstehende von ihm und einer grösseren Anzahl von Mitgliedern eingebrachte Resolution befürwortete: „Der Kolonialrath bestätigt in entschiedener Weise seine früheren Resolutionen zu Gunsten der raschen Inangriffnahme der Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro sowie zu Gunsten einer zielbewussten Eisenbahnpolitik im ostafrikanischen Schutzgebiet." Nach weiterer warmer Befürwortung durch die Herren Sachse und Simon wurde die Resolution vom Kolonialrath einstimmig angenommen.

Beim Eintritt in die Besprechung des Etats für das südwestafrikanische Schutzgebiet entstand eine längere Erörterung über die Otavibahn, wobei Geheimer Kommerzienrath v. Hansemann die Erklärung abgab, dass die Otavigesellschaft ihre Verbindung mit der Küste durch einen Bahnbau im Anschluss an die Bahn Swakopmund-Windhoek suchen werde. Der Gegenstand führte zu einer Erörterung darüber, welchen Werth unter Umständen eine grosse, den Norden des Schutzgebietes durchschneidende Bahn zwischen einem portugiesischen Hafen und den grossen Verkehrsmittelpunkten Südafrikas für die Entwickelung des Schutzgebietes als eines Gliedes des grossen afrikanischen Festlandes haben würde. Regierungsseitig wurde betont, dass auch einer solchen Bahn eine nationale Bedeutung nicht abgesprochen werden könne.

— **Die neuen Kongobahnen.** Ueber den Ausbau der Eisenbahnen am oberen Kongo wird in Ergänzung der in Nr. 87 S. 1348 d. Ztg. veröffentlichten Meldungen der „B. B.-Ztg." aus Brüssel noch folgendes berichtet: Ausser dem Kapital von 25 000 000 Fr., welches in 100 000 Aktien zu 250 Fr. mit staatlicher Zinsgarantie eingetheilt ist und die von Empain, seinen Gesellschaften und Theilhabern von Paris und Brüssel gezeichnet sind, wird eine gewisse Zahl von Aktien ausgegeben, die alle dem unabhängigen Kongostaat zuertheilt werden. Diese Aktien haben ein Anrecht auf die Hälfte des Gewinns, wenn dieser 4 % übersteigt. Es handelt sich in Wirklichkeit um ein Halbpartvertragsverhältniss zwischen dem unabhängigen Kongostaat und der Eisenbahngesellschaft, sowohl was die Eisenbahn wie das der Eisenbahngesellschaft eingeräumte Kolonialgebiet betrifft. Das letztere besteht aus einem Gebiet von 40 000 qkm in dem grossen Urwald des Aruwimi zur Rechten der Eisenbahnlinie von Stanleyville nach Mohagi. Bei jeder Erhöhung des Kapitals wird das der Gesellschaft zugestandene Kolonialgebiet in entsprechendem Verhältniss vergrössert. Der Urwald des Aruwimi ist unbestreitbar reicher an Kautschuk als irgend ein anderer Wald des Kongostaates. Infolge seines überaus reichen Pflanzenwuchses ist er, wie aus Stanley's Berichten hervorgeht, nur mit äussersten Schwierigkeiten zu durchdringen. Man konnte den Wald daher nur ausbeuten, wenn man durch ihn eine Eisenbahn legte. Die Konzession des Bodens schliesst auch die unter dem Boden befindlichen Mineralschätze ein, die, wie es heisst, aus Eisen, Mangan und Gold bestehen. In dem Gebiet, welches die Wasserscheide zwischen dem Becken des Nil und des Kongo bildet, wird das Kolonialgebiet der Eisenbahngesellschaft vom Staat für gemeinsame Rechnung ausgebeutet.

— **Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika** hatten in runden Zahlen nach „Eng. News & Am. Ry. J." im Kalenderjahr 1900

eine Gesammtlänge von	309 200 km
zweite Gleise, Nebengleise usw.	105 700 „
zusammen Gleise	414 900 km
Es betrug die gesammte Einnahme	2 314 286 000 ℳ
die gesammte Ausgabe	1 925 534 000 „
mithin Ueberschuss	388 752 000 ℳ

An neuen Eisenbahnen sind im Kalenderjahr 1900 rund 6 690 km gebaut worden.

Zur Vergleichung der durchschnittlichen Aktien- und Schuldbestände, der verschiedenen Einnahmen und Ausgaben und der Verzinsungen werden in Amerika nur die bedeutendsten Hauptlinien herangezogen, deren Betriebslänge in 1900 zusammen 62,8 % von allen im Betriebe befindlichen Eisenbahnen betrug. Von den hieraus gewonnenen Zahlen sind die auf die Verzinsung bezüglichen erwähnenswerth. Die Verzinsung der Obligationen war ziemlich gleichmässig. Sie sank von 4,66 % in 1890 auf 4,54 % in 1899 und 4,33 % in 1900. Die Dividende der Aktien nahm ab von 2,39 % in 1893 auf 1,62 % in 1896, stieg wieder auf 1,86 % in 1898 und wegen ausnahmsweise günstiger Verhältnisse auf 2,27 % in 1899 und 2,89 % in 1900. — Weitere statistische Angaben über das mit dem 30. Juni 1900 endende Geschäftsjahr haben wir in Nr. 62 S. 979 und Nr. 73 S. 1124 veröffentlicht.

— **Eisenbahnunfall in Kalifornien.** Einem Telegramm aus Los Angeles zufolge sind auf der Atchison, Topeka and Santa Fé-Eisenbahn in der Nähe der Station Needles zwei Personenzüge zusammengestossen. Fünf Wagen geriethen in Brand. Sechs Personen wurden getödtet, sieben tödtlich verletzt. Das Gepäck ist vernichtet worden.

— **Eisenbahnunfälle auf der Chicagoer Hochbahn.** Bei dichtem Nebel stiessen am 19. d. Mts. früh auf der städtischen Hochbahn zwei Züge zusammen. Eine Person wurde dabei getödtet, zwölf verletzt. Weiteren Meldungen aus Chicago zufolge war der Nebel, durch den der Zusammenstoss verursacht wurde, dichter, als dies jemals in Chicago festgestellt wurde. Es kam infolge dessen noch zu vier weiteren Zusammenstössen auf der Hochbahn, bei denen eine Anzaht Fahrgäste verletzt wurde.

Allgemeines.

— **Die Tabelle zur Auffindung des Ablauftages 45 tägiger Rückfahrkarten**, die wir in Nr. 85 S. 1312 d. Ztg. zum Abdrucke gebracht haben, ist in ihrem zweiten Theile leider nicht ganz richtig. Die Tabelle B. Schaltjahr muss nämlich folgendermaassen lauten:

Lösungsmonat	Lösungstage	zum Lösungstage sind, um den Ablauftag im nächsten Monate zu erhalten, zuzuzählen Tage	Lösungstage	vom Lösungstage sind, um den Ablauftag im übernächsten Monate zu erhalten, abzuziehen Tage
		B. Schaltjahr.		
I	1—16	+ 13	17—31	— 16
II	1—16	+ 15	17—29	— 16
III, V, VIII, X	1—17	+ 13	18—31	— 17
IV, VI, IX, XI	1—17	+ 14	18—30	— 17
VII, XII	1—18	+ 13	19—31	— 18

Beispiel: Lösungstag 16. I. 1904, Ablauftag 16 + 13 = 29. Februar 1904; Lösungstag 31. XII. 1904, Ablauftag 31 — 18 = 13. Februar 1905.

— **Von Paris nach Newyork auf Schienen.** Das „Journ. des transp." meldet, dass der bekannte Forscher Harry de Windt zum dritten Male den Versuch einer Reise zwischen Europa und Amerika über Asien und die Beringsstrasse unternehmen wolle. Bei seiner ersten von Newyork ausgehenden Reise erreichte er glücklich die asiatische Küste der Beringsstrasse, wurde von Koari, dem Häuptling der Tschuktschen, gefangen, entkam glücklich, konnte aber die Reise nicht fortsetzen. Ein zweiter Versuch im vorigen Jahre misslang, da er infolge der politischen Lage in der Mandschurei die Erlaubniss, Sibirien zu durchqueren, nicht erhalten konnte. Jetzt aber unternimmt er die Reise mit Unterstützung der russischen und amerikanischen Regierung. Er wird Paris am 10. Dezember verlassen, mit der transsibirischen Bahn Irkutsk etwa am 20. Dezember erreichen und von dort mit dem Schlitten nach Jakutsk gelangen. Diese Entfernung von 2400 km gedenkt er in drei Wochen zurückzulegen. In der dritten Januarwoche beabsichtigt er mit seinem Gefährten Harding Jakutsk zu verlassen, um in nordöstlicher Richtung durch eine unbewohnte und fast unbekannte Gegend Nischne-Kolymsk, den nordöstlichsten Punkt Sibiriens, an der Küste des nördlichen Eismeeres, zu erreichen. Diese Gegenden sind die kältesten der Welt; besonders die Ueberschreitung der Werchojanskberge wird mit bedeutenden Schwierigkeiten verknüpft sein. Die Forscher hoffen Nischne-Kolymsk, wo 2000 politische Verbannte leben, im Februar zu erreichen, um von dort mit einer Pelzwerk- und Elfenbeinkarawane in eine der kleinen Niederlassungen, die an den Küsten der Beringsstrasse bestehen, zu gelangen. Am Ostkap hoffen sie im April zu sein und dann über das Eis das Prinz Waleskap, den westlichsten Punkt Amerikas, zu erreichen. Falls das nicht möglich sein sollte, wird den Forschern der amerikanische Kutter „Bear" zur Verfügung stehen. Weiter wird die Reise dann entweder auf dem Yukon- oder Mackenzieflusse über Winnipeg erfolgen, um im nächsten Juni in Newyork zu enden. Der Hauptzweck dieser Reise ist der, die Gegend nordöstlich von Jakutsk, wohin die russische Regierung angeblich im nächsten Jahre eine von Irkutsk ausgehende Eisenbahn bauen will (?), kennen zu lernen und aufzunehmen. Von amerikanischer Seite sind auch schon Vorarbeiten gemacht worden, um die Klondykebahn nach Norden, nach der Beringsstrasse zu, zu verlängern. Ueber die Beringsstrasse lässt sich eine Brücke wegen der heftigen Stürme und der Eisberge nicht bauen. Wenn nach unserer Quelle belgische und amerikanische Ingeniöre daran denken, diese Strasse mittelst eines Tunnels zu unterfahren, so halten wir einen solchen Plan für so völlig uferlos und phantastisch, dass er keinenfalls ernst genommen werden kann.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung des Vereins am 12. d. Mts. theilte der Vorsitzende, Wirklicher Geheimer Oberbaurath Streckert, nach Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten zunächst mit, dass die türkische Regierung durch ihren Gesandten den Vorstand ersucht habe, ihr 6 deutsche Ingeniöre für den Bau der Bahnlinie von Damaskus in der Richtung auf Mekka zu empfehlen, die geeignet seien, selbständig eine Bauabtheilung der nahezu 2000 km langen Bahnlinie zu leiten, und gab Kenntniss von den Annahmebedingungen. Hierauf hielt Geheimer Baurath Garbe, Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin, einen Vortrag über: Die Anwendung des Heissdampfes, d. h. eines hochüberhitzten Dampfes von im Durchschnitt 300° Celsius im Lokomotivbetriebe. Von den Lokomotiven der Pariser Weltausstellung ausgehend, gab der Vortragende zunächst einen Ueberblick über die Ausnutzungsarten des Nassdampfes bei den verschiedenen Lokomotivbauarten und brachte diese dann in Gegenüberstellung zum Heissdampf und seinen Vortheilen als Arbeitsträger auch im Lokomotivbetriebe.

Nach einem Ueberblick über den Entwickelungsgang der Anwendung von Heissdampf im Lokomotivbetriebe der preussischen Staatseisenbahnverwaltung und die bisher erfolgten Versuche und deren Ergebnisse wurde ausgeführt, dass mit dem Wechsel des Arbeitsträgers, Heissdampf an Stelle von Nassdampf, besonders im Lokomotivbau und -Betriebe gewichtige Vereinfachungen der Bauart, eine Vergrösserung des Anwendungsgebietes der einzelnen Gattungen, verhältnissmässig geringeres Gewicht bei grösserer Leistungsfähigkeit, erhöhte Wirthschaftlichkeit im Betrieb und geringere Unterhaltungskosten gegenüber den bisher verwendeten zwei- und viercylindrigen Verbundlokomotiven mit einfachen vierachsigen Zwillingsbauarten erzielt werden können. Zu diesem Zwecke wurden die Ursachen der Ueberlegenheit des Heissdampfes gegenüber dem Nassdampfe in Berücksichtigung der besonderen Eigenschaften des Lokomotivkessels und der Lokomotivdampfmaschine erläutert, die naturgemäss sich ergebenden Vortheile bewiesen und an Hand von Lichtbildern die Bauart des Ueberhitzers, der erprobten Kolbenschieber, Stopfbuchsen und Arbeitskolben sowie einige Gattungen von Heissdampflokomotiven unter Angabe der jeweiligen Verwendungsgebiete vorgeführt.

Die Ausführungen des Vortragenden haben den Eindruck hinterlassen, dass nach den gemachten Erfahrungen Heissdampf von 300° vollkommen leicht und betriebssicher im Ueberhitzer erzeugt und ebenso in der Lokomotivmaschine verarbeitet werden kann und dass der Uebergang vom Nassdampf zum Heissdampf beim Lokomotivbetriebe unzweifelhaft grosse betriebstechnische und wirthschaftliche Vortheile bietet. Die interessanten Mittheilungen wurden mit Beifall aufgenommen.

Bücherschau.

— **Meyer's historisch-geographischer Kalender für 1902**, VI. Jahrgang, mit etwa 550 Abbildungen (Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien, Preis 2 *M.*) ist soeben erschienen. Er umfasst in geographischer Beziehung die ganze Erde, in geschichtlicher alle Zeiten, allerdings nicht in dem Sinne einer systematischen Darstellung, sondern in bunter Folge. So finden wir, um seine Reichhaltigkeit an nur wenigen und auf gut Glück herausgegriffenen Beispielen zu zeigen, die uralten Tempelruinen von der Insel Phylae im Nil, eine Abbildung des sächsischen Städtchens Zschopau aus dem Jahre 1650, die Anlage einer Goldmine in Transvaal, das Haus eines Häuptlings auf den Marschallinseln, die Marterscene auf einem chinesischen fremdenfeindlichen Plakat, eine Gruppe von Aschantileuten, den Charakterkopf des Stoikers Seneca, Kolonialdirektor Stübel und, horribile dictu, Cecil Rhodes. In dieser Art wechselt Bild um Bild, jedes einzelne ein kleines Meisterwerk und begleitet von kurzem Text, dem sich Tagesmittheilungen, Sprichwörter, Lesefrüchte und der eigentliche Kalendertheil anreihen. Jede politische, soziale oder religiöse Stellungnahme wird in dem Kalender vermieden, ist er doch dazu bestimmt, seine Gaben in jedes deutsche Haus zu tragen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Der an der Fortsetzung der Strecke Fentsch-Aumetz gelegene Haltepunkt „Deutsch-Oth Berg" (nicht „Deutsch-Oth Haltepunkt", wie in unserer Bekanntmachung vom 21. August 1901 und im Nachtrag IX zu unserem Kilometerzeiger angegeben) wird am 1. Dezember 1901 für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet.

Strassburg, den 19. Novbr. 1901. (3100)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Dezember d. J. gelangt die an der Nebenbahn Ratibor-Troppau zwischen der Haltestelle Deutsch-Krawarn und der Landesgrenze gelegene Haltestelle Gross-Hoschütz zur Eröffnung.

Dieselbe erhält die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern, Leichen sowie von Kleinvieh in einzelnen Stücken. Zur Annahme und Ausgabe von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, die durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können oder deren Verladung eine Rampe erfordert, ist die Haltestelle nicht geeignet.

Mit dem Tage der Eröffnung wird die neue Haltestelle in den Gruppentarif II der preussischen Staatsbahnen (Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) und in die Gruppenwechseltarife der preussischen, hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe II betheiligt ist, einbezogen.

Bis zur Erstellung direkter Entfernungen in den genannten Tarifen erfolgt die Frachtberechnung:

a) zwischen Gross-Hoschütz und Troppau Centralbhf. für eine Entfernung von 7 km;
b) zwischen Gross-Hoschütz und den übrigen in den vorbezeichneten Gütertarifen enthaltenen Stationen nach Maassgabe der um 3 km zu erhöhenden Tarifentfernungen der Haltestelle Deutsch-Krawarn.

Die Haltestelle Gross-Hoschütz wird der Betriebsinspektion 1, der Maschinen- und Verkehrsinspektion Ratibor unterstellt.

Kattowitz, den 23. Novbr. 1901. (3101)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung von Nieder-Petersdorf als Haltepunkt und öffentliche Ladestelle für den Wagenladungsverkehr.

Am 1. Dezember d. J. wird Nieder-Petersdorf (zwischen Hermsdorf [Kynast] und Petersdorf i/Riesengeb.) als Haltepunkt und zugleich als öffentliche Ladestelle für die Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern in Wagenladungen eröffnet. Die neue Verkehrsstelle wird der Betriebsinspektion Hirschberg, der Maschinen- und der Verkehrsinspektion Görlitz und der Werkstätteninspektion Lauban unterstellt. In Nieder-Petersdorf werden alle Züge für die Personenbeförderung anhalten. Im Gruppen- und Gruppenwechselverkehr der preussischen Staatsbahnen, sowie im Verkehr mit den grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen werden der Frachtberechnung für Nieder-Petersdorf die Frachtsätze für Petersdorf zuzüglich einer Ueberführungsgebühr von 70 ₰ für jeden beladenen Wagen für die daselbst ankommenden Sendungen, für die von der neuen Verkehrsstelle abgehenden Sendungen dagegen die Frachtsätze für Hermsdorf (Kynast) zuzüglich einer Ueberführungsgebühr von 90 ₰ für jeden beladenen Wagen zu Grunde gelegt.

Breslau, den 23. November 1901. (3102)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Haltestelle Bork (Provinz Brandenburg) für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Thierverkehr.

Am 1. Januar 1902 wird die an der Bahnstrecke Wannsee-Güterglück zwischen den Stationen Beelitz und Brück neu eingerichtete Haltestelle Bork (Provinz Brandenburg) für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren aller Art, ausgenommen von solchen in mehrbödigen Wagen, eröffnet werden. Fahrzeugverkehr und die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Von dem vorgenannten Tage an findet zwischen der neuen Haltestelle und sämmtlichen preussisch-hessischen Staatsbahnstationen, sowie den Stationen der oldenburgischen Staats- und der Militäreisenbahn direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern usw. in dem vorangegebenen Umfange statt.

Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, 19. November 1901. (3103)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Schliessung von Stationen.

Die zur Eisenbahnstation Stallupönen gehörende Güternebenstelle Schirwindt wird mit dem Tage der Betriebseröffnung der Kleinbahn Pillkallen-Schirwindt geschlossen. (3104)

Königsberg i/Pr., den 18. Novbr. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. Dezember d. J. ab halten auf Station Gross-Lichterfelde Ost sämmtliche Fern-Personenzüge zum Ein- und Aussteigen von Reisenden.

Die Monatskarten für den Verkehr zwischen Berlin und Gross-Lichterfelde Ost gelten nicht zur Benutzung der vorbezeichneten Züge, sondern wie bisher nur zur Benutzung der Vorortzüge.

Berlin, den 23. November 1901. (3105)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Dezember d. J. wird die an der Bahnstrecke Thorn-Schönsee zwischen den Stationen Tauer und Schönsee gelegene, für den Wagenladungsgüterverkehr bereits bestehende Haltestelle Richnau auch für den Personen-, Gepäck-, Leichen- und Stückgutverkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Für den Viehverkehr ist Richnau nicht eingerichtet. Die Behandlung der Frachtpapiere erfolgt vom genannten Zeitpunkte ab nicht mehr in Schönsee, sondern in Richnau selbst.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge sind aus dem am 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen Fahrplan zu ersehen.

Bromberg, den 19. November 1901. (3106)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Vom 1. Dezember 1901 an ist die bisher nur für die Beförderung einzelner Stücke Kleinvieh eingerichtete Station Ispringen auch für das Ein- und Ausladen von lebenden Thieren in besonderen Wagen eingerichtet.

Karlsruhe, den 19. November 1901. (3107)
Generaldirektion.

---

5. Güterverkehr.

Westdeutsch-österreichisch-ungarische Verbandstarife Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. erhält das Waarenverzeichniss der Ausnahmetarife Nr. 16 A und 16 B nachstehende Fassung:

Ausnahmetarif Nr. 16 A.
Pfeifenerde und Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), auch geschlemmt.

Ausnahmetarif Nr. 16 B.
Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), auch geschlemmt, in beliebiger Verpackung oder unverpackt.

Breslau, den 22. November 1901. (3108)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer und norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.

Zum 1. Dezember 1901 wird die Station Jessenitz i/Mecklb. der mecklenburgischen Staatsbahn mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 22. November 1901. (3109)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.

(Verkehr mit Oesterreich.)

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. erhält die Waarenbezeichnung des Ausnahmetarifs Nr. 14 D a in den Tarifen Theil II, Heft 1 und 2 nachstehende Fassung:

„a) rohe Kalisalze, als:

Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit; ferner Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalte von 40 % reinem Kali."

Breslau, den 23. November 1901. (3110)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland-Ostschweiz vom 10. Oktober 1897 ist mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. der VIII. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Lauterburg Hafen und wird von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 20. November 1901. (3111)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verband.

Die Station Hausen v. Wald wird vom 1. Dezember 1901 ab in das Heft 2 des südwestdeutschen Thiertarifs (Reichsbahn-Baden) einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die in Frage kommenden Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 19. November 1901. (3112)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Mit Gültigkeit ab 1. Dezember 1901 wird die Station Passau in den Ausnahmetarif Nr. 1, Abthl. d (Holzsägemehl, Holzsägespähne als Streumittel) einbezogen.

Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 21. November 1901. (3113)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerischer Getreideausnahmetarif.

Heft 1 (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. Juli 1899.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Schnitttabelle A, Seite 22 ff. des Tarifs, wie folgt ergänzt:

Kilometer	Bis zum Schnittpunkt von	Centimes für 100 kg
414	† Blaibach*	168
406	† Chamerau* . . .	168
411	† Miltach*	168
144	Westerringen . . .	61

Sendungen nach der Schweiz sind vorerst unter Ausschluss der direkten Abfertigung auf Umkartirung in Lindau Stadt verwiesen.

München, den 20. November 1901. (3114)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Mit dem 2. Dezember d. J. wird die Station Caan-Marienborn der Eisern-Siegener Bahn in den Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 als Empfangsstation aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 19. November 1901. (3115)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 25. d. Mts. treten für Holzzellstoff, wie im Spezialtarif II und III des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil 1 genannt, nach ausserdeutschen Ländern ermässigte Ausnahmetarifsätze von Königsberg i/Pr. Ostbhf. und Lizentbhf. sowie von Tilsit nach Amanweiler Station und Grenze, Fentsch Station und Grenze, Novéant Station und Grenze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen der obengenannten Stationen.

Erfurt, den 19. November 1901. (3116)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. werden die an der Theilstrecke Gronau-Bodenburg-Salzdetfurth der Neubaulinie von Gandersheim über Bodenburg nach Elze und Grossdüngen gelegenen Stationen Almstedt-Segeste, Barfelde, Bodenburg, Eitzum, Hönze und Sibbesse mit der Befugniss zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut und Wagenladungen in den direkten Verkehr mit den mitteldeutschen Privatbahnen einbezogen.

Bodenburg erhält ausserdem die Befugniss zur Abfertigung von Fahrzeugen; auf den übrigen Stationen bleibt die Abfertigung von Fahrzeugen ausgeschlossen, Sprengstoffe dürfen auf keiner der neuen Stationen abgefertigt werden.

Zum gleichen Zeitpunkte treten im Verkehr mit den Stationen Gronau i. Hann. und Salzdetfurth theilweise ermässigte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze usw. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. November 1901. (3117)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österr.-ungar. Verband.

Am 15. Dezember d. J. wird die Station Schönweid (chem. Fabrik) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in die Ausnahmetarife Nr. 14 C (Chlorkalium) und Nr. 14 D (Kalisalze zum Düngen) des Tarifs Theil II, Heft 1 mit den auf Seite 181 und 186 für Station Kolin St. E. G. vorgesehenen Frachtsätzen aufgenommen.

Breslau, den 21. November 1901. (3118)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg und Bayern.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird die Station Lebach als Versandstation in die Saarkohlentarife Nr. 7 nach Württemberg und Nr. 8 nach Bayern aufgenommen, und zwar bis auf weiteres in den Tarif Nr. 7 mit den um 0,04 ℳ für 100 kg zu erhöhenden Frachtsätzen der Station Wemmetsweiler und in den Tarif Nr. 8 mit den im Saarbrücken-bayerischen Gütertarife enthaltenen Entfernungen. (3119)

St. Johann-Saarbrücken, 21. Nov. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.
(Neuer Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1.)

Am 1. Januar 1902 tritt für den direkten Güterverkehr zwischen den deutschen Hafenstationen Bremen, Hamburg B., Stettin usw. einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. böhmischen Kommerzialbahnen, der k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie), der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien), der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. österr. Nordwestbahn sammt Lokalbahn Gr.-Priesen-Wernstadt-Auscha, Kuttenberger Lokalbahn, Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalbahn, der süd-norddeutschen Verbindungsbahn sammt Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft andererseits ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1 in Kraft. Derselbe enthält ausser „Besonderen Bestimmungen", „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen" und „Bestimmungen über Lieferfrist", Frachtsätze für Eilgut, Stückgut, Wagenladungsklassen, Spezialtarife und Ausnahmetarife (Nr. 1 bis 43).

Durch den neuen Tarif wird der deutsch-österreichisch - ungarische Seehafenverbandtarif, Theil II, Heft 1 vom 1. August 1898 nebst den Nachträgen I—V ausser Kraft gesetzt.

Soweit Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen durch den neuen Tarif herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Februar 1902 in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes werden bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 20. November 1901. (3119a)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, auch namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis 28. Februar 1902 gelangen für die Beförderung von Zuckerrübensamen als Frachtgut nachstehende Frachtsätze zur Berechnung:

Im Verkehre zwischen Paris (Douane, sowie Reuilly) und	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 Kilogramm für jeden Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 Kilogramm für jeden Frachtbrief und Wagen
	Francs Gold für 1 000 kg	
Austerlitz (St. E. G.)	94,06	83,80
Krzenowitz (K. F. N. B.) . . . Krenowitz T. B. (St. E. G.)	93,21	82,95

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tariftheiles I, Abtheilung A und B für den österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 18. November 1901. (3120)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages zu Tarif Theil I und Theil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-) Bahnen, Neuauflage, gültig vom 1. Jänner 1901.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Triest-Buje der Lokalbahn Triest-Parenzo gelangt der obenangeführte Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Tarif für die Theilstrecke Triest-Buje der Lokalbahn Triest-Parenzo;
II. Aenderungen, beziehungsweise Ergänzungen.

Exemplare des vorgenannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern per Exemplar erhältlich.

Wien, am 18. November 1901. (3121)

Schweizerisch-österr.-ungarischer Transitverkehr.

Tarif für die Beförderung von Fellen, roh, gesalzen oder getrocknet, zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) und Genf trans. mit der Bestimmung von oder nach der Station Millau (Departement Aveyron) der französ. Südbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelangt für die Beförderung der in der Ueberschrift bezeichneten Felle bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der Bestimmungen des Spezialtarifes Nr. 8, enthalten im Nachtrage I vom 1. Mai 1896 zu dem Tarife vom 1. Februar 1874 für den schweizerisch-österr.-ungar. Transitverkehr nachstehender Frachtsatz zur Einführung: Zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) und Genf trans. mit der Bestimmung von oder nach der französischen Station Millau (Departement Aveyron) der französischen Südbahn

54,08 Fr. pro 1000 kg.

Der im bezeichneten Spezialtarife Nr. 8 für Sendungen von oder nach „Cette und weiter" ausgewiesene Frachtsatz von 45,28 Fr. pro 1000 kg hat für Sendungen von oder nach Cette und weiter (exklusive der Station Millau) Geltung.

Wien, am 16. November 1901. (3122)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelangen folgende Frachtsätze für Spiritus bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens

a) 5000 kg,
b) 10000 kg

per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil V, Heft 3 des österr.-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1889 zur Anwendung:

Von		ad	nach: Bregenz transit*), Buchs transit*), Lindau transit*)	St. Margrethen transit*)	Aarau	Alt-Solothurn	Basel (N. O. B. und bad. St.)	Burgdorf	Coppet	Delémont (Delsberg)	Genève (Genf)	Glattbrugg	Killwangen	Liestal	Monthey	Neu-Solothurn	Romanshorn	Wil	Zofingen
			Centimes für 100 kg																
Jungbunzlau	B. N. B.	a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	468	—	—	805	—	—	—	—
		b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	386	—	—	694	—	—	—	—
Lieben	Oe. N. W. B.	a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	436	—	—	773	—	—	—	—
		b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	361	—	—	669	—	—	—	—
Smiritz	S. N. D. V. B.	b	—	—	—	537	—	—	733	—	—	454	—	460	762	—	—	—	502
Lieben	St. E. G.	a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	432	—	—	769	—	—	—	—
		b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	357	—	—	665	—	—	—	—
Raitz	St. E. G.	a	479	486	614	—	570	692	—	638	—	588	—	—	924	—	517	—	—
		b	400	405	530	—	488	603	—	552	—	510	—	—	817	—	430	—	—
Mähr.-Ostrau	K. F. N. B.	a	533	540	668	—	624	746	—	692	—	—	—	—	—	—	571	—	—
		b	321	326	411	469	361	480	642	424	617	396	—	388	690	468	351	416	435
Schönbrun	"	a	529	536	664	—	620	742	—	688	—	—	—	—	—	—	567	—	—
		b	322	327	412	470	362	481	643	425	618	397	—	389	691	469	352	417	436
Zauchtel	"	a	511	518	646	—	602	724	—	670	—	—	—	—	—	—	549	—	—
		b	344	349	434	492	384	503	665	447	640	419	—	411	713	491	374	439	458
Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)	B. E. B.	a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	421	—	—	758	—	—	—	—
Prag und Smichow	k. k. St. B.	b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	346	—	—	654	—	—	—	—
Weseli-Mezimosti	k. k. St. B.	b	—	—	—	434	—	—	625	—	—	346	—	352	654	—	—	—	400
Brody	"	b	547	552	677	739	635	750	935	699	952	657	663	662	964	738	577	642	704
Lemberg	"	b	517	522	647	709	605	720	905	669	922	627	633	632	934	708	547	612	674
Lemberg-Podzamcze	"	b	520	525	650	712	608	723	908	672	925	630	636	635	937	711	550	615	677
Tarnów	"	b	433	438	563	625	521	636	821	585	838	543	549	548	850	624	463	528	590
Wieliczka	"	b	412	417	542	604	500	615	800	564	817	522	528	527	829	603	442	507	569

*) Die Frachtsätze nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit finden Anwendung:
a) auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter;
b) auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten.

Die Station Raitz rangirt in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Hohenstadt, die Stationen Mähr.-Ostrau, Schönbrunn, Zauchtel, Brody, Lemberg, Lemberg-Podzamcze, Tarnów und Wieliczka in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Bielitz, die Stationen Alt-Solothurn, Coppet, Glattbrugg, Killwangen, Liestal, Monthey und Zofingen in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Aarau.

Wien, am 20. November 1901. (3123)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Theil IV, Heft 4 vom 1. Dezember 1898.

Die Frachtsätze des oben genannten Tarifes finden ab 1. Dezember 1901 auch auf den Artikel „Resonanzholz (Resonanzböden, Resonanzbretter)“ Anwendung.

Die Kundmachung (2228) in Nr. 72 dieser Zeitung vom 15. September 1900 wird aufgehoben.

Wien, am 20. November 1901. (3124)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von schmiedeeisernen Geländern für die Viaduktstrecke zwischen der Unterführung der Neudorfstrasse und der Höfchenstrasse im Zuge der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin am 9. Dezember, Mittags 12 Uhr, der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnung liegen daselbst zur Einsicht aus. Erstere können gegen portofreie Einsendung von je 1,5 ℳ in baar bezogen werden.

Breslau, den 19. November 1901. (3125)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Oeffentliche Ausschreibung von Werkstattsmaterialien für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen: 4 600 kg Zink, 16 290 kg Zinkblech, 3 270 kg Walzblei und 25 220 kg Schmelzblei.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 14 Dezember 1901, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ in baar (nicht Briefmarken) von unserem Rechnungsbüreau portopflichtig bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 13. Januar 1902.

Kattowitz, den 21. Nov. 1901. (3126)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Hammer- etc. Stielen.

Die Lieferung von 9 000 Stück fertigen Hammerstielen aus Hickoryholz, 4 000 Stück unbearbeiteten Hammerstielen und 14 500 Stück Besen-, Hacken- und Schaufelstielen soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 10. k. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. Dezember 1901.

Magdeburg, den 19. Nov. 1901. (3127)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung eines Jahresbedarfes von 100 dz Maschinenhanf für Zugförderungszwecke der österr. Linien, mit Optionsrecht zum Bezuge von 20 % mehr, im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Effektuirung der Lieferung hat successive nach Maassgabe des Bedarfes und der jeweiligen Einberufung franko einer Südbahnstation zu erfolgen.

Die näheren Bedingnisse der Offertausschreibung können bei der Materialverwaltung, Wien, Südbahnhof, Administrationsgebäude, IV. Stiege, Parterre, Thür 27, während der Amtsstunden behoben oder per Post bezogen werden.

Die Offerenten haben ein 5 prozentiges Vadium zu erlegen und den Erlagschein der Offerte beizuschliessen; diese soll gesetzmässig gestempelt, versiegelt und entsprechend bezeichnet, nebst dem vorgeschriebenen Handmuster spätestens bis 17. Dezember l. J., 12 Uhr Mittags, bei der genannten Amtsstelle eingebracht werden.

Offerten, die nicht vorschriftsmässig adjustirt sind oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im November 1901. (3128)

Verdingung von 56 000 cbm Steinschlag zur Oberbau-Einbettung für die königliche Eisenbahndirektion Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum 14. Dezember 1901, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 109, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 211, eingesehen, auch von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 14. Januar 1902.

Berlin, den 22. November 1901. (3129)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vergebung einer eisernen Brückenkonstruktion.

Die Arbeiten zur betriebsfähigen Aufstellung des Eisenwerkes der Drehbrücke über den Industriehafen in Mannheim sollen in öffentlicher Wettbewerbung vergeben werden.

Die Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen auf dem bahnbautechnischen Büreau der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen, Zimmer Nr. 61 vom Mittwoch, den 20. November zur Einsicht auf; ein Versand der Verdingungsunterlagen findet nicht statt.

Das Eisengewicht der eigentlichen Brückenkonstruktion beträgt 380 000 kg; hierunter sind die Gewichte der zum Drehen und Feststellen der Brücke erforderlichen Theile u. s. f., für welche der Bewerber zugleich mit dem Angebot Entwurfszeichnungen einzureichen hat, nicht inbegriffen.

Die auf die vollständig betriebsfähige Fertigstellung der Drehbrücke zu stellenden Angebote sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift: „Vergebung des Eisenwerkes der Drehbrücke über den Industriehafen in Mannheim“ versehen, bis längstens zum 23. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr bei diesseitiger Stelle einzureichen, woselbst an dem genannten Tage die Eröffnung der Angebote in Anwesenheit der erschienenen Bewerber stattfinden wird.

Die Zuschlagsfrist beträgt 4 Wochen.

Karlsruhe, den 16. November 1901. (3130)
Grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Verdingung der Lieferung von 11 100 kg Eisendraht, 8 980 kg Stahldraht, 12 390 m Draht- und Halfterketten, 480 kg Stahlblech, 15 060 Tafeln Weissblech, 4 100 Stück Schmierkissengestelle, 92 010 kg Drahtstifte, 3 093 kg Kammzwecken, 276 000 Stück Unterlagsscheiben, 310 600 Kilogramm Kesselniete, 2 803 Mille Blechniete, 5 086 Mille Splinte, 7 207 Mille eiserne und messingene Holzschrauben, 70 700 Stück Schlüsselschrauben, 1 344 Mille Bekleidungsschrauben, 1 430 200 Stück rohe Muttern, 146 000 Stück bearbeitete Muttern, 2 974 000 Stück umgedrehte Schrauben mit Muttern, 197 100 Stück Fugenschrauben und 142 000 Stück bearbeitete Schrauben für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, Zimmer 27 Erdgeschoss, eingesehen oder von ihr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Eisendraht etc.“

versehen bis 11. Dezember 1901, Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 16. Januar 1902, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 15. November 1901. (3131)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die von der Bahn und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferten alten Metallwaaren, als Kupfer, Messing, Blei, Schweiss- und Gusseisen, Stahl, alte Radreifen, Schienen, Schwellen, Auslenkungen etc., ferner mehrere alte Materialtransportwagen für Bahnmeister, Schiebebühnen - Theile, Drehscheiben, Brückenwaagen, Eisenkonstruktionen, sowie eine alte Suppost-Drehbank mit Treibriemen werden hier Donnerstag, den 5. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr beginnend, öffentlich versteigert.

Bis zu genanntem Termin werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 7. November 1901. (3132)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. November Vorm. gemeldet.

Nr. 33. Berlin, am 27. November 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	1	5	Bund	10 Stühle —	60	1	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
2	A	56	1	Schliesskorb	anscheinend Kleider	26	2	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
3	A B	1–3	3	Pack	leb. Pflanzen, 17 Bäume	65	3	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
4	A B C	7324	1	Ballen	besseres Leinenzeug	53	4	Neukirchen b Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
5	A C	136	1	Kiste	? —	25	5	Hannover	K. E.-D. Hannover	
6	A C D	513	1	„	gefüllt —	18	6	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
7	A E	—	1	Sack	Futtermehl —	53	7	Appenweier	Badische Stsb.	
8	A F	70	9	Kisten	Pflaumen —	249	8	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	von Budapest.
9	A K	841	1	Kiste	Blüthenmehl —	15	9	Essen H.	K. E.-D. Essen	
10	A K	1/5	5	Bündel	Säcke —	100	10	Mainz	Direktion Mainz	
11	A L	8615	1	Fass	Wein? —	131	11	Würzburg	Bayerische Stsb.	
12	A M	—	1	„	Heringe —	156	12	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
13	A R	7384	1	„	leer, gebr. —	10	13	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
14	A S	1535	1	Kiste	leer —	23	14	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
15	A S	3229	1	„	Kartonage —	38	15	Cues-Berncastel	St. Johann-Saarbr.	
16	A T	2598	1	„	Suppentafeln —	25,5	16	Viersen	K. E.-D. Cöln	
17	A W	21	1	—	eis. Rohr —	30	17	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	5,5 m lg.
18	A W	—	1	Bund	6 gusseis. Herd- oder Ofenringe	11	18	Duisburg	K. E.-D. Essen	
19	B	14/15	2	„	Bretter —	14	19	Emden	K. E.-D. Münster	
20	B	8157	1	Pack	2 Eisen —	31	20	„	„	
21	B	39	1	Sack	Kaffee —	26	21	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
22	B	18678	1	Kiste	? —	33	22	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
23	B	—	5	—	Roste —	25	23	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
24	B	—	1	—	Schwungrad —	68	24	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	bez.: Osnabrück H.31./10
25	B	—	10	Tafeln	Zinkblech —	200	25	Worms	Direktion Mainz	
26	B A C	1955	1	Sack	leere Säcke —	70	26	Bamberg	Bayerische Stsb.	
27	B S	—	12	—	Messingplatten —	480	27	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
28	B W	5628/9	2	Fässer	gefüllt? —	12,5	28	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
29	C B	7260	1	Bund	Eisenkugeln —	20	29	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
30	C B	—	1	Kiste	geräucherte Fische (Bücklinge)	12	30	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
31	C H	23	1	Sack	leere Säcke —	31	31	Berlin Pog.	„	
32	C H	300	1	Bund	Stiele —	15	32	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
33	C H	672	1	Kiste	leere Flaschen —	62	33	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
34	C H	—	1	Sack	? —	100	34	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
35	C J	1565	1	Kiste	Kellereiartikel —	16	35	Mainz	Direktion Mainz	
36	C M	1417/8	2	Kisten	leer —	64	36	Bergen a/R.	K. E.-D. Stettin	
37	C M	140	1	Pack	graue Pappdeckel —	27	37	Borbeck	K. E.-D. Essen	
38	C P	—	1	Sack	leere Emballage —	17,5	38	Heringsdorf	K. E.-D. Stettin	
39	C S	77	1	Pack	l. Kleisäcke —	25	39	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
40	D	2971	2	—	Eisenböden —	1000	40	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
41	D H O	7	2	—	kief. Eisenb.-Schwellen	—	41	Gutsdorf	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut; Streckenfund.
42	D M	1/2	2	Pack	Bretter —	92	42	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
43	D S	2457	1	—	Eisenplatte, halbmondförmig	4	43	Stendal	K. E.-D. Hannover	
44	E	8	1	—	Muffenrohr —	36	44	Gnoien	Grhzl. Meckl. Stsb.	
45	E B	100	1	Ballen	2 Rollen Linoleum —	95	45	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
46	E B J S H	2080	1	Kiste	Steingut —	32	46	Hage	K. E.-D. Münster	
47	E E	100	1	Sack	Holzwaaren —	21	47	Posen	K. E.-D. Posen	
48	E M	151	1	Kiste	Porzellan, Werkzeug etc. (Umzug)	95	48	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
49	E T	—	1	Säckchen	Malzkaffee —	10	49	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
50	Eu S	712	1	Kiste	? —	20	50	Braunschweig West	Braunschweig. L.-E.	
51	F	10	1	„	Messingplatten —	20	51	Münster	K. E.-D. Münster	
52	F	—	1	—	gusseis. Mörser mit Stampfer	5	52	Kreuznach	Direktion Mainz	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
53	F	4962	2	—	Ofenrohre —	11	53	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
54	F	2029	1	Fass	ansch. Schmieröl —	214	54	Eisleben	K. E.-D. Magdeburg	
55	F C	1442	1	Kiste	Glasröhren —	25	55	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	
56	F C	8712	1	Ballen	Gummiwaaren —	20	56	Röthenbach b. Li.	Bayerische Stsb.	
57	F F	493743, 525683	2	Kübel	Margarine —	37	57	Altona	K. E.-D. Altona	
58	F G	1837, 5371	2	Kisten	? —	?	58	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
59	F H	9723	1	Kiste	Gläser —	95	59	München Centr.	Bayerische Stsb.	
60	F M	25144	1	„	Bonbons —	7	60	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
61	F N	1020	2	Verschläge	leer —	40	61	„	„	
62	F S	0/4	30	Bund	Schaufeln —	551	62	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
63	F S	36010	1	Kiste	? —	6,5	63	Wallsbüll	K. E.-D. Altona	
64	F S	21	1	Korb	Kleider —	42	64	Hamburg	„	
65	F S	100	1	Kiste	Waffeleisen —	27	65	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
66	F W L	45472	1	Kübel	Marmelade —	24	66	Nieder-Schöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
67	F Z	52269	1	Kiste	leer, gebr. —	16	67	Bischofswerda	Sächsische Stsb.	
68	G	—	1	Pack	Eichenholzstücke —	54	68	Falkenberg Eilgut	K. E.-D. Halle a/S.	[1]
69	G B	61	1	Sack	kleine Futterkartoffeln	61	69	Wanne	K. E.-D. Essen	
70	G B J	6	1	Ballen	Flanell —	34	70	Fürth	Bayerische Stsb.	
71	G C	3163	1	Fass	Sauerkraut —	121	71	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
72	G F	1556	1	Kiste	Stahlklauen —	20	72	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
73	G H	22	1	Sack	Betten —	32	73	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
	G H	44	1	„	Kartoffeln —	120				
74	G J	3401	1	Kiste	leer —	39	74	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
75	G K	1—3	3	Stück	gusseis. Rohre —	?	75	Engelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
76	G K	8	1	—	Schwungrad —	26	76	Mülheim a/Rhein	„	
77	G O	5730	1	Ballot	? —	51	77	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
78	G P O	3493	1	Kiste	Hängelampe —	51	78	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
79	G P	264	1	„	Cigarren —	53	79	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
80	G R C	21/23	3	Kisten	? —	260	80	Wanne	K. E.-D. Essen	
81	G S	7784	1	Kiste	Fischkonserven in Dosen und Gläsern	26	81	Kiel	K. E.-D. Altona	
82	G S	19	1	Reisekorb	gefüllt —	9	82	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
83	G S C	1324	1	Kiste	Tinte? —	123	83	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
84	G W	3976	1	Ballen	— —	50	84	Bentheim	Holländische E.	
85	G W	—	1	Kiste	? —	12,5	85	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
86	H	9	1	Verschl.	Bild —	20	86	Hamburg H.	„	
87	H	147	1	Sack	Kartoffeln —	75	87	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
88	H	7620	1	„	Kerne —	51	88	Memmingen	Bayerische Stsb.	
89	H	1/4	4	Pack	leere Säcke —	74	89	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
90	H	—	4	—	schmiedeeis. Thürbänder mit Kloben	10	90	Mannheim	Badische Stsb.	
91	H	1	1	Korb	alte Zeitungen, 1 Messer, 1 Gabel	12	91	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
92	H A	450/4	5	Kübel	Zollgut —	272,5	92	Lübeck	Lübeck-Büchener	
93	H A E	—	3	—	gebr. eis. Ketten —	18	93	Waldshut	Badische Stsb.	Dienstgut
94	H B	180	1	Rolle	Papier —	67	94	M-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
95	H F	42962	1	Kiste	Frank-Kaffee —	78	95	Geseke	K. E.-D. Cassel	
96	H F	4790	1	Bund	20 Rohrschellen —	8	96	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
97	H G	—	1	Kiste	leer —	22	97	Mannheim C.	Direktion Mainz	
98	H H	197	1	Pack	runder Ofenrost —	8,5	98	Leipzig Eil. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
99	H K	—	1	—	Waschkessel, enth. div. Gegenstände	15,5	99	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
100	H L	5350	1	Karton	4 Packete praktischer Lehrgang des Klavierspiels	31,5	100	Hannover	K. E.-D. Hannover	
101	H L	171	1	Kiste	gefüllt —	18,5	101	Heinitz	St. Johann-Saarbr.	
102	H L	191	3	—	eiserne Schaufeln —	7	102	Emden	K. E.-D. Münster	
103	H L S	1095	1	Kiste	leer —	30	103	Posen	K. E.-D. Posen	
104	H M	6	1	Milchfass	leer —	13	104	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
			2	Blech-Milch-eimer	leer —	6				
105	H S S	677	1	Harrass	Porzellan —	60	105	Essen N.	K. E.-D. Essen	
106	H W	9	1	Sack	Kartoffeln —	99	106	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
107	J	—	1	Gestell	marinirte Fische —	44	107	Altona	K. E.-D. Altona	
108	J B	662	1	Kiste	Wasser —	19	108	Elbing	K. E.-D. Danzig	
109	J V B, J B	16372, 446	1	Verschlag	Papier —	39	109	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	[2]
110	J G	III	3	Säcke	Kartoffeln	145	110	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
111	J H	—	1	Sack	alte Bettwäsche —	40	111	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Chemnitz bez.
112	J H	1	1	„	Kartoffeln —	29	112	Wanne	K. E.-D. Essen	
113	J H	1072	1	Kiste	? —	20	113	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
114	J L	5718	1	„	Regulator —	134	114	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	

[1] Mit altem Packleinen umhüllt. Alte Aufschrift anscheinend: Krakau-Hamburg.
[2] St. Joseph-Bücher-Brüderschaft, Klagenfurt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
115	J P	4	1	Musterkoffer	1 rother Filzdeckel, 6 schwarze Pappdeckel	8	115	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
116	J R	—	1	Verschlag	Ofen —	135	116	Bous	St. Johann-Saarbr.	
117	J R	232	1	Pack	Papier —	30	117	Düren	K. E.-D. Cöln	
118	J S	8167	1	Kiste	Rosinen —	7	118	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
119	J S	2829/1057	10	—	Eisenbleche —	330	119	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
120	J S C	4826	1	Bund	2 Rohrstühle —	9	120	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
121	J V C	III	1	Koffer	? —	22	121	Ballenstedt	K. E.-D. Magdeburg	in grauer Leinwand.
122	K	2408	3	Ringe	Bleirohr —	187	122	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
123	K	302	1	Sack	Möhren und Zwiebeln	10	123	Speldorf	K. E.-D. Essen	
124	K B	3	1	„	Kartoffeln —	50	124	Leipzig Eil.	K. E.-D. Halle a/S.	
125	K & F	3684	1	Kiste	Seife —	67	125	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
126	K H	1042	1	„	Bücher von China —	10	126	Borbeck	K. E.-D. Essen	
127	K H L	—	24	Bund	Bandeisen —	360	127	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
128	K L	3835	1	Kiste	Aepfel —	102	128	Kufstein	Bayerische Stsb.	
129	K L M	2552	1	Verschlag	2 Fahrräder —	100	129	Buxtehude	K. E.-D. Altona	
130	K & R F	73	1	Sack	Nüsse —	58	130	Wanne	K. E.-D. Essen	
131	K T (undeutlich)	—	1	Ballen	Scheuertücher —	28	131	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
132	K W	271	1	Fass	Spiritus —	189	132	Dorstfeld	K. E.-D. Essen	mit Aufschrift: Sebnitz.
133	L	2—3	2	Pack	geräucherte Fische —	26	133	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
134	L	22065	1	Kiste	? —	46	134	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
135	L	—	1	—	Holzgestell mit Schleifstein nebst angebund. kleinen, eisernen Schwungrad	48	135	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
136	L A	5	1	Sack	Holzkeile —	44	136	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
137	L B	117	1	Rolle	Dachpappe —	31	137	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
138	M B	17986	1	Korb	Wein —	50	138	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
139	M E	25	1	—	Kesseluntersatz —	10	139	Mannheim	Badische Stsb.	
140	M H S B	—	1	Ballen	Tuche —	27	140	Eila. Neisse	K. E.-D. Breslau	[1]
141	M S E	168	1	„	Hopfen —	107	141	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
142	M Z M	3192	1	Kiste	Tropon —	26	142	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
143	NP	4928	1	Pack	Papier —	20	143	Mindelheim	Bayerische Stsb.	
144	O (gelb)	—	1	—	Ofenplatte —	7	144	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
145	O G	—	1	Bund	Rohre —	30,5	145	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
146	O K	155	1	Kiste	Käse —	5	146	Kiel	K. E.-D. Altona	
147	O S	1	1	Korbflasche	leer —	5	147	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
148	P	214	1	Kiste	Taschenmesser —	15	148	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
149	P H		2	Stück	Unterlagehölzer —	30	149	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
150	P L	8609	1	Ballot	Baumwollwaaren —	41	150	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
151	P S	4	1	Sack	Kartoffeln —	40	151	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
152	P S	161	1	Kiste	Kitt —	54	152	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
153	R	?	1	Pack	Felle —	31	153	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
154	R	I/II	2	Säcke	leere Kartoffelsäcke	42	154	Hungen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
155	R	11	1	—	eis. Thür —	15	155	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
156	R B	3563	1	Pack	Bindfaden —	6	156	Schwerin i/M.	Meckl. Friedr. Franzb.	in braunem Packpapier.
157	R B	9	1	Kiste	Citronen —	31	157	Posen	K. E.-D. Posen	
158	R & C	7134	1	--	Tischchen in Papier —	3	158	Mannheim	Badische Stsb.	
159	R C N auch L C S H	—	1	Sack	getrocknete Hagebutten	50	159	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
160	R L B	3204	1	Holzgestell	ansch. Papier —	25	160	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
161	R P	7138	1	Pack	? —	18,5	161	Homberg a. d Ohm	K. E.-D. Frankf. a/M.	
162	R P	5482 5484	2	Kisten	? —	82	162	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	von Frankfurt a/M. H. 25/10. nach Clinge bez.
163	R S	50	1	Kiste	Holzwolle —	10	163	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
164	R St	—	1	Bund	eis. Flanschen —	9	164	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
165	R V S	—	1	—	Privatwagendecke, 42 qm	—	165	Frankfurt a. O.	K. E.-D. Berlin	
166	R W	00	1	—	Plan, 3 m lang, 2 m breit	3	166	Ermsleben	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
167	S	1	1	—	Eisenschiene —	?	167	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
168	S	475	1	Korb	Wein —	29	168	Wanne	K. E.-D. Essen	
169	S	3082	1	Fass	gefüllt —	23	169	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
170	S	464	1	„	Petroleum —	184	170	Brakel (Kreis Höxter)	K. E.-D. Cassel	
171	S		1	Sack	Heidelbeerkraut —	11	171	Gera	K. E.-D. Erfurt	
172	S	5	1	Kiste	Steuergut —	17	172	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
173	S	1310	1	Verschlag	Waschkessel aus Eisenblech	20	173	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
174	S C	88509	1	Kiste	Bord. mit Verzierungen	13	174	Flensburg	K. E.-D. Altona	
175	S G	247	1	Sack	1 Rolle Läuferstoff —	10	175	Stolpmünde	K. E.-D. Danzig	
176	S K	12	1	Korb	alte Kleider, Geschirr und Wäsche	24	176	Krotoschin	K. E.-D. Posen	

[1]) Ballen trägt Zollverschluss. Pappetikett trägt die Aufschrift: Mss. Scheuker & Co., 18 Leanderpall Street, London.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
177	S K	12	1	Pack in Leinen	getragene Kleider etc. in einem Tragkorb	17	177	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
178	S M	3707	1	Kiste	Nickeltellerchen mit Porzellanboden	24	178	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
179	S S	—	1	Steige	lebende Gänse —	30	179	Langenisarhofen	Bayerische Stsb.	
180	St	I	1	Kiste	Kleider —	18	180	Ahaus	Dortm.-Gron.-Ensch.	
181	T	346	1	Ballen in Papier, darüber Packleinen	Papier (quadratische Papierstücke)	73	181	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
182	T L	—	1	Kiste	? —	15	182	Eschweiler Thal	K. E.-D. Cöln	
183	U G	1730	1	„	leer —	14	183	Nürnberg Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
184	U P	10,15 1/9	6 9	Kisten Verschl.	? —	316 490	184	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
185	U R	—	1	Fass	Heringe —	8	185	Rotenburg a/F.	E. E.-D. Cassel	
186	W	—	1	Sack	Cement —	100	186	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
187	W	3868	1	Kiste	Käse —	46	187	Altendorf a. d. Ruhr	K. E.-D. Essen	
188	W	319	1	Bund	Kupferbleche —	11	188	Selb=Plösberg	Bayerische Stsb.	
189	W	—	1	—	krummes eis. Rohr —	5	189	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
190	W B	151	1	Ballen	gebr. Kaffee —	52	190	Mülheim Rhein	„	
191	W G L	—	1	Tafel	Kupfer —	81	191	Lübeck	Lübeck-Büchener	
192	W H	—	1	Korb	Eisenwaaren —	84	192	Lengerich	K. E.-D. Münster	
193	W N	—	1	Kollo	Ofeneinsatz —	27	193	Heidelberg	Badische Stsb.	
194	W S	14	1	—	eis. Ausguss —	9	194	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
195	Z	28	1	—	Verzierungsplatte —	3	195	St. Johann=Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
196	Z G	83	1	Kiste	Zuckerw. —	10	196	Friedrichroda	K. E.-D. Erfurt	
197	Z H	9	1	„	Stiele —	109	197	Herne	K E.-D. Essen	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
198	Armour & Co. (Chicago) Hansa Sp.	—	1	Kübel	Schmalz —	25	198	Büren	K. E.-D. Cassel	
199	J. S. Aiem	—	1	Bund	6 Schaufeln mit Stiel	14	199	Zuffenhausen, Gep.-A.	Württemberg. Stsb.	
200	Victorin Blanching	—	1	Korbkanne	Lack —	5	200	C.=Deutz	K. E.-D. Cöln	
201	Saaz Joseph Boudy	921	1	Ballen	Hopfen —	145	201	Stettin	K. E.-D. Stettin	
202	D C Hamm	—	5	—	Ofentheile —	13,5	202	Hamm	K. E.-D. Essen	
203	Dobe	—	1	Marinesack	Kleider —	29	203	Neidenburg	K. E.-D. Bromberg	
204	Domär & Boden, Einbeck	35	1	Kiste	Bier in Flaschen —	67	204	Bornum=Dahlum	Braunschweig. L.-E.	
205	Elbf.	38339	1	—	zerbrochene Kuppelstange, 2,60 m lg.	—	205	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
206	Waffen Heinicke	—	1	Pack	4 alte Degen u. Rohrpteile	10	206	Gep.-A. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	[1]
207	E. Henn	–	1	—	Deckel vom eis. Ofen oder Maschinentheil	27	207	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
208	L Hotendry	46	1	Ballen	lebende Pflanzen —	57	208	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
209	Lydia Huber	–	1	Schliesskorb	Kleider —	25	209	Markdorf	Badische Stsb.	
210	Hugo L.?	–	1	Demijohn	gefüllt —	12	210	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
211	Kaisers Kaffeegeschäft	—	2	Säcke	Kaffee —	56	211	Bütow	K. E.-D. Danzig	
212	Klup. Sultana Vourla	—	1	Kiste	Korinthen —	12,5	212	Hamm	K. E.-D. Essen	
213	Hell Kraayenveld Amsterdam	—	1	„	Zimmermannswerkzeuge	54	213	Bentheim	Holländische E.	
214	Extra Kroner	3785 100	1	„	Arbeiterkleider —	?	214	Halensee	K. E.-D. Berlin	
215	O. S. Lauban	—	1	Sack	Grünzeug —	48	215	Gogolin	K. E.-D. Kattowitz	
216	Rittergut Lichtenberg	—	1	Kiste	zerbr. Glas —	10	216	Lichtenberg=Friedrichsfelde	K. E.-D. Berlin	
217	Sattler	—	1	Korb	Kleider —	29	217	Pforzheim	Badische Stsb.	
218	Alb. Schreiber, Neuferhau	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	218	Magdeburg=B.	K. E.-D. Magdeburg	

[1] Packmeisterkarte 58 v. 17/8. Hamburg B.-Leipzig M.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
219	Carl Smader	—	1	Sack	Kartoffeln und frischer Kohl	?	219	Mülheim (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
220	Szturowski Z & C	—	1	Holzkoffer	Kleider —	21	220	Drygallen	K. E.-D. Königsberg	
221	Bielefeld	581	8	Pack in Leinen	Sprungfedern —	192	221	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
222	—	1 roth	1	—	eis. Draisinenachse mit Rädern	33	222	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
223	—	16	4	—	(Doppel-)Ofenthüren	37	223	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
224	—	29	1	Bündel Blechflaschen	leer —	?	224	Schöneberg	Militär-Eisenbahn	
225	—	35	1	Pack	Holzleisten —	54	225	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
226	—	125	1	—	gusseis. Rohr (Pumpentheil)	11	226	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
227	—	214	1	Fass	ansch. Wein —	127	227	Erfurt	"	
228	—	285	1	Ballen	Bäume —	130	228	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
229	—	1080	1	Kiste	Kakao —	31	229	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
230	—	2661	1	Gestell	Margarine —	14	230	Wanne	K. E.-D. Essen	
231	—	3175	1	Kiste	verschnürte ▭-Schachteln in hellgrauem Papier	45	231	Hamm	"	
232	—	4371	1	"	Margarine —	18	232	Steele N.	"	
233	—	16932	2	—	Maschinentheile —	56	233	Brebach	St. Johann-Saarbr.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
234	Drei Blumen	—	12	Stäbe	Stahl —	60	234	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
235	Stern	—	1	Sack	leere, gebrauchte Getreidesäcke	19	235	Mannheim C.	Badische Stsb.	
236	blauer Strich		1	Pack	Eisenwaaren —	6	236	Vandsburg	K. E.-D. Bromberg	
237	gelber Strich	—	1	—	Füllkelle von Eisenblech	1,5	237	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
238	gelb ✕	—	14	—	kleine eis. Ofenringe	2,5	238	Posen	K. E.-D. Posen	
239	grün. Strich Neudamm	—	2	Stg.	Flacheisen	16	239	Schwerin a/W.	"	
		—	1	"	Hespeneisen —	13				
240	rother Strich	—	1	—	Roststab —	4	240	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
241	rother Strich	—	1	—	3 Stb. Quadratstahl, 4 „ Rundstahl	51,5	241	Speldorf	K. E.-D. Essen	
242	rother Strich	—	6	Stg.	Rundeisen —	133	242	Vandsburg	K. E.-D. Bromberg	
243	rother Strich	—	1	—	Eisentheil —	5	243	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
244	rother Strich	—	5	—	eis. Röhren —	95	244	Aken	"	
245	rother Strich	—	1	—	eis. Konus —	2,5	245	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	
246	rother Strich		1	Block	Messing —	10	246	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
247	weisser Strich	—	1	Stg.	Eisen —	4	247	Heide	K. E.-D. Altona	
248	/// weiss	—	1	Bund	20 Blechstürzen —	7	248	Döbeln	Sächsische Stsb.	
249	II ✕	—	3	—	gusseiserne Ofen- oder Herdfüsse	3	249	Kellerberg	K. E.-D. Münster	
250	[Zeichen]	—	1	Pack	2 gusseis. Achsbüchsen	3	250	Gera	K. E.-D. Erfurt	
251	[Dreieck] S	9905	1	Ballen	Bettfedern —	15	251	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
252	[Winkel] R	410	1	Sack	gebr. Emballage —	18	252	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
253	[Dreieck] B Garding	1278	1	Kiste	Feigen —	11	253	Garding	K. E.-D. Altona	
254	☆	—	1	Sack	Holzstücke [Zeichnung]	15	254	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
255	[Dreieck] S	15394	1	Kiste	Käse —	45	255	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
256	[Dreieck] OL S T	106	1	"	gef. —	85	256	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
257	[Dreieck] FLC T A	8643	1	"	— —	95	257	Bentheim	Holländische E.	
258	[Dreieck] F L B H	—	1	"	leer —	128	258	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
259		96	1	Sack	Korinthen	31	259	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
260	Thomasschlacke	—	1	"	Kraut (Kappus)	21	260	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
261	P	4243	1	Kiste	Strohhülsen u. Holzw.	6	261	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
262	—	—	1	Korb	Aepfel	50	262	Cöln	K. E.-D. Cöln	
263	—	—	1	"	Alteisen u. alte Stiefel	56	263	Barmen-Ritt.	K. E.-D. Elberfeld	
264	—	—	1	Sack	Altmetall (Zink, Blech, Eisendraht) u. alte beschmutzte Säcke	24	264	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
265	—	—	12	—	Aristonplatten (Zink)	1,5	265	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
266	—	—	1	—	Badewanne	5	266	Seligenstadt	Bayerische Stsb.	
267	—	—	1	Bund	verz. Bandeisen	42	267	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
268	—	—	1	Ballen	leb. Bäume	44	268	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
269	—	—	1	Bund	Besenstiele		269	Castrop	K. E.-D. Essen	
270	—	—	1	—	neue, eiserne Bettstelle	24	270	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	1,40 m lang.
271	—	—	1	Bund	Bettstellenfüsse	—	271	Borbeck Rh.	K. E.-D. Essen	
272	—	—	1	Blechbüchse	gefüllt	5	272	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
273	—	—	1	Blecheimer	gefüllt	13	273	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
274	—	—	2	Ringe in Stroh	dünne Blechrohre	58	274	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
275	—	—	1	—	runde Blechtafel, weiss emaill.	5	275	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
276	—	—	1	Korb	Blumen	73	276	Ballenstedt a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
277	—	—	1	Sack	weisse Bohnen	100	277	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
278	—	—	1		Bohrstange	17	278	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	3 m lg.
279	—	—	1	Fass	Bratheringe	5	279	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
280	—	—	9	Stück	Bretter	—	280	Friedeberg N/M.	K. E.-D. Bromberg	2—5 m lang, 3/4 Zoll stark.
281	—	—	2 1	— —	blaulackirte Bretter Eisenstange	?	281	Bergedorf	K. E.-D. Altona	230 cm lg., 10 cm br.; 70 cm lg.
282	—	—	1	Sack	Brot	28	282	Hamm	K. E.-D. Essen	
283	—	—	1	"	Bürsten u. Bürstenhölzer	24	283	Soest	K. E.-D. Cassel	
284	—	—	1	Kübel	Butter	18	284	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
285	—	—	1	-	Draht	5	285	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
286	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe	15	286	Zossen	"	
287	—	—	4	Stück	Eckpfosten	12	287	Ruhrort a/Rhein	K. E.-D. Essen	
288	—	—	2	Tafeln	Eisen	370	288	Urach	Württemberg. Stsb.	à 3 m lg., 1,50 m br.
289	—	—	1	Bund	8 Stäbe Eisen	52	289	Viersen	K. E.-D. Cöln	
290	—	—	1	Stange	Quadrateisen	7	290	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
291	—	—	1	—	Eisenrohr	10	291	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
292	—	—	1	Pack in Leinen	8 Eisenstäbe, 5 m lang	68	292	Bietigheim	"	
293	—	—	1	Pack	Eisenstangen	5	293	Wanne	K. E-D. Essen	
294	—	—	1	—	runde Eisen- oder Stahlstange	26	294	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
295	—	—	1	—	Eisentheil	42	295	Plauen i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	Magdeburg H. 31./10. bez.
296	—	—	1	Körbchen	Eisenwaaren	18	296	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
297	—	—	2	-	Façoneisen	285	297	Werden	K. E.-D. Essen	
298	—	—	1	Sack-	Federn	4	298	München Centr.	Bayerische Stsb.	
299	—	—	1	—	eiserne Feldbettstelle mit Matratze	22	299	Stolp	K. E.-D. Danzig	
300	—	—	16	—	eis. Fenster	?	300	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	8 Stck. 2,20 m lg., 1 m br., 4 Stck. 0,70 m lg., 1,30 m br.
301	—	—	1	—	eis. Fensterriegel	13,5	301	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
302	—	—	1	Sack	Fichtenzweige	23	302	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
303	—	—	1	-	deutsche Flagge	—	303	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
304	—	—	1	—	eis. Füllofen	55	304	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
305	—	—	1	Verschlag	schwarzer, runder Füllregulirofen	64	305	Ratingen O.	K. E.-D. Essen	
306	—	—	1		Gasrohr	11	306	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	7 m lg.
307	—	—	1	Pack in Stroh	Gattersägen	47	307	Peitschendorf	K. E.-D. Königsberg	
308	—	—	2	Säcke	Gemüse	51	308	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
309	—	—	1	Pack	9 l. Gemüsekörbe	30	309	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	
310	—	—	1 1	Zinkeimer Sack	Geschirr alte Kleider	40	310	Gep.-A. Hochstüblau	K. E.-D. Danzig	Packmeisterkarte 112 v. 21. 10. Simonsdorf-Hochstüblau.
311	—	—	1	—	Gewicht	17	311	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
312	—	—	1	Bund	1 Gewicht und 1 Eisen	17	312	Garding	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
313	—	—	2	—	eis. Gewichte aus Rundeisen	13	313	Brieg	K. E.-D. Breslau	
314	—	—	1	—	eis. Gewicht mit Henkel	20	314	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
315	—	—	4	—	gebr. Giesskannen —	10	315	Gep.-A. Ludwigsfelde	K. E.-D. Halle a/S.	Packmeisterkarte 203 v. 11. 10. Berlin Anh.-Ludwigsfelde.
316	—	—	1	—	Gussstück —	7	316	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
317	—	—	1	Pack	2 Gusstheile (zusammengeschraubt)	15	317	Bruchsal	Badische Stsb.	
318	—	—	1	—	eis. Haltesignalscheibe mit Stiel	—	318	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut
319	—	—	1	Kiste	Handwerkszeug —	12	319	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
320	—	—	1	—	Hantel —	10	320	Immendingen	Badische Stsb.	
321	—	—	1	Bund	nasse Haut —	26	321	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
322	—	—	9	—	schmiedeeis. Heizungsrohre	262	322	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
323	—	—	1	—	Herdeinsatz (Bratofen)	9	323	Marburg	K. E.-D. Cassel	
324	—	—	1	Blechdose	Heringe —	13	324	Leipzig B. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
325	—	—	1	Deckelkorb	getragene Herrenwäsche	19	325	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
326	—	—	1	Bund in Stroh	Hohlglas —	—	326	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
327	—	—	1	—	Holzaufsatz in Muschelform	1,5	327	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
328	—	—	4	—	Holzbohlen —	100	328	Bentheim	Holländische E.	beklebt: Züllchow-Stettin.
329	—	—	1	—	Holzleiste (polirt) —	0,5	329	Buchloe	Bayerische Stsb.	
330	—	—	60	Stück	Holzplatten —	300	330	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
331	—	—	2	Pack	Holzreifen —	3	331	Cassel U.	„	zu kleinen Fässern
332	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	1	332	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
333	—	—	2	Bund	Holzstiele —	24	333	Wanne	K. E.-D. Essen	mit geflechtenem Sitz und Rückenlehne.
334	—	—	1	—	polirter Holzstuhl —	—	334	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
335	—	—	2	Stück	Holzverzierungen —	2,5	335	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
336	—	—	64	„	lose Hölzer mit Eisenblech	172	336	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
337	—	—	1	Pack in grauem Leinen	Hufnägel —	7	337	Ahaus	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	
338	—	—	1	Korb	2 holländ. Käse —	18	338	Cöln	K. E.-D. Cöln	
339	—	—	1	Sack	Kaffee —	13	339	Leer	K. E.-D. Münster	
340	—	—	2 2	Stg. „	Kanteisen — Hespeneisen —	46 12	340	Seeburg	K. E.-D. Königsberg	
341	—	—	1	Sack	Kartoffeln und Gemüse	60	341	Kiel	K. E.-D. Altona	
342	—	—	—	—	lose Kartoffeln —	1200	342	Stempuchowo	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
343	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	82	343	Charlottenburg Güter-Bhf.	K. E.-D. Berlin	
344	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	30	344	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
345	—	—	1	„	Kartoffeln —	51	345	Pritzier	K. E.-D. Altona	
346	—	—	3	Säcke	Kartoffeln —	60 63 66	346	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
347	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	57	347	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	
348	—	—	1	„	Kartoffeln —	70	348	Wanne	K. E.-D. Essen	
349	—	—	1	„	Kartoffeln —	60	349	Schalke	„	
350	—	—	1	„	Kartoffeln —	63	350	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
351	—	—	1	„	Kartoffeln —	?	351	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
352	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	140, je 70	352	Altenkirchen (Westerwald)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
353	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	353	Lübeck	Lübeck-Büchener	
354	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	122	354	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
355	—	—	1	Sack	rothe Kartoffeln	55	355	Küppersteg	K. E.-D. Elberfeld	
356	—	—	1	Säckchen	24 Stück eiserne Keile	6	356	Barmen-U.	„	
357	—	—	3	—	Ketten —	180	357	Regensburg	Bayerische Stsb.	
358	—	—	2	—	Ketten 11 m lg. — 14 m lg. —	88 132	358	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut.
359	—	—	1	Fass (Firniss- od. Farbefass)	eis. Ketten (Flaschenzug?)	265	359	Meissen	Sächsische Stsb.	v. Halle 18./10. bez.
360	—	—	1	—	Kinderspielwagen —	9	360	Kiel	K. E.-D. Altona	
361	—	—	1	—	Kinderstuhl —	5	361	Ilsenburg	K. E.-D. Magdeburg	
362	—	—	4	—	Satzkisten —	28	362	Uhlstädt	K. E.-D. Erfurt	Streckenfund.
363	—	—	1	Pack	6 eis. Klammern —	12	363	Trier	St. Johann-Saarbr.	
364	—	—	1	Korb	Kleider —	20	364	Wanne	K. E.-D. Essen	
365	—	—	1	Koffer	Kleider —	35	365	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
366	—	—	1	Sack	alte Kleider u. Betten	67,5	366	Rgb. Rummelsbg.	K. E.-D. Berlin	
367	—	—	1	„	Kleider (Hose, Rock, Weste, Strümpfe, Kragen)	10	367	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
368	—	—	1	—	Kleiderschrank —	—	368	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
369	—	—	1	—	neuer, hölzerner Kleiderständer	12	369	München-Gladbach	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
370	—	—	1	—	verzinkter Kohlenfüller	3	370	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
371	—	—	2	—	Kohlenkasten —	3	371	Münster	K. E.-D. Münster	
372	—	—	1	Sack	1 Kohlenlöffel, 1 Stecheisen, 1 Schippe, 1 Partie Kohlen	21	372	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
373	—	—	1	—	Kohlenplätteisen —	3,5	373	Soldau	Marienb.-Mlawk. E.	
374	—	—	100 / 50	Körbe / Deckel dazu	leer —	156	374	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
375	—	—	4	Stück	runde (Weiden) Körbe	13	375	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
376	—	—	1	—	gusseis. Körper —	12	376	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
377	—	—	2	—	Krahnketten —	108 / 63	377	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
378	—	—	2	—	Krahnketten —	82	378	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
379	—	—	1	Sack	Kraut u. einige alte Kleidungsstücke	36	379	Posen	K. E.-D. Posen	
380	—	—	1	Ring	Kupferdraht —	15,5	380	Winterswyk	K. E.-D. Essen	
381	—	—	1	—	lange Kupferstange mit Holzunterlage	21	381	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
382	—	—	6	—	Lattengitter —	120	382	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
383	—	—	1	Rolle in Packleinw.	Leder —	28	383	Darkehmen	K. E.-D. Königsberg	
384	—	—	1	Kiste	Leuchter aus Hirschgeweih	37	384	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
385	—	—	1	Sack	Löthzinn —	13	385	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
386	—	—	2	Säckchen	Mandeln	25	386	Lauchhammer	„	
387	—	—	1	Ballen in Leinen	anscheinend Manufakturw., Bukskins etc., Kleiderstoffe	117	387	Tettenborn-Sachsa	K. E.-D. Cassel	
388	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	7	388	Posen	K. E.-D. Posen	
389	—	—	1	—	gusseis. runder Maschinentheil	7	389	Gera	K. E.-D. Erfurt	
390	—	—	1	—	Maschinentheil (Füllkasten z. Kartoffelquetscher)	20	390	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
391	—	—	1	Sack	Mehl —	100	391	Hamburg-Sternschanze	K. E.-D. Altona	
392	—	—	1	Bund	5 Tafeln Messingblech	47	392	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
393	—	—	1	—	kl. Messinghahn u. mess. Verbindungsring	0,5	393	Nagold	Württemberg. Stsb.	
394	—	—	1	—	Messingventil zur Kohlensäureflasche	1	394	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
395	—	—	1	Pappschachtel	Muff —	0,5	395	Wilmersdorf-Fr.	K. E.-D. Berlin	
396	—	—	1	—	eis. Muffe zu einer Welle	10	396	Eilg.-Abf. Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
397	—	—	1	Blechflasche	Oel oder Lack —	33	397	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
398	—	—	1	—	altes Oelgemälde —	1	398	Kiel	K. E.-D. Altona	
399	—	—	1	—	Ofen —	13	399	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
400	—	—	1	—	gusseis. Ofenthür —	0,5	400	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
401	—	—	1	Pack	Papier —	46	401	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
402	—	—	1	Packet in schwarz. Wachsleinen	2 Pappkartons mit Plüsch- und Wolldecken	11	402	Gep.-A. Weissenfels	„	Packmeisterkarte 487 Zeitz Pr. Stb.-Weissenfels.
403	—	—	1	—	Pferdegeschirr aus Leder	5	403	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	[1])
404	—	—	1	Pack in braunem Packpapier	gusseiserne Pferdegeschirrbügel	9	404	Velbert	„	
405	—	—	1	—	unverpackter Pfosten	10	405	Altendorf-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
406	—	—	1	in Leinen genäht	eiserner Pflugschaar	12	406	Hoerde	„	
407	—	—	1	Hanftasche	Privatbleie (Plomben)	32	407	Aachen	K. E.-D. Cöln	
408	—	—	1	—	Regenschirm —	—	408	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	in grauem Papier.
409	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	25	409	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
410	—	—	1	Bund	Richtplatten (4 m lang)	20	410	Stuttgart Hbf.	Württemberg. Stsb	
411	—	—	1	—	Riemenscheibe —	97	411	Selters	K. E.-D. Frankf. a/M.	
412	—	—	1	Pack	3 eis. Rollen oder Ringe	8	412	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	

[1]) An dem Geschirr befindet sich ein Postbeklebezettel: Bodenrode Nr. 338.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
413	—	—	1	—	eis. Rohr —	13	413	Gr.-Kreutz	K. E.-D. Magdeburg	1)
414	—	—	1	—	verz. Rohr —	12	414	Posen	K. E.-D. Posen	
415	—	—	1	—	eis. Rohr mit Gewinde	6	415	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
416	—	—	1	Bund	6 eis. Rohre —	50	416	Hamm	K. E.-D. Essen	
417	—	—	2	—	eis. Rohre mit Gewinde	21	417	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	4,50 m lang, 4,60 m lang.
418	—	—	1	Pack	Zinkrohr mit Gummischlauch u. Messingstück	17	418	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
419	—	—	1	„	2 eis. Röhren —	13	419	Aachen	K. E.-D. Cöln	2 u. 1,50 m lg.
420	—	—	1	Ballen in grauer Sackleinwand	lose Rosinen und 1 Kiste mit einer Flasche Honigkuchenfarbe	15	420	Spandau	K. E.-D. Berlin	
421	—	—	1	—	verstellbare Stehroste für Regulirofen	6,5	421	Kreuznach	Direktion Mainz	
422	—	—	3	Stäbe	Rundeisen —	112	422	Speldorf	K. E.-D. Essen	2)
423	—	—	4	Stück	Rundholzkloben —	42	423	Wartenburg	K. E.-D. Königsberg	2 m lang, 18 cm Durchmesser.
424	—	—	3	—	gelb polirte Rundhölzer	6	424	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	3)
425	—	—	1	—	eis. Runge —	—	425	„	„	
426	—	—	1	Sack	leere Säcke —	23	426	Birkenfeld-Neubr.	St. Johann-Saarbr.	
427	—	—	1	Packet	22 gebr. Säcke —	15	427	Döbeln	Sächsische Stsb.	
428	—	—	1	Sack	Sägespähne —	65	428	Altona	K. E.-D. Altona	
429	—	—	1	„	Sägespähne —	60	429	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
430	—	—	1	—	eiserner Saugkorb —	15	430	Ansbach	Bayerische Stsb.	
431	—	—	1	Ballon	Säure —	60	431	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
			5	Benzinfässer	leer —	390				
432	—	—	1	—	Schachtdeckel —	4	432	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
433	—	—	2	Wagen	Schienen —	—	433	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	40033, 40108 Esn.
434	—		1	Bund	Schilfrohr —	6	434	Glatz	K. E.-D. Breslau	
435	—	—	1	„	Schraubenschlüssel —	6	435	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
436	—	—	1	Stück	Schraubstockgewinde	3	436	Kellerberg	K. E.-D. Münster	
437	—	—	1	Paar	Lederschuhe mit Holzsohlen	—	437	Cassel Rgb.	K. E.-D. Cassel	
438	—	—	1	Ballen	Seegras —	25	438	Burgkundstadt	Bayerische Stsb.	
439	—	—	1	Bll. in grauem Sackleinen	8 Pack Seilerwaaren (Waschleinen, neu)	33	439	Spandau	K. E.-D. Berlin	
440	—	—	1	Ballen in Packleinen	Seilerwaaren (Bindfaden u. Stricke aus Baumwollgarn)	25,5	440	Soest	K. E.-D. Cassel	
441	—	—	2	Bd.	8 alte Siederohre —	82	441	Crefeld N.	Crefelder E.	
442	—	—	1	Sack	klarer Soda —	102	442	Mittweida	Sächsische Stsb.	
443	—	—	1	—	Sophalehne —	—	443	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
444	—	—	1	Bund	4 hölzerne Spatenstiele	3	444	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
445	—	—	1	Ballen	Speck —	75	445	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
446	—	—	3	Bund	Spindeln —	23	446	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
447	—	—	1	—	hölzerner Ständer (in Papier)	2	447	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	mit 3 Füssen.
448	—	—	1	Pack	Sträucher —	21	448	Hof	Bayerische Stsb.	
449	—	—	1	Bund	2 Rohrstühle —	9	449	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Frankfurt a/M. Ost 4 11.
450	—	—	1	Wagen	Thonröhren —	—	450	Langendreer N.	K. E.-D. Essen	22185 Efd.
451	—	—	1	—	Tisch (in Stroh und Packleinen verpackt)	22	451	Liebenwerda	K. E.-D. Halle a/S.	
452	—	—	5	Pack	gusseis. Transmissionstheile	93	452	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
453	—	—	1	Schliesskorb	ansch. Umzugsgut (Töpfe)	30	453	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
454	—	—	1	—	Vorhangrahmen —	3	454	Villingen	Württemberg. Stsb.	
455	—	—	2	—	Vorsetzbretter, mit Filz beschlagen	—	455	Burxdorf	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
456	—	—	1	Bll.	Wäsche —	11	456	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
457	—	—	1	Blechbüchse	ansch. Wagenschmiere	13,5	457	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
458	—	—	1	—	Wassertopf zur Gasleitung	52	458	Kosten	K. E.-D. Posen	
459	—	—	1	—	Wasserwaage —	0,25	459	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
460	—	—	1	Sack	Weisskohl —	45	460	Schwetz	K. E.-D. Danzig	
461	—	—	1	Bll.	bunter Wollstoff —	5	461	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
462	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	8,5	462	Barop	K. E.-D. Essen	
463	—	—	1	—	Zinkwanne —	8	463	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
464	—	—	1	Kiste	Zucker —	53	464	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
465	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	45	465	Blankenheim (Eifel)	K. E.-D. Cöln	

1) 5,53 m lg., 4 cm Durchm.; Streckenfund.
2) 3,55 m lg., 0,04 m Durchm.; 3,38 m lg., 0,04 m Durchm.; 3,40 m lg., 0,045 m Durchm.
3) Mit Sackleinwand umwickelt; 5 cm stark, ähnlich gebogen wie Sägebügel.

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	B	1	1	Ballen	Feder	—	15	1	Tepla Trencsén Teplitz	Ungarische Stsb.	von Zamost.
2	E A	—	2	Stück	Eisenachsen	—	75	2	Galanta	"	von Wilhelmsburg.
3	F T	707	1	Kiste	Eisenwaare	—	114	3	Köbánya Felsö p. u.	"	von Scheibmühl.
4	G	114	1	Ballen	Leinwand	—	50	4	Budapest nyugoti p. u.	"	v. BrünnSt.E.G.
5	H	5935	1	Kiste	unbekannt	—	28	5	Uj=Zsolna	"	
6	M K F	5882	1	"	Kerzen	—	33	6	Arad	"	v. Wien St. E. G.
7	R W	16984	1	Ballen	Papier	—	128	7	Budapest nyugoti p. u.	"	
8	S	16474	1	Fass	Senft	—	30	8	Orsova	"	von Bodenbach.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 94. | 30. November 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Die schnellsten Eisenbahnzüge in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Von **W. A. Schulze.**

Ueber geleistete grösste Fahrgeschwindigkeiten der amerikanischen Eisenbahnen werden von den Zeitungen bisweilen recht seltsame Nachrichten verbreitet. Danach sollen einzelne Züge mit Durchschnittsgeschwindigkeiten*) von 110 km die Stunde gefahren werden, ja in einem einzelnen später zu erörternden Falle sollte gar auf kurzer Strecke eine Geschwindigkeit von 120 englischen Meilen = 193,2 km erreicht sein. Dass derartige Mittheilungen über geleistete ausserordentlich hohe Fahrgeschwindigkeiten der Wirklichkeit entsprechen, ist schwer zu glauben, denn wenn auch die Fahrgeschwindigkeit der zur Personenbeförderung dienenden Eisenbahnzüge in Amerika durch gesetzliche Vorschriften nicht beschränkt ist, so steht dem doch entgegen, dass annähernd so schnelle Eisenbahnfahrten nicht nur in Deutschland ganz unerhört sind, sondern auch über die Durchschnittsgeschwindigkeiten, mit denen die schnellsten Eisenbahnzüge in Amerika fahrplanmässig zu fahren haben, sehr weit hinausgehen. Eine nähere Prüfung der veröffentlichten Fahrpläne der wichtigsten und verkehrsreichsten amerikanischen Eisenbahnlinien hat vielmehr ergeben, dass — abgesehen von den Eisenbahnfahrten auf zwei kurzen Konkur-

*) Anmerk. d. Verf. In Bezug auf die Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeiten der Bahnzüge, wie dieselbe in der in Nr. 76 d. Ztg. enthaltenen Uebersicht stattgefunden hat, ist inzwischen in einem Aufsatze in Nr. 84 d. Ztg. von Herrn P. eingewendet worden, dass es richtiger wäre, diese Durchschnittsgeschwindigkeiten nicht lediglich durch Theilung der Kilometerzahl der zurückzulegenden Entfernungen durch die wirkliche fahrplanmässige Fahrzeit der Züge zu ermitteln, sondern dabei auch den Zeitverlust, der, abgesehen von dem fahrplanmässigen Aufenthalt auf jeder Zwischenstation, durch die dem Halten vorangehende Geschwindigkeitsverminderung und durch die Ingangsetzung des Zuges bis zur Erzielung der vollen Geschwindigkeit entsteht, zu berücksichtigen und diesen Fahrzeitverlust mit rund 2 Minuten für jeden Aufenthalt in Rechnung zu ziehen, mithin die Theilung der Entfernungsziffern durch die „ideelle Fahrzeit" jedes Zuges vorzunehmen. Es wird sich darüber streiten lassen, ob die eine oder die andere Berechnungsweise die richtigere oder die allein richtige ist. M. E. darf indess an der von Herrn P. bezeichneten Berechnungsweise ausgesetzt werden, dass durch dieselbe nicht die wirkliche, sondern nur eine ideelle Durchschnittsgeschwindigkeit ermittelt werden kann, und dass bei Berechnung der „ideellen Fahrzeit" der Züge nicht blos der Fahrzeitverlust von 2 Minuten für jede Anhaltestation, sondern auch alle sonstigen Geschwindigkeitsverminderungen, die durch Krümmungen und Steigungen der Bahnstrecken und andere Fahrerschwernisse nach § 26 der Eisenbahn-Betriebsordnung einzutreten haben, berücksichtigt, sowie auch etwaige Fahrbeschleunigungen, die beim Herabfahren von Gefällstrecken gestattet sind, gegengerechnet werden müssten. Von einer so umständlichen Ermittelung der „ideellen Fahrzeiten" zum Zwecke einer Vergleichung der Fahrgeschwindigkeitsleistungen der Eisenbahnen gegen einander wird indess abzusehen sein, da die Ermittelung der wirklichen Durchschnittsgeschwindigkeit nach der fahrplanmässigen Fahrzeit der Züge leichter und einfacher zum Ziele führt und da das Endergebniss, mag die eine oder die andere Berechnungsweise angewendet werden, nicht wesentlich von einander abweichen kann. So ergeben z. B. die von mir berechneten Durchschnittsgeschwindigkeiten jeder sechs schnellsten Züge auf den acht deutschen Linien zusammen 562,7 km und auf den acht französischen Linien zusammen 586,3 km, während nach der Berechnung des Herrn P. für die deutschen Linien 583,7 km und für die französischen Linien 606,4 km, also bei den deutschen Linien 21 km und bei den französischen Linien 20,1 km mehr herauskommen. Bei den englischen Bahnen beträgt der Unterschied nur (637,4—624,1) 13,3 km, da von den in Betracht gezogenen englischen Bahnzügen unterwegs viel seltener gehalten wird, als von den deutschen und den französischen. Aus praktischen Gründen habe ich daher geglaubt, auch bei der in dem vorliegenden Aufsatze gegebenen Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeiten auf amerikanischen Eisenbahnen die von mir gewählte Berechnungsweise beibehalten zu sollen, zumal nur dadurch eine leichtere Vergleichung darüber ermöglicht wird, wie die von den amerikanischen Bahnen bei den einzelnen Zügen geleisteten Durchschnittsgeschwindigkeiten sich zu den von deutschen, französischen und englischen Bahnzügen erreichten Fahrgeschwindigkeiten verhalten.

renzlinien, worüber weiter unten gesprochen werden wird — Fahrgeschwindigkeiten von 100 km und mehr in der Stunde aus den Fahrplänen nicht nachweisbar sind, dass Fahrgeschwindigkeiten von 80 bis 90 km in der Stunde auch in Amerika zu den Seltenheiten gehören, und dass sonach die amerikanischen Eisenbahnen auch in der Fahrgeschwindigkeit die Eisenbahnen in Deutschland, Frankreich und England keineswegs übertreffen. Das nähere hierüber ergibt die nachfolgende Uebersicht, bei deren Zusammenstellung die Angaben des amtlichen amerikanischen Eisenbahn- und Dampfschiffskursbuches (The Official Guide of the Railways and Steam Navigation Lines of the United States von W. F. Allen, Newyork) für September 1901 zu Grunde gelegt sind. Um eine leichtere Vergleichung mit den in Nr. 76 Seiten 1162 bis 1164 d. Ztg. enthaltenen Angaben über die Fahrgeschwindigkeiten der schnellsten Eisenbahnzüge in Deutschland, Frankreich und England zu gestatten, sind von dem

Nähere Bezeichnung der Eisenbahnlinien und der Bahnzüge	Zeit der Abfahrt der Züge	Zeit der Ankunft der Züge	Fahrtdauer im ganzen Std.	Fahrtdauer im ganzen Min.	Anhalten unterwegs: Zahl der Stationen	Anhalten unterwegs: im ganzen Min.	bleibt wirkliche Fahrzeit Std.	bleibt wirkliche Fahrzeit Min.	Fahrgeschwindigkeit in der Stunde km	Durchschnittsgeschwindigkeit der 6 Züge jeder Bahnlinie km	Bemerkungen
1. Newyork-Albany-Buffalo, 708 km											
Empire State Express	8.30	4.45	8	15	4	8	8	7	87,2		Gepäckbeförderung bei den Zügen ausgeschlossen.
desgl.	1.00	10.00	9	0	4	9	8	51	80,0		
Limited Fast Mail Express	8.45	7.20	10	35	6	23	10	12	69,4		
desgl.	11.20	10.00	10	40	6	22	10	18	68,7		
Lake Shore Limited Express	5.30	4.15	10	45	4	14	10	31	67,3		
desgl.	8.00	6.30	10	30	5	15	10	15	69,1	73,6	
2. Newyork-Sayre-Geneva-Buffalo, 726 km											
Black Diamond Express	12.00	9.55	9	55	13	27	9	28	76,7		beschränkte Gepäckbeförderung.
desgl.	12.00	10.08	10	8	13	30	9	38	75,4		
Buffalo & Chicago Express	10.00	9.15	11	15	18	38	10	37	68,4		
Philadelphia & Newyork Express	10.15	9.33	11	18	19	39	10	39	68,2		
Exposition Express	8.00	7.53	11	53	21	43	11	10	65,0		
desgl.	8.00	7.55	11	55	21	50	11	5	65,5	69,9	
3. Buffalo-Erie-Cleveland, 295 km											
Lake Shore Limited Express	3.20	7.35	4	15	2	5	4	10	70,8		
Southwestern Limited Express	1.55	6.18	4	23	3	7	4	16	69,1		
Fast Mail Limited Express	6.25	10.50	4	25	3	6	4	19	68,3		
desgl.	5.45	10.10	4	25	5	8	4	17	68,9		
Boston & Chicago Special Express	10.45	3.05	4	20	3	6	4	14	69,7		
New England Express	10 35	2.55	4	20	3	6	4	14	69,7	69,4	
4. Cleveland-Elkhardt-Chicago, 574 km											
Lake Shore Limited Express	7.40	4.30	8	50	5	13	8	37	66,6		
desgl.	5.30	2.15	8	45	4	12	8	33	67,1		
Fast Mail Limited Express	10.55	7.50	8	55	11	18	8	37	66,6		
desgl.	3.00	11.25	8	25	9	22	8	3	71,3		
Boston & Chicago Special Express	3.10	11.50	8	40	11	19	8	21	68,7		
New England Express	2 00	10.30	8	30	12	20	8	10	70,3	68,4	
5. Chicago-Springfield-St. Louis, 457 km											
Alton Limited Express	11.45	7.26	7	41	11	15	7	26	61,5		
desgl.	8.36	4.20	7	44	12	16	7	28	61,2		
Prairie State Express	9.30	5.35	8	5	23	27	7	38	59,9		
desgl.	12.01	8.00	7	59	23	27	7	32	60,7		
Midnight Special Express	11.45	7.57	8	12	14	18	7	54	57,9		
desgl.	11.47	8.10	8	23	9	13	8	10	55,9	59,5	
6. Newyork-Philadelphia-Washington, 367 km (Royal-Blue-Line)											
Expresszug Nr. 527	11.30	4.30	5	0	8	14	4	46	77,0		ausserdem verkehren auf der Royal-Blue-Linie noch 15 Expresszüge mit einer Fahrzeit von $5^1/_2$ bis $6^1/_3$ Stunden.
„ „ 528	10.00	3.00	5	0	8	14	4	46	77,0		
„ „ 535	1.00	6.00	5	0	8	14	4	46	77,0		
„ „ 526	8.30	1.40	5	10	12	19	4	51	75,7		
Royal Limited Express	3.40	8.40	5	0	5	12	4	48	76,5		
desgl.	3.00	8.00	5	0	5	12	4	48	76,5	76,6	
7. Philadelphia-Altoona-Pittsburg, 570 km											
Fast Mail Express	10.25	7.05	8	40	3	11	8	29	67,2		
Eastern Express	7.10	4.45	9	35	5	13	9	22	60,9		
Pennsylvania Limited Express	12.20	9.00	8	40	3	11	8	29	67,2		
desgl.	7.15	4.06	8	51	3	11	8	40	65,8		
St. Louis Express	8.25	5.35	9	10	3	13	8	57	63,7		
Atlantic Express	3.00	12.17	9	17	6	19	8	58	63,6	64,7	
8. Newyork-New Haven-Boston, 374 km											
Bay State Limited Express	10.00	3.00	5	0	4	12	4	48	77,9		
desgl.	10.00	3.00	5	0	4	12	4	48	77,9		
Afternoon Express	1.02	7.00	5	58	8	20	5	38	66,4		
desgl.	1.03	6.58	5	55	12	24	5	31	67,8		
Boston Air Line Express	1.00	6.00	5	0	3	3	4	57	69,3		Beförderung der beiden Züge über Willimantic, 343 km.
desgl.	1.00	5.59	4	59	3	5	4	54	70,0	71,4	

grossen amerikanischen Eisenbahnnetze nur die acht wichtigsten und verkehrsreichsten Bahnlinien in Betracht gezogen und von jeder dieser Linien drei der schnellsten Zugpaare — je ein Zug der einen und darunter der entsprechende Gegenzug der anderen Richtung — mit ihren nach Abrechnung der Aufenthalte unterwegs sich ergebenden Fahrzeiten und den nach den zurückzulegenden Entfernungen zu berechnenden Durchschnittsgeschwindigkeiten in der Stunde nachgewiesen worden. Ferner ist bei Ermittelung der wirklichen Fahrzeiten der Züge die Zeit der Aufenthalte unterwegs abgerechnet und dabei in allen Fällen, wo die Fahrpläne nur die Zeit der Ankunft auf den Zwischenstationen oder die der Weiterfahrt enthalten, als Aufenthaltszeit je eine Minute angenommen worden.

Ausser den in der nebenstehenden Uebersicht aufgeführten über weitere Entfernungen beförderten Expresszügen werden in Amerika noch auf den beiden kurzen Eisenbahnlinien zwischen Philadelphia und Atlantic City über Williamstown und über Atco von nur 91 und 95 km Länge einige Expresszüge im Sommer, während der Hauptseebadezeit, mit sehr grosser Schnelligkeit gefahren. Atlantic City ist ein glänzender und sehr besuchter Seebadeort in der Nähe der Millionenstadt Philadelphia; es ist daher erklärlich, dass sich während der Badezeit ein sehr lebhafter Reiseverkehr zwischen den beiden Städten entwickelt und dass ihm durch Vermehrung und Beschleunigung der Expresszüge Rechnung getragen wird. Im Mai d. J. sind auf der Linie über Williamstown in beiden Richtungen nur 10 und auf der Atcoer Linie zusammen nur 14 Expresszüge gefahren worden, dagegen hat vom Juli ab die Zahl der an den Wochentagen beförderten Expresszüge auf der ersteren Linie im ganzen 30 und auf der anderen Linie im ganzen 33 betragen, von denen die schnellsten Züge, die Vormittags zwischen 8 und 9 Uhr in der Richtung nach Philadelphia und Nachmittags zwischen 3 und 5 Uhr in der Richtung von Philadelphia verkehrten, auf den Theilstrecken Camden-Atlantic City (wahrscheinlich im besonderen Interesse reicher Börsen- und Geschäftsleute von Philadelphia und da sich die beiden betheiligten Eisenbahnverwaltungen in der schnellen Beförderung der Züge vermuthlich des möglichsten Wettbewerbes befleissigen) mit ganz besonders erhöhter Beschleunigung gefahren worden sind und eine Durchschnittsgeschwindigkeit bis zu 107 km auf die Stunde erreicht haben. Da es sich bei diesen Sommerzügen indess nur um recht kurze Bahnstrecken handelt und da die so beschleunigten Züge nur während einer kürzeren Zeit des Jahres und auch nur an den Wochentagen gefahren werden, so wird füglich davon abgesehen werden dürfen, sie bei einer Vergleichung der Fahrgeschwindigkeiten der amerikanischen Eisenbahnen mit denjenigen der europäischen Bahnen besonders in Betracht zu ziehen.

Werden hiernach die Fahrgeschwindigkeitsleistungen auf den Bahnlinien von Philadelphia nach Atlantic City unberücksichtigt gelassen, so gelangt man durch Vergleichung der in der obigen Uebersicht nachgewiesenen Durchschnittsgeschwindigkeiten auf den acht bedeutendsten amerikanischen Eisenbahnlinien mit den in der Uebersicht in Nr. 76 d. Ztg. angegebenen Fahrgeschwindigkeiten auf je den acht wichtigsten Linien in Deutschland, Frankreich und England zu folgender Gegenüberstellung: Die Durchschnittsgeschwindigkeiten der schnellsten sechs Bahnzüge auf den acht amerikanischen Linien betragen zusammen nur 553,5 km, wogegen sich die entsprechenden Geschwindigkeiten der Eisenbahnen in Deutschland mit 562,7 km, in Frankreich mit 586,3 km und in England mit 624,1 km in der Stunde berechnen. Je die sechs schnellsten Züge verkehren in Amerika auf der Linie Newyork-Washington (367 km) mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 76,6 km in der Stunde, in Deutschland auf der Berlin-Hamburger Linie (286 km) mit einer Geschwindigkeit von 80,7 km, in Frankreich auf der Linie Paris-Bordeaux (585 km) mit einer Geschwindigkeit von 80,5 km und in England auf der Linie London-Newcastle-Edinburg (636 km) mit einer solchen von 83,4 km in der Stunde. Die Unterschiede zwischen den Geschwindigkeitsleistungen auf den amerikanischen Bahnen einer- und denen auf den deutschen und französischen Bahnen andererseits sind hiernach weniger erheblich, dagegen weisen die englischen Eisenbahnen in der Fahrgeschwindigkeit auch den amerikanischen Leistungen gegenüber noch einen sehr beträchtlichen Vorsprung auf, zumal auf der amerikanischen Linie Newyork-Albany-Buffalo von 708 km Länge, die nach der nur halb so langen Linie Newyork-Washington die schnellsten Züge hat, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 73,6 km/Std. geleistet wird gegen die 83,4 km/Std. auf der Linie London-Edinburg von 636 km und die 80,4 km/Std. auf der Linie London-Leeds-Glasgow von 684 km Länge. Allerdings sind dem schnellsten Zuge in Amerika, dem Empire State Express von Newyork nach Buffalo mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 87,2 km/Std., als schnellste Züge in England zwei Züge von London nach Edinburg mit nur je 85 km/Std.-Geschwindigkeit gegenüberzustellen; es will dies aber wenig besagen, da von den in den Uebersichten aufgeführten je 48 Bahnzügen in Amerika nur zwei Züge eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80,0 bis 87,2 km, in England dagegen 16 Züge eine solche von 80,0 bis 85,9 km in der Stunde erreichen. Zum Theil erklären sich die geringeren Fahrgeschwindigkeitsleistungen der amerikanischen Eisenbahnen gegen die englischen auch dadurch, dass in Amerika wegen Berücksichtigung des Reisebedürfnisses der Zwischenorte an den Bahnlinien viel öfter als in England gehalten wird, nämlich bei den bezeichneten je 48 Bahnzügen in Amerika zusammen 400, in England aber nur 146 Mal.

Im ganzen genommen wird man nach diesen Ausführungen es wohl als unzweifelhaft erachten dürfen, dass die Eisenbahnen in Amerika in der Fahrgeschwindigkeit ihrer fahrplanmässigen Schnellzüge keineswegs etwas bedeutenderes leisten als die europäischen Bahnen. Ob dies aber etwa der Fall ist bei einzelnen Sonderzügen, oder wenn es sich darum handelt, Verspätungen bei den fahrplanmässigen Zügen durch ganz ausserordentlich schnelles Fahren einzuholen, entzieht sich der näheren Beurtheilung und Nachprüfung, so lange nicht näher angegeben wird, auf welchen Eisenbahnstrecken und Entfernungen, mit welcher Fahrzeit nach Abfahrt und Ankunft der Züge und mit welcher Zahl und Gattung der Wagen die Fahrten stattgefunden haben, sowie welche Gewähr dafür besteht, dass die Berechnungen der Fahrgeschwindigkeiten richtig erfolgt sind und nicht etwa lediglich auf muthmaasslichen Schätzungen oder Behauptungen der Zugbeamten oder anderer betheiligten Personen beruhen.

Dass in letzterer Beziehung Zweifel an der Richtigkeit der von amerikanischen und anderen fremden Zeitungen mitgetheilten ausserordentlich hohen Fahrgeschwindigkeiten auf amerikanischen Eisenbahnen berechtigt sind, und dass derartige Mittheilungen theils auf Rechenfehlern beruhen, theils wahrscheinlich auf Täuschungen zurückgeführt werden dürfen, ist in einem in Heft 4 des „Archivs für Eisenbahnwesen" erschienenen Aufsatze über die Fahrgeschwindigkeit der amerikanischen Eisenbahnen von mir näher dargethan worden. Im Anschluss daran möchte ich den im Eingange dieser Abhandlung gedachten Fall etwas eingehender erörtern. Die sehr angesehene Newyorker „Railroad Gazette" berichtet in ihrer Nummer vom 22. März d. J. unter der Ueberschrift „120 Miles an Hour", dass ein am 1. März auf der Savannah, Florida & Westernbahn gefahrener, aus Lokomotive und je einem Post-, Gepäck- und Schlafwagen gebildeter Postzug die Strecke von Fleming nach Jacksonville (149 engl. Meilen) in 130 Minuten, einschliesslich eines Aufenthalts unterwegs und einer an zwei Stellen nothwendig gewesenen Verlangsamung der Fahrt, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 68,8 Meilen (= 110,76 km) in der Stunde zurückgelegt habe, und dass in der Nähe der Station Screven die Strecke zwischen dem 69. und 74. Meilensteine in nur $2\frac{1}{2}$ Minuten, mithin mit einer Geschwindigkeit von 120 Meilen (= 193,2 km) in der Stunde durchfahren worden sei. Nun beachte man: Nach dem seit dem 27. Juli d. J. gültigen Fahrplane der Bahnlinie Savannah-Fleming-Jacksonville hat der schnellste Zug, der zur Zeit auf der ganzen Linie von

277 km Länge in beiden Richtungen mit einer Gesammtfahrzeit von 4 Std. 15 Min. verkehrt, eine Reisegeschwindigkeit von nur 65,2 km/Std., und es wird von diesem Zuge die Theilstrecke Jesup-Screven-Blackshear (30 Meilen = 48,3 km) in 40 Minuten, d. i. mit nur 72,4 km/Std.-Geschwindigkeit, zurückgelegt. Diese Fahrgeschwindigkeiten würden, wenn die Mittheilungen der „Railroad Gazette" richtig wären, von dem am 1. März gefahrenen Postzuge um 60 und 170 % übertroffen sein. Was insbesondere die von der „Railroad Gazette" angeführte 120 Meilenstunden-Leistung anbetrifft, so ist die Zeitung, da stop watches (Sekundenuhren mit Hemmfeder) nicht in Anwendung gekommen sind und da die Zeit des Vorüberfahrens des Zuges an den Meilenstationen nicht angegeben ist, zwar selbst nicht sicher, dass ihre Mittheilung über diese auch in Amerika unerhört hohe Geschwindigkeitsziffer unbedingten Glauben finden werde (if an incredulous world will unreservedly accept the record), aber gleichwohl nimmt sie die Zahl als richtig an, da die Fahrzeiten, die der auf der Lokomotive mitgefahrene Ingeniör notirt habe, mit den Zeitangaben des Zugführers genau übereingestimmt hätten. Es darf die Frage aufgeworfen werden, ob es überhaupt als thunlich angesehen werden kann, die von dem Postzuge auf der Savannah-Floridabahn auf einer Strecke von nur 5 Meilen in Wirklichkeit geleistete übergrosse Fahrgeschwindigkeit auch ohne Geschwindigkeitsmesser mit einiger Genauigkeit festzustellen. Bei einer Versuchsfahrt mit 110 km/Std.-Grundgeschwindigkeit, die die königliche Eisenbahndirektion in Halle am 23. Juni v. J. auf der Bahnstrecke Berlin-Wittenberg von 94,8 km Länge hat ausführen lassen, haben, wie in Nr. 51 Jahrg. 1900 d. Ztg. mitgetheilt worden ist, sowohl der Lokomotivführer als auch die im Zuge befindlich gewesenen erfahrenen Techniker angegeben, dass es ihnen nicht möglich gewesen wäre, die Geschwindigkeit des Zuges, sobald sie 75 km/Std. überschritt, auch nur annähernd richtig zu schätzen. Ob die amerikanischen Eisenbahntechniker in dieser Hinsicht befähigter sind und ob ihre bezüglichen Schätzungen und Berechnungen vollen Glauben verdienen, kann man dahingestellt sein lassen. Dass Zweifel in dieser Beziehung gestattet sind, ergibt sich z. B. aus dem illustrirten Druckwerke „Der heutige Schnellzugdienst" von dem Ingeniör Camille Barbey, Basel 1899, worin der Verfasser, Direktor der Yverdon-St. Croixbahn, sich auf S. 73 und 74 wie folgt äussert: „Die Geschwindigkeitsmesser werden in grossem Maassstabe nur in der Schweiz angewandt, wo heutigen Tages alle Lokomotiven ohne Ausnahme damit versehen sind; es wäre wünschenswerth, dass sich ihre Annahme verallgemeinere, was die phantastischen Angaben von Geschwindigkeiten von 160 bis 180 km in der Stunde, die manchmal in den amerikanischen periodischen Schriften erscheinen, vernichten würde."

Schlusswort der Schriftleitung.

Der vorstehende Aufsatz war geschrieben, ehe die glänzenden, unbedingt zuverlässigen Ergebnisse der Versuchsfahrten der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen bekannt waren, über die wir in Nr. 90 S. 1390 d. Ztg. berichteten. Die dort erreichte Stundengeschwindigkeit von 160,2 km bildet unbedingt bis jetzt die höchste Leistung auf diesem Gebiet. Wir dürfen stolz sein, dass es Deutschland war, welches, wie schon zur See, nun auch zu Lande über Amerika und England diesen Schnelligkeitssieg davongetragen hat.

Der preussische Mittellandkanal und der Manchester-Seekanal.

Angesichts des Herannahens der parlamentarischen Jahreszeit haben, wie zu erwarten, die Kanalgegner ihre Waffen gegen den Kanalbau diesmal zeitig wieder aufgenommen und führen zu diesem Zwecke auch den altbeliebten Vergleich zwischen dem Manchester-Seekanal, der ja seinen Unternehmern einen finanziell unerfreulichen Erfolg geliefert hat, und dem geplanten Rhein-Elbekanal aufs neue vor. Ein lateinisches Sprüchwort sagt, dass jeder Vergleich hinkt, aber es will uns scheinen, als wenn dieser Fehler gerade bei diesem Vergleiche in so hohem Grade vorhanden sei, dass seine „Felddienstfähigkeit" vollständig ausgeschlossen ist. Wo mehr Unähnlichkeiten als Aehnlichkeiten vorhanden sind, darf man doch füglich die in dem einen Falle gewonnenen Erfahrungen nicht zu Schlussfolgerungen für den anderen Fall benutzen. Die „Nordd. Allgem. Ztg." weist deshalb u. E. mit vollem Rechte darauf hin, dass dem Manchester-Seekanal und dem Mittellandkanal nur das eine gemeinsam ist, dass sie beide beabsichtigen, die bisher zu hohen Transportkosten zu ermässigen, eine Absicht, die dort voll erreicht, hier aber unzweifelhaft ebenfalls erreicht werden wird. „Alle anderen Umstände sind so verschieden, dass ein Schluss von den wirthschaftlichen und finanziellen Erfolgen oder Misserfolgen des einen Unternehmens auf die Aussichten des anderen vollständig verfehlt ist. Dort ein für grosse Seedampfer zugänglicher Seeweg, hier ein für flachgehende Fluss- und Kanalschiffe eingerichteter Binnenlandkanal; dort gewaltige Baukosten von etwa 5 000 000 *M.* für ein Kilometer, hier trotz reichlichster Veranschlagung nur der zehnte Theil jenes kilometrischen Kostenbetrages; dort eine Ueberschreitung der ursprünglichen Anschlagskosten um das Doppelte, hier nach allen vorliegenden Erfahrungen ein reichliches Auskommen mit dem Voranschlag. Selbst der so viel berufene Dortmund-Emskanal hat trotz erheblicher Vergrösserung seiner ursprünglich geplanten Abmessungen nur eine Kostenüberschreitung von knapp ein Viertel der Anschlagssumme verursacht; alle anderen neueren Kanalbauten Preussens, wie der Mainkanal, der Oder-Spreekanal, die obere Oder, die Fuldakanalisirung usw., sind ohne Ueberschreitung fertiggestellt, und beim Kaiser Wilhelmkanal wurden noch Ersparnisse erzielt, trotzdem er viel leistungsfähiger ausgestaltet ist, als ursprünglich beabsichtigt war."

„Wirklich zutreffende Vergleichskanäle gibt es für den Rhein-Elbekanal überhaupt kaum; die anderweit gemachten Erfahrungen lassen sich nur bedingungsweise verwerthen, und dazu sind die Anlagen im eigenen Lande am geeignetsten. Auf diese haben denn auch die Kanalvorlagen der Regierung fast allein Bezug genommen und hinreichende Anhalte geboten, um unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse eine Prüfung der wirthschaftlichen und finanziellen Untersuchungen über den Rhein-Elbekanal zu ermöglichen. Die Entwickelung des Schiffsverkehrs am Oder-Spreekanal, an der oberen Oder und am Mainkanal lassen in der That die bestimmte Erwartung zu, dass ein in neuzeitlichen Abmessungen für Dampf- oder elektrischen Betrieb eingerichteter Rhein-Elbekanal von einem wirthschaftlichen und finanziellen Erfolge begleitet sein wird, wie ihn die alten, überlebten Kanäle allerdings nicht aufzuweisen vermögen, und wie er auch von den erheblich kürzeren und wirthschaftlich weniger bedeutungsvollen genannten neueren Kanälen nicht erwartet werden kann."

Diesen Ausführungen tritt jetzt die „Kreuzzeitung" in ihrer Ausgabe vom 13. d. Mts. mit dem Versuche entgegen, die aus dem Vergleiche beider Kanäle von ihrer Seite gezogenen Schlussfolgerungen zu retten, und geht dann zu folgendem erbitterten Ausfall über: „Aber in einem ist allerdings zwischen beiden Wasserstrassen ein grosser Unterschied: was dort Manchester ist, ist hier das reiche Ruhrkohlengebiet. Dass Manchester mit seinem Privatkapital zur Erniedrigung der Verkehrstarife gegen das ebenfalls private Eisenbahnkapital vorging, ist zu verstehen; dass aber der Staat zur Erniedrigung der Tarife seiner eigenen Eisenbahnen einen Kanalkonkurrenzbau vollführt, ist wiederum einer Anzahl ganz verständiger Menschen nicht verständlich."

Wir müssen gestehen, dass es uns befremdet hat, gerade in der „Kreuzzeitung" auf eine derartige Beweisführung zu treffen. Ist sie es doch gewesen, die dem von rein kaufmännischen Gesichtspunkten geleiteten Theile der Presse von jeher vor- und entgegengehalten hat, dass dem Staate höhere und würdigere Pflichten obliegen, als die Vertretung des rein fiskalischen Interesses. Die Begründung der wasserwirthschaftlichen Vorlage hat mit überzeugender Deutlichkeit dargethan und mit

allem Nachdruck betont, dass die Regierung den Kanalbau im allseitigen Interesse der verschiedensten Erwerbskreise und Verkehrsgebiete für nothwendig erachte und deshalb zu schweren Opfern bereit sei. Und demgegenüber glaubt die „Kreuzzeitung" einen wirksamen Trumpf auszuspielen, indem sie die Regierung auf die einseitige Wahrnehmung tarifarischer Interessen hinweist!

Schliesslich muss übrigens noch bemerkt werden, dass nach einer in der „Nationalzeitung" veröffentlichten kurzen Uebersicht über die Jahresergebnisse des Manchester-Seekanals die Zukunftsaussichten dieses Unternehmens doch keineswegs so ganz ungünstige sind. In den Jahren von 1894—1900 hat sich der Verkehr auf diesem Kanal von 926 000 auf 3 031 000 Registertons und die Roheinnahme von rund 2 000 000 ℳ. auf rund 6 000 000 ℳ. gehoben. Die Reineinnahme ist nicht angegeben, jedoch steht fest, dass der Ertrag freilich zu einer auskömmlichen Verzinsung des riesigen Anlagekapitals nicht ausreicht. Gleichwohl hat sich die Verkehrsentwickelung dort auch während der letzten Jahre fortdauernd in aufsteigender Linie bewegt, und es sind daher die Akten über diese Frage noch keineswegs geschlossen.

Hagena.

Ueber die Gleislage der elektrischen oder Pferdebahnen in öffentlichen Strassen.

Jede öffentliche Strasse sollte zunächst den Anwohnern, dann im weitesten Sinne den Besuchern der Anwohner und erst in letzter Linie dem Durchgangsverkehre dienen. Gesteht man die Richtigkeit dieses Grundsatzes zu — und er scheint mir deshalb richtig, weil alle Städte ihre Bewohner zu sogen. ortsstatutarischen oder Anliegerbeiträgen für die erste Offenlegung und Herstellung einschliesslich Befestigung neuer Strassen heranziehen —, dann muss auch bei der Anlage von Bahnen in den Strassen auf die Anlieger Rücksicht genommen werden.

Wie liegen nun die Bahnen in den Strassen? Gar mannigfaltig! Entweder liegen die Gleise zusammen in der Mitte der Strasse oder zusammen an einer Seite oder getrennt an jeder Seite. Dass sich die Lage im allgemeinen nach der Breite der betreffenden Strasse zu richten haben wird, erscheint selbstverständlich. Wie breit die Strasse aber mindestens sein muss, um den Bahnverkehr darin zu gestatten, hängt von der Breite der Strassenbahnwagen, von der Entfernung der Gleise von einander und von der Breite des Lastfuhrwerks ab. In vielen Fällen ist man in dem Bestreben, die Vortheile des Bahnverkehres auch den alten Stadttheilen zu Gute kommen zu lassen, zu weit gegangen und hat Gleise in so schmale Strassen gelegt, dass Fuhrwerk und Strassenbahn nebeneinander auf dem Strassendamm keinen Platz haben. Ein Fall ist mir bekannt, wo an einer Strassenecke sogar der Bürgersteig so knapp gehalten ist, dass ein Fremder dort vom vorbeifahrenden Strassenbahnwagen an die Wand gedrückt und, wenn ich nicht irre, getödtet wurde.

Die Breite der Strassenbahnwagen wechselt zwischen 2,0 und 2,2 m, die des Zwischenraumes zwischen den Wagen zwischen 0,3 und 0,8 m; zweckmässig wird der Zwischenraum nicht unter 0,6 m zwischen den Wagenkasten angenommen. Die grösste Ladebreite eines Strassenfuhrwerks darf man mit 3,0 m in Rechnung stellen und den Zwischenraum zwischen diesem und dem Strassenbahnwagen mit etwa 0,5 m.

Aus den anfangs erörterten Gründen ist es unbedingt nöthig, neben dem Verkehre der Strassenbahn auch dem des Landfuhrwerks die Möglichkeit, jeder Zeit die Strasse durchfahren zu können, offen zu halten. Demgemäss muss man fordern, dass auf jeder Seite der Strasse neben dem Bordstein zunächst Raum für Fuhrwerk in ausreichendem Umfange gelassen wird. Hieraus folgt, dass man eingleisige Bahnen nur in Strassen von mindestens $2{,}0$ bis $2{,}2 + 2\,(3{,}0 + 0{,}5) = 9{,}0$ bis $9{,}2$ m Fahrbahnbreite und zweigleisige bei in der Strassenmitte neben einander liegenden Gleisen nur da zulassen sollte, wo wenigstens $2\,(2{,}0$ bis $2{,}2) + 2\,(3{,}0 + 0{,}5) + 0{,}6 = 11{,}6$ bis $12{,}0$ m Breite zwischen den Bordsteinen zur Verfügung stehen. (Die Fahrbahn der Königsallee in der Kolonie Grunewald hat z. B. 12 m Breite.) Geschieht dies nicht, so werden zeitweise die Anlieger vom Fuhrwerksverkehre abgeschnitten, und bei lebhaftem Betriebe auf der Strassenbahn kann diese Abschneidung z. B. bei Umzügen oder bei Bauausführungen usw. sehr störend wirken. Legt man aber die Strassenbahn unmittelbar neben die Bordsteine und lässt in der Mitte Platz für den Frachtverkehr, so stehen die Fuhrwerke unnütz weit von den Häusern ab und die Bahnen gefährden den Verkehr zwischen den Häusern und dem Fuhrwerk. Warum man selbst bei sehr grossen Strassenbreiten neuerdings Bahngleise hart an die Bürgersteige verwiesen hat, das hat schon oft Verwunderung erregt. Früher legte man bei solchen Prachtstrassen die Gleise nie dicht an die Bordsteine, wie an folgenden Beispielen zu sehen: Kurfürstendamm in Charlottenburg, Hubertusallee in Kolonie Grunewald, Ringstrassen in Köln, Königsallee und Alleestrasse in Düsseldorf, Boulevard Botanique in Brüssel, Avenue des arts in Antwerpen usw. Von der zuletzt genannten Strasse sagt das Handbuch der Ingeniörwissenschaften Band I, Seite 610 (Ausgabe 1880): „Sehr zu loben ist hier die Anordnung des Tramways, welcher an einer der Mittelpromenaden entlang geht, somit die an den Gebäudeperrons anhaltenden Fuhrwerke in keiner Weise belästigt." Ferner heisst es auf derselben Seite von dem Boulevard de Waterloo in Brüssel: „Der Tramway liegt passend am Reitwege und belästigt in keiner Weise den Strassenverkehr."

Warum man diese alten bewährten Grundsätze verlassen, den Strassenbahnen unliebsame, häufige Verzögerungen und Gefährdungen, den Anliegern aber grosse Schwierigkeiten bereitet hat, das bleibt ein Räthsel.

Erwähnt möge noch werden, dass die Lage der Gleise hart am Bürgersteige schon zu Unglücksfällen Veranlassung gegeben hat, wenn z. B. beim Ausladen von Baustoffen das Gleis häufig überschritten werden musste.

Wie verkehrsstörend, ja zeitweise sogar den Verkehr geradezu lahmlegend die unzweckmässige Lage der Gleise in einer zu schmalen Strasse wirken kann, davon sich zu überzeugen, hat man fast jeden Tag am Schöneberger Ufer in Berlin Gelegenheit. Weil für Fuhrwerke nur auf einer Seite der Gleise Platz bleibt, so sieht man häufig, dass bei dem dort sehr lebhaften Verkehr eine ganze Reihe von Wagen auf der einen Strassenseite das eine Gleis benutzen und die elektrische Bahn aufhalten muss. Kommt es nun noch bei nassem Wetter und infolge der ungünstigen Steigung vor, dass ein Lastfuhrwerk sich festfährt und trotz aller Mühe längere Zeit nicht weiter kann, dann tritt eine heillose Verwirrung ein. Solche Verhältnisse sind beweiskräftig und rathen von Nachahmung ab!

Zum Schluss noch folgendes. Wenn man bei Prachtstrassen in der Mitte einen Reitweg, Fussweg mit Anpflanzungen oder ähnliches anordnet, so werden vielfach mit Recht die Gleise so gelegt, dass sie diesen mittleren Strassentheil umschliessen, aber man kann trotzdem die Strassenbahnreisenden leider nicht nach der Mitte hin aussteigen lassen, so lange man an dem Grundgesetz, rechts fahren und rechts aussteigen, festhält. Zum Schutze der Reisenden gegen das Ueberfahrenwerden hat man bei sehr starkem Verkehr wohl den zweckmässigen Ausweg gefunden, neben den Gleisen an den Haltestellen kurze Bahnsteige anzuordnen (z. B. auf dem Bahnhofsvorplatz in Düsseldorf, in Berlin auf dem Alexanderplatz und anderswo), die ihre Bestimmung vorzüglich erfüllen.

P.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die diesjährige **Generalkonferenz** der deutschen Eisenbahnverwaltungen findet am 20. Dezember d. J. in Berlin auf dem Potsdamer Bahnhofe statt. In der 52 Punkte umfassenden Tagesordnung befindet sich eine Anzahl von Abänderungsanträgen zur Geschäftsordnung der ständigen Tarifkommission, zu den Zusatzbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I Abtheilung A, zu den Allgemeinen Tarifvorschriften für den Güterverkehr, zu dem Verzeichnisse der sperrigen Stückgüter, zu dem Verzeichnisse der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife, zu der Güterklassifikation der Spezialtarife, zum Nebengebührentarif des Theiles I für den Personen-, Thier- und Güterverkehr, zu den Zusatzbestimmungen und Allgemeinen Tarifvorschriften für die Beförderung von lebenden Thieren und zu den Zusatzbestimmungen zur Eisenbahn - Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn - Personen- und Gepäcktarif, Theil I. Ueber die einzelnen wichtigeren Berathungsgegen-

stände werden wir berichten, sobald die Beschlüsse bekannt geworden sind.

— **Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel.** Der mit dem 30. September d. J. ausser Kraft getretene Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel wird unter Beschränkung des Empfangsgebietes auf die östlich von der Oder liegenden Theile der Provinzen Brandenburg und Pommern — ausgenommen die dem besonders ermässigten Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel schon zugewiesenen Kreise Arnswalde und Dramburg — für die Zeit vom 1 Dezember d. J. bis einschl. den 31. März 1902 wieder eingeführt. Der Tarif gilt — Ergänzung hinsichtlich der etwa beitretenden fremden Bahnen vorbehalten — für den Versand von sämmtlichen Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen, der Militäreisenbahn, der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, der oldenburgischen Staatsbahnen und von Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn.

— **Bautechnische Fachschulen.** Nach einer Mittheilung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die königlichen Eisenbahndirektionen ist in Erfurt eine staatliche Baugewerkschule eröffnet worden. Diese Anstalt tritt zu den unter Ziffer 3 Absatz 1 a der Ausführungsbestimmungen zur Prüfungsordnung für den Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen namhaft gemachten Fachschulen hinzu. Ferner sind bei den Baugewerkschulen in Breslau, Buxtehude, Deutsch-Krone und Frankfurt (Oder) Tiefbauabtheilungen eingerichtet worden. Wegen der vorzugsweisen Berücksichtigung der Schüler solcher Tiefbauabtheilungen bei der Annahme für den mittleren technischen Eisenbahndienst verweist der Minister auf seinen früheren Erlass vom 18. August 1900.

— **Ueber einen Eisenbahnunfall bei Glowno** (Eisenbahndirektionsbezirk Posen) wird amtlich vom 24. November gemeldet: „Der gestern, Sonnabend, 9 Uhr 29 Min. von Glowno nach Posen abfahrende gemischte Zug 450 stiess bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof mit einem aus der Richtung Gnesen kommenden Güterzug zusammen. Mehrere Wagen beider Züge entgleisten, von denen einige stark beschädigt bezw. zertrümmert wurden; ein Wagen IV. Klasse gerieth dadurch, dass der darin befindliche Ofen umfiel, in Brand, welcher sich auch noch zwei anderen Wagen mittheilte. Reisende sind nicht verletzt, vom Zugpersonal haben zwei Beamte ganz unerhebliche Verletzungen erlitten. Der Personenverkehr wird vorläufig durch Umsteigen auf der Unfallstelle aufrecht erhalten. Die Aufräumungsarbeiten werden voraussichtlich im Laufe des heutigen Tages soweit gefördert werden, dass der durchgehende Betrieb wieder aufgenommen werden kann. Glowno ist Station der Hauptbahn Posen-Thorn und der Nebenbahn Posen-Stralkowo.“

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis einschl. 22. November d. J. in 5 Arbeitstagen 86 401 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 280 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 92 978 und auf den Arbeitstag 18 595 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. November d. J. auf den Arbeitstag 1 315 und im ganzen 6 577 Doppelwagen oder 7,0 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Eisenbahnprojekt Kiel-Rendsburg.** Zur Erfüllung der gesetzlichen Bedingungen für den Bau dieser Nebenbahn sind durch Beschluss des Rendsburger Kreistages die erforderlichen Geldmittel zur Verfügung gestellt. Der Kreisausschuss hat beschlossen, statt der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens von der im Gesetze vorgeschriebenen unverzinslichen, nicht zurückzahlbaren Pauschsumme von 356 000 ℳ diejenige Summe zu zahlen, die der Minister der öffentlichen Arbeiten nach Abschluss der ausführlichen Vorarbeiten als auf den Kreis Rendsburg entfallenden Theilbetrag der Pauschsumme festsetzen wird. Wie der „Hamb. Korresp.“ erfährt, wird nach einer Mittheilung der Eisenbahndirektion in Altona diese Summe den Betrag von 88 000 ℳ nicht übersteigen. Da der Kreis den Grunderwerb nicht billiger herstellen kann, wird auf diese Weise eine nochmalige Erneuerung der Grunderwerbsverhandlungen vermieden.

— **Ueber Unregelmässigkeiten im Lokomotivkohlenverbrauch bei den oldenburgischen Staatsbahnen** lässt die grossherzogliche Eisenbahndirektion zu Oldenburg übertriebenen Zeitungsnachrichten gegenüber dem „Oldenb. Gen.-Anz.“ folgende Darstellung des Sachverhalts zugehen:

„1. Es handelt sich lediglich darum, dass eine grössere Anzahl von Lokomotivbeamten sich zum Verbrauche auf ihren Maschinen Kohlen verschafft hat, ohne darüber vorschriftsmässig zu quittiren. Die Kohlen wurden der Verwaltung also nicht entwendet, sondern ihrer Bestimmung gemäss verwendet. Die Beamten konnten zu diesem Zweck selbstverständlich jeder Zeit so viel Kohlen entnehmen, als der Dienst erforderte. Die unzulässige Entnahme ohne Quittung erfolgte in der Absicht, den nachgewiesenen Verbrauch niedrig zu halten, um höhere Ersparnissprämien zu erlangen. 2. Wieviel Kohlen auf diese Weise der Kontrole entzogen sind, weiss niemand. Die Beamten, auf deren Geständniss unsere gesammte Kenntniss der Unregelmässigkeit beruht, erklären, dass es sich nur um ziemlich geringe Mengen, die sie nicht beziffern können, handele. Es ist sehr wohl möglich, dass sie hierbei mit der vollen Wahrheit etwas zurückhalten, immerhin ist die Gesammtmenge nicht so gross, dass sie bei der Kontrole des Magazins besonders fühlbar geworden ist. Es hatte sich hierbei allerdings ein Fehlbetrag ergeben, jedoch ging er nicht über die Fehlergrenze, mit der überhaupt gerechnet werden muss, hinaus. Nicht dieser Fehlbetrag, sondern der auffallend geringe Kohlenverbrauch einzelner Führer hat uns veranlasst, eine Untersuchung einzuleiten. Die Nachricht einiger Blätter, dass 280 Wagenladungen Kohlen entwendet seien, ist ganz fehlgehend. 3. Vom dienstlichen Standpunkt müssen wir die Vorkommnisse tief beklagen und schwer verdammen, wir sind deshalb auch mit den härtesten Disziplinarstrafen gegen die Betheiligten vorgegangen. Auf der anderen Seite ist zu berücksichtigen, dass die Verführung, von den fiskalischen Kohlen, die ja ihrem Zweck nicht entfremdet werden, heimlich etwas an sich zu nehmen, gross ist, und es kommen wohl bei allen Eisenbahnverwaltungen, die das Ersparnissprämiensystem haben, derartige Unregelmässigkeiten vor, allerdings häufig ohne dass sie aufgedeckt werden. Für das Publikum liegt u. E. kein Anlass zur Erregung vor, und hätte man es u. E. getrost der Verwaltung überlassen können, sich dieserhalb mit ihrem Personal auseinanderzusetzen.

Im vorliegenden Fall sind die Schuldigen hart genug getroffen und viele werden mit ihren Familien noch lange Zeit schwer unter der Strafe leiden. Es wäre in der That sehr bedauerlich, wenn die Sucht einiger Blätter nach sensationellen Nachrichten der Sache eine andere Wendung gäbe und viele Familien geradezu ins Elend brächte.“

— **Ueber bayerische Lokalbahnbauten und die sogen. süddeutsche Eisenbahngemeinschaft** hat sich der bayerische Ministerpräsident Freiherr v. C r a i l s h e i m in der Sitzung der Abgeordnetenkammer vom 21. November d. J. folgendermaassen ausgesprochen: „Die Forderung, dass der Staat den Ausbau des Lokalbahnnetzes durch Subventionirung von Privatbahnen fördern solle, ist durch die Thatsache überholt, dass seit Anfang der 80er Jahre von diesem Hause die von der Staatsregierung beantragte Subventionirung der Privatbahnen abgelehnt und die königliche Eisenbahnverwaltung hierdurch zu dem System des Staatsbahnbaues gedrängt wurde. Wir stehen jetzt mitten im System der Staatsbahnbauten, und es ist schon aus finanziellen Gründen nicht möglich, daneben noch private Unternehmungen zu unterstützen. Nicht mit Unrecht wurde auch darauf hingewiesen, dass wir gerade in der letzten Zeit mit Privatbahnen schlechte Erfahrungen gemacht haben. Was die schmalspurigen Bahnen anlangt, so ist das eine rein technische Frage, die von Fall zu Fall zu entscheiden ist. Kein Land erfreut sich so grosser staatlicher Fürsorge in Bezug auf das Lokalbahnwesen als Bayern. Wenn wir in Bayern den Regierungsbezirken und Distrikten so grosse Opfer zumuthen wollten, wie das in Preussen geschieht in Bezug auf den Bau von Lokalbahnen, so würde wohl gar nichts zustande kommen. Ein noch rascherer Ausbau der Lokalbahnen ist nicht möglich: 1. weil die Generaldirektion der Eisenbahnen eine grössere technische Aufgabe neben ihren sonstigen Arbeiten nicht erfüllen kann und 2. weil ein noch rascherer Ausbau die Staatsfinanzen in bedenklicher Weise in Anspruch nehmen würde. Schon jetzt ist die Eisenbahnschuld in bedeutendem Maasse angewachsen. Es muss schon, um diejenigen Anlehen zu verzinsen, die bereits genehmigt sind, die Eisenbahnrente in der nächsten Zeit ziemlich wachsen, namentlich auch infolge des Anwachsens der Pensionslast. Es wäre bedauerlich, wenn wieder allgemeine Staatsmittel zur Deckung der Zinsen der Eisenbahnanlehen in Anspruch genommen werden müssten. Der Abg. Neuner verlangte, dass Privaten, die eine Baukonzession erhalten, dabei auch schon die Verpflichtung zum Bau der Bahn auferlegt werden soll. Es ist unmöglich, gleich mit der Projektirungskonzession schon die Verpflichtung zum Bau festzusetzen. Der Wunsch des Abg. Brach, dass der Ausbau der Lokalbahnen den Eisenbahndirektionen übertragen werde, ist längst erfüllt, nur bei grösseren und schwierigeren Lokalbahnen werden noch eigene Bausektionen gebildet. Niederbayern kann, bei den Kosten, die für dortige Bahnbauten aufgewendet wurden, nicht als vernachlässigt bezeichnet werden. In Berücksichtigung muss auch das Verkehrsbedürfniss gezogen werden, das in Niederbayern geringer ist, als in anderen Kreisen; gleichwohl wird auch für Niederbayern noch etwas geschehen.

Ueber die s ü d d e u t s c h e E i s e n b a h n g e m e i n-

schaft habe ich mich schon neulich ausgesprochen. Ich weiss eigentlich nicht recht, was darunter verstanden werden soll. In der Presse versteht man darunter gewöhnlich eine Vereinfachung der Tarife in Bezug auf die Personenbeförderung; die Vereinfachung und Vereinheitlichung soll aber nur durch eine Herabsetzung der Personentarife herbeigeführt werden. Ich vermag nicht einzusehen, dass gerade dieser Punkt von so kardinaler Wichtigkeit für die Selbständigkeit der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen wäre. Die Vereinfachung der Personentarife ist jetzt bereits in ziemlich hohem Grade gewährt, weil die Personentarife ohnehin nahezu gleich sind. Es bestehen sowohl für die einfachen wie für die Rückfahrkarten die nämlichen Grundtarife bei den süddeutschen Eisenbahnen, nur mit der Ausnahme, dass in Bayern der Grundtarif für die I. Wagenklasse etwas höher ist. Im übrigen hat Baden die Kilometerhefte, Württemberg die Landeskarten und Bayern den ausgedehnten Vorortverkehr auf Grund des Tarifes von 2 ₰ für das Kilometer. Die süddeutsche Eisenbahngemeinschaft ist also bis zu einem ziemlich weitgehenden Grade bereits hergestellt. Es sind Verhandlungen im Gange, die die weitere Vereinfachung und Vereinheitlichung der Tarife bezwecken, und es werden in nicht ferner Zeit wieder Besprechungen über diese Frage stattfinden. Ich muss aber darauf hinweisen, dass eine erhebliche Verbilligung des Personentarifs nur in der Zeit guter finanzieller Verhältnisse denkbar ist, da sie auf Jahre hinaus einen erheblichen Ausfall an Einnahmen bringt. Was man sonst unter süddeutscher Eisenbahngemeinschaft versteht, das hängt von der individuellen Auffassung ab. Wir haben bereits mit den übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen eine Menge gemeinschaftlicher Einrichtungen; wir werden aber jede Vereinbarung ablehnen, welche die Selbständigkeit der bayerischen Eisenbahnverwaltung in irgend einer Weise beeinträchtigen könnte."

— **Leipziger Centralbahnhof.** Für die Erbauung dieses Bahnhofs ist, nach der „Magd. Ztg.", in den sächsischen Etat für 1902/3 ein Betrag von 14 800 000 ℳ als erste Rate eingestellt worden. Danach ist anzunehmen, dass mit den ersten Arbeiten im nächsten Jahre begonnen wird. Es ist die Erbauung eines Kopfbahnhofs nach dem Muster des Frankfurter Centralbahnhofes, der sich gut bewährt hat, beschlossen. Dieser Kopfbahnhof wird dem Stadtinnern sehr nahe bleiben. Die sächsischen Gleise werden (von der Stadt aus) rechts, die preussischen links liegen. Die Gesammtkosten sind dieser Quelle zufolge bisher auf rund 100 000 000 ℳ (für beide Regierungen) berechnet. Danach würde der Leipziger Centralbahnhof wohl der theuerste der Welt werden.

— **Stückgutabfuhr vom Centralbahnhof München.** Die nach § 68 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung abzugebenden Erklärungen der Empfänger, die ihre Güter selbst abholen oder sich anderer als der von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer (bahnseitiger Rollführer) bedienen wollen, haben bei der Güterstation München C. B. eine so hohe Anzahl erreicht und unterliegen überdies einem derart häufigen Wechsel, dass die pünktliche und zuverlässige Abfertigung der angekommenen Stückgüter in hohem Grade gefährdet erscheint. Im allgemeinen Verkehrsinteresse hat daher die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen verfügt, dass mit dem 31. Januar 1902 die Gültigkeit aller bei der Güterstation München C. B. abgegebenen Erklärungen und Vollmachten hinsichtlich der Abholung und Zustellung der Stückgüter erlischt. Vom 1. Februar 1902 an werden die angekommenen Eil- und Frachtstückgüter durch die bahnseitige Rollfuhrunternehmung zugestellt, sofern nicht bis zum 16. Januar 1902 eine neue Erklärung oder Vollmacht bei der Güterstation München C. B. abgegeben wird. Diese Erklärungen und Vollmachten, welch' letztere nur auf einen der zur gewerbmässigen Stückgüterabfuhr in München C. B. zugelassenen Unternehmer lauten dürfen, sind zur Benutzung der von der genannten Dienststelle kostenlos zu beziehenden Formulare auszustellen.

Die Gültigkeit der Erklärungen und Vollmachten ist künftig auf ein Kalenderjahr beschränkt; sie müssen daher auch für die folgenden Jahre jedesmal erneuert werden und zwar bis zum 16. Dezember jeden Jahres, wenn sie zum Beginn des neuen Jahres für dessen Dauer Beachtung finden sollen. Die Erklärungen und Vollmachten können während des Kalenderjahres jederzeit zurückgezogen werden. Geschieht dies oder werden die Erklärungen und Vollmachten nicht jeweils bis zum 16. Dezember erneuert, so greift die Zustellung durch die bahnseitige Rollfuhrunternehmung Platz. Jede sonstige Aenderung dieser Erklärungen und Vollmachten kann nur ausnahmsweise in Fällen nachgewiesener Dringlichkeit und eines besonderen Bedürfnisses durch die Eisenbahnbetriebsdirektion München zugelassen werden. Dagegen können im Laufe des Kalenderjahres neu entstehende Firmen ihre erstmaligen Erklärungen und Vollmachten für den Rest des betreffenden Jahres abgeben.

Wagenladungsgüter sowie solche Eil- und Frachtstückgüter, die der bahnseitigen Zustellung nicht unterliegen, werden von vorstehenden Maassnahmen nicht betroffen. Hinsichtlich der Eil- und Frachtstückgüter, die einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung zu unterziehen sind, bewendet es bei dem bisherigen Verfahren.

— **Die Verstaatlichung der pfälzischen Eisenbahnen,** d. h die Anschliessung derselben an die bayerischen Staatsbahnen, beschäftigte dieser Tage, wie die „Köln. Ztg." meldet, den pfälzischen Landrath. Ihm lag die von den Städten Kaiserslautern und Pirmasens ausgehende, von zahlreichen pfälzischen Gemeindeverwaltungen unterschriebene, allerdings auch von den Stadtverwaltungen einiger grösseren Städte missbilligte Eingabe über die Verwendung der Ueberschüsse der pfälzischen Bahnen nach der Verstaatlichung vor, die auch dem Ministerium des Innern zugegangen ist. Die Eingabe fordert bekanntlich unter anderem, dass von den Ueberschüssen später nicht mehr an die Staatskasse abzugeben sei, als die Bahnen der übrigen Kreise abgeben könnten, dass diese Summen vielmehr zu ausschliesslich pfälzischen Zwecken, besonders aber zum Weiterausbau des Bahnnetzes verwendet werden sollen. Der Widerspruch, auf den die mancherlei Wünsche der Eingabe in der Pfalz stiessen, erklärt sich aus dem Umstande, dass der bayerische Staat seit Jahren und besonders auch jetzt wieder an die Aktionäre der pfälzischen Bahnen, denen er einen bestimmten Dividendensatz verbürgt, beträchtliche Summen zu zahlen hat, dass man ihm daher nach der Verstaatlichung billigerweise die Ueberschüsse von vornherein unmöglich vorenthalten dürfe. Indess hat die Eingabe jetzt auch die grundsätzliche Billigung des Landraths erhalten, denn es wurde folgende Resolution angenommen: „Ueber den an die königliche Staatsregierung sowie an den Landrath gerichteten Antrag der Stadtverwaltungen von Kaiserslautern und Pirmasens geht der Landrath zur Tagesordnung über, in der Ueberzeugung, dass nach der eventuellen Verstaatlichung der pfälzischen Eisenbahnen über dieselbe gesonderte Rechnung geführt werde und dass etwa sich ergebende Ueberschüsse derselben in erster Linie zur Förderung der Interessen der Pfalz, insbesondere zum baldigen Ausbau des pfälzischen Eisenbahnnetzes durch die Staatsregierung verwendet werden."

— **Zur Personentarifreform in Württemberg.** Der in Nr. 89 d. Ztg. besprochenen ständischen Druckschrift, enthaltend den Bericht der Tarifkommission über eine Vereinfachung und Verbilligung der Personentarife, entnehmen wir folgende Ausführungen von allgemeinem Interesse aus den Verhandlungen. In der ersten Sitzung erschien der Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden in Begleitung von Staatsrath v. Balz und Direktor v. Dopffel. Nachdem der Berichterstatter Abg. Haussmann-Balingen den Inhalt der früheren Kommissionsverhandlungen vorgetragen, die verschiedenen Möglichkeiten und Formen einer Tarifermässigung erörtert, die Ermässigung der Unterklasse auf 2,3 ₰ nach dem früheren Programm als nicht genügend bezeichnet, den Aufbau der Reform auf 2 ₰ für die Unterklasse empfohlen und eine Reform des Gepäcktarifs für geboten erklärt hatte, gab der Staatsminister Freiherr v. Soden Mittheilungen und Darlegungen, die er ausdrücklich als vertraulich bezeichnete mit dem Anfügen, dass sich die Tariffrage seit den letzten ministeriellen Eröffnungen nicht unwesentlich verändert habe. Es seien weitere Schritte und Entschliessungen im Laufe des Herbstes, vielleicht schon im September oder Oktober, in Aussicht zu nehmen. Staatsrath v. Balz hält einen Meinungsaustausch im Schoosse der Kommission für zweckmässig und gibt sodann nähere Mittheilung über die Einführung der 45tägigen Rückfahrkarten. Die Statistik lehre, dass die Rückfahrkarten am 1., 2., 3. und 4. Tage die stärkste Benutzung aufweisen, dass sie bis zum 8. Tage sehr rasch sinke und dass am 9. und 10. Tage nur ein geringer Prozentsatz der Reisenden von der Rückfahrkarte noch Gebrauch mache. Nach Lage der Verhältnisse habe die Einführung der 45tägigen Gültigkeit sich aber auch für das württembergische Bahngebiet empfohlen. Die Maassregel sei im Einverständniss mit Bayern und Baden von Württemberg sodann gleichzeitig für den Verkehr mit anderen deutschen Bahnen verfügt worden. In der Tariffrage selbst sei auch seine Ansicht, dass, wenn mindestens 70 % der Reisenden zu Ausnahmetarifen mit einer Mindestermässigung in Höhe der Rückfahrkarten bereits jetzt fahren, die heutigen Grundtaxen keine dauernde Berechtigung haben. Der halbe Preis der Rückfahrkarte müsse die Grenze der Tarifermässigung nach oben bezeichnen. Der Regierungsvertreter gab sodann einen Ueberblick über die bisherigen Reformmaassregeln und ihren Zusammenhang: 10tägige Rückfahrkarte zuerst von Bayern eingeführt, alsbald von Württemberg und später von Baden aufgenommen; badisches Kilometerheft, württembergische Landeskarte und jetzt preussische 45tägige Geltungsdauer der Rückfahrkarten. Mit solchen Einzel- und Ausnahmebestimmungen könne auch nach Ansicht der württembergischen

Eisenbahnverwaltung die Reform nicht abgeschlossen sein. Die Eisenbahnverwaltung sei zu dem gleichen Ergebniss gekommen, wie die Kommission, nämlich zu der Bevorzugung einer generellen und nicht einer partiellen Ermässigung. Auch die fallende Staffel des österreichisch-ungarischen Zonentarifs sei bei unserer grösseren Verkehrsdichtigkeit nicht angezeigt.

Die Verwaltung habe im Hinblick auf den Nahverkehr statistische Stichproben machen lassen, welche erklärliche, wenn auch zuerst überraschende Abweichungen zeigen. Bei Annahme einer Nahverkehrszone von 20 km entfalle auf diesen Nahverkehr vom Gesammtverkehr der betreffenden Stationen in Stuttgart 24,7 %, in Balingen 26,17 %, in Roth a. See 52 %. Der kleinste Ort habe relativ den stärksten, der grösste den geringsten Nahverkehr. Bei Ermässigung der III. Klasse auf 2 ₰ für den Nahverkehr und Festsetzung von Nahverkehrszonen von 20 km würde der Ausfall 783 000 ℳ, von 25 km dagegen 873 000 ℳ betragen. Aber es sei dem Berichterstatter zuzustimmen, dass die technischen Schwierigkeiten einer Verbilligung nur des Nahverkehrs angesichts der Umgehungsgefahr nicht zu unterschätzen seien. Die Maassregel einer Verbilligung des Fahrpreises nur für einzelne Züge empfehle sich auch nicht. Das Kilometerheft sei mit seinen Beurkundungsakten lästig, die Berechnungsarbeit für die Verwaltung gross und die Schnellzugüberfluthung bahntechnisch misslich.

Was die generelle Ermässigung auf 2 ₰ anlange, so werde zwar eine Verkehrssteigerung eintreten, aber in dem zum Ausgleich nöthigen Umfang doch erst nach einigen Jahren, insbesondere deshalb, weil auch, wie die Kommission mit Recht in Aussicht nehme, eine Steigerung des Betriebsaufwandes zu erwarten sei. Im übrigen sei Württemberg im Jahre 1890 dem Maybach'schen Reformvorschlage nicht abgeneigt gewesen, und auch bei den Verhandlungen der letzten Jahre habe Württemberg den Reformgedanken mehrfach betont. Die Entscheidung selbst könne aber naturgemäss nicht von dem Ressort der Eisenbahn allein, sondern nur unter Zustimmung des Finanzministeriums getroffen werden. — Für den Gepäcktarif sei eine Ermässigung und Vereinfachung im Sinne des Berichterstatters durch Einführung von grossen Gewichtszonen und eine dadurch ermöglichte Abschätzung angezeigt.

In einer anschliessenden Erörterung sprach Staatsminister v. Soden den Wunsch aus, dass die Ausführungen des Referenten in schriftlicher Form der Verwaltung zugänglich gemacht werden mögen. Der Berichterstatter sagte einen schriftlichen Bericht zu. Die Mitglieder der Kommission präzisirten sodann ihren Standpunkt. Freiherr v. Wöllwarth erklärte sich als Anhänger einer Fahrpreisermässigung für I., II., III. und eine neu einzuführende IV. Klasse auf 6, 4, 2,3 und 2 ₰. Am 17. September trat sodann die Kommission zur Entgegennahme des schriftlichen Berichts des Referenten und zur Beschlussfassung zusammen.

— **Bau weiterer Nebenbahnen in Württemberg.** Aus einer soeben erschienenen ständischen Druckschrift, betreffend den Entwurf eines Gesetzes über den Bau von Nebeneisenbahnen in der Finanzperiode 1901/1902, ist folgendes hervorzuheben: Für den Bau von Nebeneisenbahnen durch den Staat kommen in der Finanzperiode 1901/1902 zur Verwendung 250 000 ℳ, und zwar: 1. für eine Bahn von Laupheim nach Schwendi, erste Rate 150 000 ℳ, 2. für eine Bahn von Rossberg nach Wurzach, erste Rate 100 000 ℳ. Ausser freier Hergabe von Grund und Boden ist von den bei der Bahn Laupheim-Schwendi Betheiligten ein baarer Baukostenbeitrag von 50 000 ℳ, von den bei der Bahn Rossberg-Wurzach Betheiligten ein solcher von 25 000 ℳ zu leisten.

Als letzte Raten werden bestimmt für die durch den Staat erbauten Nebeneisenbahnen: 1. von Biberach nach Ochsenhausen 200 000 ℳ, 2. von Güglingen nach Leonbronn 150 000 ℳ, 3 von Beilstein nach Heilbronn 500 000 ℳ.

Die Staatsregierung wird ferner ermächtigt, als Staatsbeiträge zum Bau von Nebeneisenbahnen durch Privatunternehmer zu gewähren: 1. für eine Bahn von Jagstfeld nach Neuenstadt 28 000 ℳ, 2. für eine Bahn von Amstetten nach Gerstetten 32 000 ℳ, 3. für eine Bahn von Schorndorf nach Welzheim 35 000 ℳ, 4. für eine Bahn von Vaihingen an der Enz Bahnhof nach Enzweihingen 24 000 ℳ für je 1 km Bahnlänge.

Durch den Staat sind ferner, vorbehaltlich der von den Betheiligten zu übernehmenden Leistungen, Nebeneisenbahnen: 1. von Tübingen nach Herrenberg, 2. von Kirchheim unter Teck nach Weilheim an der Teck zu bauen.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Oktober d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 881,86 (1 826,11) km befördert 3 200 608 (3 290 809) Personen, 842 808 (845 751) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 712 000 (1 771 792) ℳ, aus dem Güterverkehr 3 306 000 (3 535 588) ℳ, aus sonstigen Quellen 292 000 (350 000) ℳ, im ganzen 5 310 000 (5 657 380) ℳ, weniger gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres 347 380 ℳ. Vom 1. April bis letzten Oktober d. J. betrugen die Einnahmen 35 047 000 ℳ, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres weniger 158 786 ℳ.

— **Deutscher Eisenbahnerverband.** Nach einer Meldung der Münchener „Allg. Ztg." wurden in Neu-Ulm dieser Tage in Anwesenheit von Vertretern der bayerischen, württembergischen, preussischen und badischen Eisenbahnerverbände die einleitenden Schritte zur Gründung eines grossen deutschen Eisenbahnerverbandes gethan, dem voraussichtlich vorläufig sogleich 65 000 Mitglieder beitreten werden. Der Verband soll am 1. Januar 1902 bereits ins Leben treten.

— **Unterstaatssekretär Lehmann.** Der soeben zum Wirklichen Geheimen Oberfinanzrath und Unterstaatssekretär im preussischen Finanzministerium ernannte bisherige Geheime Oberfinanzrath Lehmann ist aus der preussischen Staatseisenbahnverwaltung hervorgegangen. Er stammt aus Oldenburg i/Grhth., wurde dort im Jahre 1875 als Amtsassessor angestellt und trat dann einige Jahre später in den preussischen Staatseisenbahndienst über. Nach Beendigung seiner Ausbildungszeit in diesem war er als Hilfsarbeiter im preuss. Ministerium der öffentlichen Arbeiten und demnächst bei der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. als Tarifdezernent thätig. In dieser Stellung lenkte er die Aufmerksamkeit des damaligen Oberbürgermeisters Dr. Miquel auf sich, der dann als Finanzminister im Jahre 1891 Herrn Lehmann aus der Stellung als Direktor des königlichen Eisenbahnbetriebsamts zu Braunschweig in das Finanzministerium berief. Hier bearbeitete er die Angelegenheiten des Eisenbahnetats. Auch in weiteren Kreisen bekannt geworden ist der lebhafte Antheil, den er als Kommissar des Finanzministers an den Arbeiten für die im Jahre 1895 ins Leben gerufene Neuorganisation der preussischen Staatseisenbahnverwaltung nahm. Auch schriftstellerisch ist der jetzige Unterstaatssekretär Lehmann hervorgetreten. Im Jahre 1888 veröffentlichte er „Erläuterungen zum deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, zur Erleichterung des praktischen Gebrauchs", die allgemeine Anerkennung fanden.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbaumeister Kühn in Breslau zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Eisenbahnverstaatlichung.** In der am 25. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Staatseisenbahnraths nahm der Handelsminister Anlass, mit Bezug auf die in der letzten Sitzung des Industrieraths erfolgte Kundgebung dieser Körperschaft zu Gunsten der Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung folgendes auszuführen: „Auf die sachlich in hohem Maasse beachtenswerthen Anträge habe ich die besondere Aufmerksamkeit des Eisenbahnministeriums wie des Finanzministeriums gelenkt. Gewiss muss auch das Handelsministerium in Uebereinstimmung mit dem Industrierath eine wohlbedachte und planmässige Fortführung der Eisenbahnverstaatlichung in manchen Belangen als sehr wünschenswerth bezeichnen, und gewiss befindet sich das Handelsministerium auch mit jenen Anschauungen des Industrieraths in Uebereinstimmung, welche rücksichtlich der zeitlichen Folge einer allfälligen Verstaatlichung in erster Reihe auf jene Verkehrswege hinweisen, welche für die Sicherung und Behauptung sowie die Stärkung unserer wirthschaftlichen Stellung in Betracht kämen. Allein die Frage der Eisenbahnverstaatlichung stellt sich — und ich kann hier nur die bezüglichen Ausführungen des Eisenbahnministers in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. Oktober wiederholen — unter den obwaltenden Umständen als ein grosses wirthschaftspolitisches Problem dar, dessen gedeihliche Lösung die Austragung einer Reihe von Fragen voraussetzt, welche zu den allerschwierigsten ihrer Art zu rechnen sind. Es kommen hier nicht nur juridische Fragen des verwickelten Einlösungsrechts und Fragen der Tarifpolitik in Betracht, welche angesichts der Ertragsverhältnisse der Staatsbahnen an sich eine grosse Behutsamkeit erheischen, sondern auch sehr ernste finanzielle Momente und bedeutsame Fragen des Eisenbahnkredits, welche reiflicher und gründlicher Erwägung bedürfen. Wie den Herren bekannt ist, entzieht sich die Regierung keineswegs der Erörterung dieses Gegenstandes, welcher ja auch anderwärts in Verhandlung steht. Es bedarf keiner Versicherung, dass besonders das Handelsministerium sich dem Werthe und der Bedeutung einer wirksamen verkehrspolitischen Vorsorge, wie sie im System der Staatsbahnen liegt, nicht verschliesst und darum, so weit seine Zuständigkeit reicht, dieser Frage und ihrer weiteren Verfolgung nachhaltige Aufmerksamkeit zuzuwenden nicht unterlassen wird."

Ein Mitglied des Industrieraths knüpfte an die Erklärungen des Ministers an und besprach die Frage der Fortsetzung der

Verstaatlichung, insbesondere vom Standpunkte der Tarifpolitik. Es werde, wie der Redner erwähnte, von verschiedenen Seiten behauptet, dass die staatliche Tarifpolitik überhaupt verfehlt gewesen sei, dass die Tarife zu niedrig seien, der Staatszuschuss sich noch vergrössern müsste, wenn die Verstaatlichung der Bahnen fortgesetzt würde, und dass dem Abschlusse der Verstaatlichung die allgemeine Tariferhöhung folgen müsse. Sollen wir — sagte der Redner — angesichts dessen seitens des Industrieraths das Gutachten über die Fortsetzung der Verstaatlichung, insbesondere der Staatseisenbahngesellschaft und der Kaschau-Oderberger Bahn, aufrecht halten?

In Preussen haben im Jahre 1879 die Staatsbahnen einen Abgang von 16 000 000 ℳ. ausgewiesen; auch dort habe man damals gleiche Einwendungen gegen die Verstaatlichung erhoben, und der preussische Landtag habe nur mit einer Mehrheit von einigen Stimmen den Kommissionsbeschluss, welcher gegen die Fortsetzung der Verstaatlichung lautete, zurückgewiesen. Preussen habe weiter verstaatlicht, es habe das reine Staatsbahnsystem, es habe die Tarife nicht erhöht, sondern herabgesetzt, seine Rohstofftarife seien noch niedriger als die österreichischen und das Land befinde sich bei dieser Tarifpolitik wohl. Bei uns finde man seltsamerweise unter den Eiferern für die Tariferhöhung dieselben Personen, welche unermüdlich die Pauke für die, wie von vornherein als feststehend angesehen wird, der Ertragsfähigkeit entbehrende dritte Bahnverbindung nach Triest geschlagen haben und die selbst für den Bau von Wasserstrassen in gebirgigen Gebieten eintreten. Wasserstrassen ohne Wasser, eigentliche Schiffsbahnen zum Zwecke billiger Verfrachtungen bauen und die Geldmittel durch Erhöhung der Bahntarife erlangen zu wollen, das wäre widersinnig.

Zuerst sei zu erörtern, ob angesichts der Bedenken der betheiligten Ministerien und des Einwandes, dass durch die beantragten Verstaatlichungen der Einnahmenausfall der Bahnen sich erhöhen müsse, eine Aenderung des Beschlusses des Industrieraths vom 6. Mai erfolgen solle. Es müsse festgestellt werden, dass es sich nicht um die Uebernahme von nothleidenden, sondern von ertragfähigen Bahnen handele, und dass die Ablösung nach dem Durchschnittserträgnisse der letzten Jahre und Zahlung einer Rente in der entsprechenden Höhe erfolgen werde. Man habe unter diesen Umständen nur zu untersuchen, welche Veränderungen in den Einnahmen der Staatseisenbahngesellschaft entstehen werden, wenn die Tarife der Staatsbahnen zur Anwendung kommen würden. Ein Vergleich der Stationstarife Bodenbach-Prag, Brünn-Wien der Staatseisenbahngesellschaft ergebe, dass selbe sogar billiger seien, als sie nach den Sätzen der Staatsbahnen wären. Nicht unwesentlich sei der Ausfall, welcher aus der Durchrechnung der Tarife entstehen würde. Doch müsse wiederholt werden, dass schwerwiegende handelspolitische Gründe für die Verstaatlichung der Staatseisenbahngesellschaft sprechen, Gründe, gegen welche die Besorgniss eines Einnahmenausfalles gewiss zurückzustellen ist.

Hinsichtlich der Kaschau-Oderberger Bahn müsse man neuerlich darauf hinwirken, dass die Trennung der Netze der sogenannten gemeinsamen Bahnen eine Forderung des mit Ungarn abzuschliessenden wirthschaftlichen Abkommens werden möge.

Fasse man die Bilanz unserer Staatsbahnen ins Auge, so müsse man eigentlich zwischen Kommerzbahnen, militärischen und Kultur- und politischen Bahnen unterscheiden. Die Ausgaben für militärische, Kultur- oder politische Zwecke müssen gerechterweise von der Allgemeinheit im Wege des Staatsbudgets getragen werden. Es wäre unbillig, dieses Opfer aus allgemeinen staatlichen Rücksichten e i n e m Bevölkerungskreise oder einzelnen Erwerbsgruppen aufzuerlegen. Ferner müsse man in Betracht ziehen, dass durch unglückselige Konzessionsurkunden und ebenso unglückliche Bauführungen der Staat einige Bahnen um das mehrfache ihres kommerziellen Werthes übernehmen musste. Man habe, wenn man eine solide Bilanz aufstellen wolle, die Verpflichtung, hier grosse Abschreibungen vorzunehmen. Vollziehe man diese Abschreibungen und scheide man die Kosten und Ausgaben für Militär-, ferner für Kultur- oder politische Bahnen aus, dann stelle sich die Rechnung wesentlich günstiger. Aber selbst wenn auch dann noch ein Ausfall sich ergäbe, so sei zu erinnern, dass die Bahnen des Staates ebenso wenig wie Post oder Strassen als Erwerbsunternehmen und blosse Einnahmequellen angesehen werden dürfen. Sie dienen eben der Staatswohlfahrt, sie seien mächtige Werkzeuge der Volkswirthschaft zur Hebung der Produktion, der Industrie, des Gewerbes und des Handels sowie der Steuerkraft. Wer vermöge zu behaupten, dass die ermässigten Bahntarife ein Nachtheil für den Staat waren? Hätten Millionen Hände in gleichem Maasse Arbeit und Verdienst gefunden, wenn die Tarife höher wären? Hätte Oesterreich eine aktive Handelsbilanz gehabt? Und in welchem Zustande wäre unser Geldwesen wie der Staatskredit geblieben, wenn die aktive Handelsbilanz nicht die passive Zahlungsbilanz gedeckt hätte? Auf welcher wirthschaftlichen Stufe ständen wir? Die Steuerkassen hätten sich schwerer gefüllt, wenn sich nicht die Staatsbahnen in den Dienst der Handelspolitik und der Produktionsförderung gestellt hätten. Der Fehlbetrag in der Bedeckung des Erfordernisses der Staatsbahnen finde aber reichlichen Ausgleich in den Steuereinnahmen. Das Handelsministerium und das Ackerbauministerium, sie vertreten die produktiven Stände. Diese seien es, welche Arbeit schaffen, deshalb müsse ihre Stimme schwer in die Waagschale fallen; möge der Handelsminister auch weiter ein eifervoller Verfechter ihrer Interessen sein.

— Gerichtsverfahren in Eisenbahnstrafsachen. In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. d. Mts. wurde an den Justizminister und den Eisenbahnminister eine Anfrage gerichtet, welche im wesentlichen wie folgt lautet:

Die Versammlung des ausübenden Eisenbahnpersonals aller Klassen, welche auf Anregung des Vereins der Lokomotivführer in Böhmen am 3. November d. J. in Prag abgehalten wurde, hat nach Anhörung der Beschwerden über die Art und Weise des Gerichtsverfahrens in Eisenbahnstrafsachen nachstehende Forderungen beschlossen:

1. Solange die schon längst nothwendige gänzliche Reform des veralteten Strafgesetzes nicht zustande kommt, ist der Entwurf einer Strafgesetznovelle seitens der Regierung ehestens vorzulegen und vom Reichsrathe durchzuberathen, mit welcher die Gültigkeit der §§ 337 (Vorschriften bei erfolgter Tödtung oder schwerer körperlicher Beschädigung aus einem Verschulden unter besonders gefährlichen Verhältnissen) und 432 (Strafe für Handlungen und Unterlassungen gegen die körperliche Sicherheit, falls es sich um das Verschulden einer beim Betriebe von Eisenbahnen angestellten Person in der Ausübung des Dienstes handelt) des Strafgesetzes, sofern Eisenbahnen in Betracht kommen, auf das Verschulden der Unternehmer, der gesetzlichen Vertreter der Bahnunternehmungen und der Bevollmächtigten derselben beschränkt werde.

2. Den Staatsanwälten ist aufzutragen, bei der strafgerichtlichen Verfolgung der Eisenbahnunfälle ihr Hauptaugenmerk den Mängeln der Leitung der Eisenbahnunternehmung, welche den Unfall verschuldet haben, und den Personen, welche für diese Mängel verantwortlich sind, ohne Rücksicht auf deren dienstliche Stellung oder ihren Rang zuzuwenden.

3. Die Richter sind auf die Unzukömmlichkeit der Benutzung der von der Eisenbahnverwaltung über den betreffenden Unfall verfassten Akten als Beweismittel aufmerksam zu machen; die Gerichte sind anzuweisen, die gerichtliche Aufnahme selbst durchzuführen; ferner von den Eisenbahnverwaltungen oder deren einzelnen Organen keine Gutachten über den Inhalt und die Bedeutung von Dienstvorschriften abzuverlangen, zu deren Auslegung die Gerichte selbst fähig sein sollen, um so weniger also unmittelbar über die Frage, wer an dem Unfalle schuldtragend sei; weiter zur Beurtheilung der technischen Fragen Sachverständige nicht mit Rücksicht auf deren Dienstrang, sondern auf deren praktische und fachliche Befähigung in der Regel aus jenen Dienstklassen vorzuladen, welchen der Angeklagte selbst angehört, und die Sachverständigen streng dazu zu verhalten, dass sie nur über technische Fragen auszusagen und nicht ihr Urtheil über Schuld oder Unschuld des Angeklagten abzugeben haben. Endlich sind die Gerichte anzuweisen, Eisenbahnakten, welche, auch wenn sie sich nur in den Strafakten befinden, die Richter in ihren Anschauungen beeinflussen könnten, überhaupt nicht abzuverlangen.

4. Die Staatsanwaltschaften und Gerichte haben streng darauf zu sehen, dass die Gutachten der ärztlichen Sachverständigen über Verletzungen von Personen bei Eisenbahnunfällen in der Richtung, ob eine leichte oder schwere körperliche Verletzung vorliegt, in gewissenhaftester und verlässlichster Weise abgegeben werden; die ärztlichen Sachverständigen sind anzuweisen, einen jeden Fall offenbarer Simulation zur entsprechenden Amtshandlung rücksichtslos anzuzeigen.

5. Die Staatsanwaltschaften und Gerichte haben gleich bei Einleitung des Strafverfahrens ihr besonderes Augenmerk der Dienstzeit der betreffenden Angestellten, welche dem Unfalle vorausgeht, und der allfälligen, daraus entspringenden Einwendung der dienstlichen Ueberbürdung zuzuwenden.

6. Das Eisenbahnministerium hätte seinen untergeordneten Direktionen aufzutragen, dass sie auf den Verlauf der Gerichtsverhandlung aus Anlass von Eisenbahnunfällen in keiner Weise Einfluss nehmen, auch nicht durch Lieferung von Beweismaterial gegen den Angeklagten, insbesondere dass sie keine Gutachten im Gegenstande abgeben, dass sie keine Eisenbahnakten übermitteln, dass sie mit den Disziplinarerkenntnissen und Ordnungsstrafen bis zur Austragung der Strafsache innehalten und dieselben, falls sie früher geschöpft würden, den Gerichten nicht vorlegen; den Privatbahnen ist derselbe Vorgang anzuempfehlen.

7. Das Eisenbahnministerium und die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen haben Verfügung zu treffen, damit den Anforderungen der Zeit und der Entwickelung der Technik entsprechende, einheitlich und verständlich geschriebene Dienstvorschriften für alle Bahnen unter Mitwirkung von Ab-

geordneten der sämmtlichen Bahnen und Diensteskiassen, von Rechtskundigen, insbesondere auch der mit der Vertheidigung des Betriebspersonals der Eisenbahnen sich befassenden Juristen ehestens ausgearbeitet und herausgegeben werden, dass diese Dienstvorschriften den Angestelten in deren Muttersprache mitgetheilt werden und dass auch alle dienstlichen Erlasse in der dem Personal verständlichen Sprache abgefasst und dem Personal mitgetheilt werden.

Indem die Unterzeichneten diese ungewöhnlich wichtigen und gerechten Forderungen der Eisenbahnbediensteten und namentlich der Lokomotivführer vorbringen, stellen sie die Anfrage: „Sind die Herren Minister der Justiz und der Eisenbahnen geneigt, den Forderungen des Eisenbahnpersonals und insbesondere der Lokomotivführer in dieser Richtung sobald als möglich zu willfahren und die hier beantragten Winke den Behörden zu ertheilen?“

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im Oktober d. J. betrugen die Einnahmen im Personenverkehr 5 686 200 Kr. (6 648 200 Reisende), im Güterverkehr 16 793 400 Kr. (3 417 700 t), somit zusammen 22 479 600 Kr. Im Vergleiche zum Oktober 1900 zeigt sich bei sämmtlichen Staatsbahnen im Personenverkehr eine Mehreinnahme von 154 540 Kr. (+ 658 304 Reisende), im Güterverkehr jedoch ein Ausfall von 73 700 Kr, trotz einer Mehrbeförderung von 18 070 t. Das günstige Ergebniss des Personenverkehrs ist auf das andauernd schöne Wetter des Berichtsmonats zurückzuführen, das besonders auf den Lokalverkehr der grösseren Städte fördernd einwirkte. Diesen Fahrten auf kurze Entfernungen entspricht auch die der Mehreinnahme gegenüberstehende hohe Zahl der mehrbeförderten Reisenden. Was den Güterverkehr betrifft, so blieb der Verkehr in Getreide und der Ausfuhrverkehr in Kohle gegen den Erfolg des Vorjahres in namhafter Weise zurück. Die gute Rübenernte bewirkte wohl eine Steigerung des Verkehrs in Rüben, doch vermochte die hieraus sich ergebende Einnahmensteigerung nicht den Einnahmenentgang aus der Minderverfrachtung höher tarifirender Güter auszugleichen. In den übrigen Wagenladungsartikeln zeigt der Verkehr keine wesentliche Verschiebung gegenüber dem Vorjahre. Vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. ergibt sich für die Staatsbahnen einschliesslich der Wiener Stadtbahn eine Gesammteinnahme von 200 121 300 Kr. (+ 2 565 4*2 Kronen gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres).

— **Die Entschädigungspflicht bei Eisenbahnunfällen.** Im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten hielt kürzlich der Chefarzt der Nordwestbahn, Dr. Grossmann, einen Vortrag über die Entschädigungsansprüche an Eisenbahnen auf Grund der Haftpflicht- und Unfallgesetze. Der Vortragende wies zunächst auf die auffallende Thatsache hin, dass die Unfallschäden, trotz der ausserordentlichen Opfer, welche im Interesse der Betriebssicherheit gebracht werden, anstatt abzunehmen fast stetig, zuweilen sogar sprungweise zunehmen. Die österreichischen Eisenbahnen haben gegenwärtig 14 – 15 000 000 Kr. jährlich auf Grund des Haftpflicht- und Unfallversicherungsgesetzes zu zahlen. Die gewöhnlichsten, im Eisenbahnverkehr unvermeidlichen Vorgänge werden durch unwahre Schilderungen zu einem Unfall aufgebauscht und in weiteren Fällen für die Folgen eigener Unvorsichtigkeit oder Ungeschicklichkeit die Bahnorgane zur Verantwortung gezogen. Oft werden die harmlosesten Folgezustände als unbehebbare Schädigungen der Gesundheit hingestellt und die sonderbarsten Krankheitszustände vorgespiegelt, um eine Entschädigung von der Bahn zu erlangen. In anderen Fällen benutze man schon vorhandene Leiden und Gebrechen, um dazu einen Eisenbahnunfall zu erdichten. Redner kam auch auf die traumatische Neurose zu sprechen. Der Vortragende erörterte die grossen diagnostischen Schwierigkeiten dieser Krankheit. Charcot und Nothnagel haben zuerst darauf hingewiesen, dass die traumatische Neurose der Hysterie wie ein Ei dem anderen gleiche, ebenso wie Neurasthenie und die nach Altersveränderungen der Gefässe sowie nach Tabak- und Alkoholmissbrauch sich einstellenden Störungen im Nervensystem zu diagnostischen Irrthümern Anlass geben könnten. Zu allem Ueberfluss werde die diagnostische Schwierigkeit dadurch gesteigert, dass kaum eine einzige Krankheit so oft vorgeschützt werde, wie die traumatische Neurose. Der Vortragende erklärte sich gegen die Auszahlung von Abfindungssummen und für das Rentensystem. Die Bahn müsse jedes Jahr in der Lage sein, sich davon überzeugen zu können, ob der betreffende Rentenbezieher noch berechtigten Anspruch auf die Rente habe. Jeder einzelne einigermaassen verdächtige Fall soll von einem Sachverständigenkollegium, das aus je einem Professor der inneren Medizin, der Chirurgie und der Nervenpathologie der Wiener Universität bestehen und auf Vorschlag des Unterrichtsministers ernannt werden soll, begutachtet werden; dadurch werde der Simulation ein Riegel vorgeschoben werden.

— **Begebung einer niederösterreichischen Landesanleihe in Frankreich.** Der niederösterreichische Landesausschuss hat Lokalbahnobligationen bei einer französischen Bank begeben. Die Banque Privée in Lyon hat 1 800 000 Kr. vierprozentiger Obligationen der Waldviertlerbahn, welche vom Lande Niederösterreich garantirt sind, übernommen und wird diese Obligationen in Frankreich zur Veräusserung bringen. Die Obligationen lauten auf österreichische Währung.

— **Losonczer Regionallokalbahn.** Die vor einigen Tagen eröffnete Linie Losoncz-Poltár hat für die zu ihrem Verkehrsbereich gehörende Gegend eine grosse wirthschaftliche Bedeutung. Sehr bedeutende Industrieanlagen, die Szinóbányaer Eisenwerke, ferner Glasfabriken, Thon- und Chamottewaarenfabriken, welche unter dem Mangel einer Eisenbahnverbindung zu leiden hatten, werden durch diese Bahn an Bedeutung gewinnen, und schon dieser Umstand sichert der Bahn einen entsprechenden Ertrag. Auch für die Kohlenindustrie ist die neue Bahn von Wichtigkeit, denn bisher benutzten die Fabriken ausschliesslich Holz, da die Zufuhr der Kohle sehr umständlich und kostspielig war. Endlich kommt in Betracht, dass die grossen Waldbestände der von der Bahn durchzogenen Gegend einen lebhaften Holzverkehr erwarten lassen. Die neue Bahn hat den Charakter einer Gebirgsbahn und wurde, trotz der schwierigen Bauarbeiten, in verhältnissmässig kurzer Zeit fertiggestellt.

— **Verwendung von Kraftwagen bei Manövern.** Anlässlich der diesjährigen grossen Manöver, welche in der Zeit vom 12. bis 17. September d. J. in Südwest-Ungarn stattfanden, wurden versuchsweise Kraftwagen in Verwendung gezogen, und hatten die betheiligten Militärbehörden die Aufgabe, über alle bei diesen Versuchen gemachten Wahrnehmungen und Erscheinungen ausführlich zu berichten. Diese Berichte sind, wie dem „Pester Lloyd“ gemeldet wird, bereits fertiggestellt worden und sehr günstig ausgefallen. Es wurden im ganzen sieben Kraftwagen verwendet, und zwar fünf Personen- und zwei Lastwagen. Von den fünf Personenwagen wurden vier von österreichischen Firmen und einer von einer französischen Firma beigestellt. Die beiden Lastwagen wurden in österreichischen Fabriken erzeugt. Die Personenwagen waren während der Manöver der Manöveroberleitung und bei den Korpskommandos, die beiden Lastwagen einer Infanteriedivision zugetheilt. Die Personenwagen wurden hauptsächlich benutzt zur Ueberbringung von Meldungen durch Generalstabsoffiziere, zur Ueberwachung der Kantonirungen durch die höheren Kommandanten, zu Rekognoszirungsfahrten usw. Für diese Zwecke haben sie sich ganz vorzüglich bewährt, und wenn auch infolge der ungewöhnlich schlechten Witterung und des durch fortwährenden Regen stark aufgeweichten Bodens die Schnelligkeit der Fahrt mitunter stark behindert wurde, so konnten die Kraftwagen trotzdem noch immer dort verwendet werden und rasch vorwärts kommen, wo die Fahrräder schon längst versagt hatten und nicht mehr zu gebrauchen waren. Ganz besonders hatte sich das Interesse den beiden Lastwagen zugewendet, welche bei der mit fahrbaren Feldbacköfen ausgerüsteten Feldbäckereiabtheilung verwendet wurden. Die stärkste Belastung dieser beiden Motorwagen betrug 2 500 bezw. 1 500 kg. Sie wurden zur Beförderung von Mehl, Hafer, Heu, zur Fortbringung der Ausrüstung der Feldbäckerei, zur Zufuhr des Brotes zu den Truppen usw. benutzt und haben sich für diese Zwecke als höchst werthvoll erwiesen. Es hat sich bei diesen Versuchen herausgestellt, dass die Kraftfahrer im Ernstfalle vortrefflich geeignet wären, innerhalb kürzester Zeit grosse Lasten auf weite Entfernungen rasch zu befördern. Wenn auch vorläufig wahrscheinlich noch nicht daran gedacht wird, die bei den gedachten Versuchen gewonnenen Ergebnisse zu verwerthen und Kraftwagen für die Feldausrüstung einzuführen, so wird doch die Heeresleitung diesem Gegenstande unablässig die grösste Aufmerksamkeit zuwenden, gelegentlich der nächstjährigen Manöver erneuert umfassende Versuche und Erprobungen durchführen und alle auf diesem Gebiete zu Tage tretenden Neuerungen und Fortschritte mit regem Interesse verfolgen.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Rickenbahn.** Durch Verträge zwischen dem Bund, dem Kanton St. Gallen und den Vereinigten Schweizerbahnen, welch' letztere bis zu ihrem Uebergang an den Bund die Toggenburger Bahn übernehmen, ist nunmehr der Bau der längst geplanten „Rickenbahn“ gesichert. Die ersten Vorschläge stammen schon aus den siebziger Jahren, gleich nach dem Bau der Toggenburger Bahn; zu Anfang der neunziger Jahre wurden vier Konzessionen ertheilt und nacheinander eine grosse Reihe von Plänen ausgearbeitet. Das schweizerische Eisenbahndepartement hat sich vom Gotthardbahndirektor Dietler und dem Oberingeniör Moser Gutachten ausarbeiten lassen, die das Lutter'sche Basis-

tunnelprojekt Wattwyl-Uznach mit 10—11 000 000 M Kosten empfahlen oder ihm nahe kamen. Nach den nunmehr abgeschlossenen Verträgen gelangt der Moser'sche Vorschlag zur Ausführung. Dessen Gutachten legt der Bahn eine hohe Bedeutung bei. Das Gebiet, welches von ihr vor allem Nutzen zieht, ist die Ostschweiz, St. Gallen, Appenzell, Glarus, Schwyz, ein Theil des Kantons Glarus und Zürich. Die Bahn schaffe einen neuen Verkehr. Auf dem Gebiete Winterthur-St. Gallen-Sargans hat bis jetzt jede Querverbindung gefehlt, welche nun durch die Rickenbahn hergestellt wird. Eine neue Schienenverbindung vom Zürchersee bis zum Bodensee wird angebahnt, von welcher man in der Ostschweiz sich sehr viel verspricht. Denn mit dem Zustandekommen der Rickenbahn erscheint auch die Linie Romanshorn-St. Gallen gesichert. Der Hauptwiderstand gegen die Rickenbahn war von Rorschach ausgegangen.

— **Internationale Gesellschaft für Bergbahnen in Liquidation, Basel.** Mit der Bergbahngründung ist bekanntlich in der Schweiz etwas zu viel des Guten oder auch des Schlimmen versucht worden. Dieser Tage ist der Aktionärversammlung des genannten Unternehmens in Basel von der Liquidationskommission Bericht erstattet und der Schluss der Liquidation erklärt worden. Die Aktionäre erhalten daraus — nichts.

— **Italienische Zufahrtslinien zum Simplon.** Laut telegraphischer Nachricht aus Rom wurde am 24. d. Mts. das Uebereinkommen zwischen der Regierung und den Vertretern der italienischen Mittelmeerbahn unterzeichnet, auf Grund dessen letzterer der Bau der beiden Zufahrtslinien zum Simplon Arona-Domodossola und Santhia-Borgomanero-Arona in einer Gesammtlänge von 120 km übertragen wurde. Das Uebereinkommen wird dem italienischen Parlamente in den ersten Sitzungen Ende dieser oder zu Beginn nächster Woche zur Genehmigung vorgelegt werden. Nach dessen Abschluss werden wir über die Bedingungen berichten.

— **Die Pforte und die Orientbahnen.** Die Pforte hat der entschiedenen, durch die österreichisch-ungarische Botschaft in Konstantinopel erhobenen Forderung Folge gegeben und sich verpflichtet, die verschiedenen, zwischen den Orientbahnen und der Pforte seit langer Zeit bestehenden Streitpunkte einem Schiedsgerichte zu unterbreiten und sich dem Spruche desselben zu unterwerfen. Neben den bedeutenden, jährlich anwachsenden Summen für gestundete Militärsendungen und für vertragsmässige Beiträge der Regierung zu den Neu- und Erweiterungsbauten beansprucht die Gesellschaft insbesondere eine hohe Schadenersatzziffer aus dem Titel, dass es die Regierung unterlassen habe, gewisse Hafen-, Kai- und Strassenbauten zu erstellen, zu denen sie verpflichtet war. Die Pforte hatte sich schon in den 70er Jahren vertragsmässig der Betriebsgesellschaft gegenüber verpflichtet, die Häfen von Varna, Konstantinopel, Dedeagatsch und Saloniki auszubauen, welche für die Gesellschaft von grosser Wichtigkeit sind. Dieser Verpflichtung hat die Pforte nur in sehr unzulänglichem Maasse und auch da, wo sie es that, im Widerspruche mit den Verträgen entsprochen. Von den genannten vier Häfen ist jener von Varna infolge des Umstandes, dass er an Bulgarien überging, aus der Reihe der von der Pforte zu erbauenden Häfen ausgeschieden worden. In Konstantinopel hat die Kaigesellschaft Hafen- und Kaianlagen hergestellt, die allerdings den Anforderungen nicht entsprechen, da gerade auf dem vor der Station Konstantinopel liegenden Theil des Goldenen Hornes die planmässige Kaianlage bisher nicht hergestellt wurde. Eine dort durch die Gesellschaft selbst ausgeführte kurze Kaimauer genügt aber zur Noth, um das Einlaufen und Anlegen kleinerer Schiffe zu ermöglichen. Der Hafen in Konstantinopel bildet also keinen wesentlichen Beschwerdepunkt der Orientbahnen. Dagegen ist in Dedeagatsch nichts vorgekehrt worden, was auch nur dem bescheidensten Bedarfe genügen würde.

Die Betriebsgesellschaft hatte sich im Jahre 1895 bereit erklärt, der Pforte ein Darlehen von 6 000 000 Fr., zu 4% verzinslich, unter der Voraussetzung zu gewähren, dass letztere die Hafenbauten in Dedeagatsch durchführt. Die Pforte lehnte dieses Anerbieten ab und den Orientbahnen ist aus dem gegenwärtigen immer empfindlicher sich bemerkbar machenden Zustande ein sehr bedeutender Nachtheil erwachsen. In Saloniki endlich hat die Pforte die ausgedehnten Gründe, welche zwischen dem Bahnhof und dem Hafenplatze sich hinziehen und einen Theil der Eisenbahn bilden, eigenmächtig von dem Bahnkörper abgetrennt, für die Civilliste angeeignet, und diese hat vor kurzem einer französischen Gesellschaft, ohne sich, wie dies in dem Vertrage festgesetzt ist, mit der Betriebsgesellschaft ins Einvernehmen zu setzen, die Konzession für die Hafenbauten übertragen. Als Garantie für die Verzinsung und Tilgung der Baukosten sollten die Einnahmen aus den Hafenanlagen, darunter übermässige Kaigebühren, dienen, welch letztere den Vertragsbestimmungen, die überhaupt die Einhebung von Kaitaxen untersagen, zuwiderlaufen. Die Nichterfüllung dieser Verpflichtungen war bereits von dem im Jahre 1888 zusammengetretenen Schiedsgerichte festgestellt worden, und die Gesellschaft erhielt in dem genannten Streitverfahren eine entsprechende Schadenersatzsumme für den Zeitraum bis zum Jahre 1888. Die türkische Regierung hat auch seitdem keine Anstalten getroffen, um ihren Verpflichtungen nachzukommen. Die Gesellschaft entschloss sich daher, neuerlich den Zusammentritt des Schiedsgerichts zu fordern. Die diesbezüglichen Einleitungen erfuhren einen Stillstand, als es im Jahre 1897 der entschiedenen Einflussnahme des österreichisch-ungarischen Botschafters in Konstantinopel gelang, die Türkei zur Anerkennung und Zahlung der bis dahin geschuldeten Militärgebühren und Erweiterungsbauten in der Höhe von etwa 10 000 000 Fr. zu bewegen. Die Regelung erfolgte damals aus den Eingängen der griechischen Kriegsentschädigung. Anlässlich dieses Uebereinkommens blieb jedoch eine ganze Reihe von Fragen, insbesondere die oben erwähnten Schadenersatzforderungen für den unterlassenen Ausbau der Häfen, unerledigt, und da die mehrjährigen Bemühungen der Gesellschaft, in dieser Beziehung durch gütliche Auseinandersetzung oder durch ein Schiedsgericht Ordnung zu schaffen, ohne Erfolg blieben, andererseits aber die Ueberlassung der Benutzung des neuerstellten Hafens in Saloniki an eine Gesellschaft zu einer raschen Entscheidung drängte, nahm die Gesellschaft im vorigen Sommer die Vermittelung der Botschaft in Konstantinopel in Anspruch, deren zielbewusster und energischer Einflussnahme es nunmehr gelungen ist, der Gesellschaft insofern zu ihrem Rechte zu verhelfen, als die türkische Regierung sich genöthigt sah, durch Ernennung zweier Schiedsrichter die Zusammensetzung des von der Gesellschaft angestrebten Schiedsgerichts zu ermöglichen. Von Seiten der Gesellschaft sind für das Schiedsrichteramt ein hoher österreichischer Gerichtsbeamter und ein bekannter französischer Jurist in Aussicht genommen. Im Falle von Stimmengleichheit unter den Schiedsrichtern soll ein Oberschiedsrichter aus den Reihen der Mitglieder des ständigen internationalen Schiedsgerichtes im Haag ernannt werden. Die Betriebsgesellschaft bereitet sich vor, etwa zwanzig zum Theile sehr umfangreiche Klagepunkte dem Schiedsgerichte zu unterbreiten. Es ist wohl anzunehmen, dass die Vorbereitung des umfangreichen Materials noch einige Monate in Anspruch nehmen wird und der Zusammentritt des Schiedsgerichts erst im März oder April nächsten Jahres erfolgen dürfte.

— **Gesammteinnahmen der russischen Eisenbahnen im I. Halbjahr 1901.** Das letzte Heft der Monatsausgabe der Abtheilung für Statistik und Kartographie des Ministeriums der Verkehrsanstalten enthält u. a. Angaben über die Transporte und Einnahmen der Eisenbahnen in der ersten Jahreshälfte 1901.

Die Eisenbahnstrecken im europäischen Russland betrugen am 30. Juni d. J. 41 730 Werst (am 30. Juni 1900 40 618 Werst). Der Personenverkehr weist 45 269 934 Reisende auf, während in der gleichen Zeit 1900: 44 744 760 Personen befördert worden waren; es sind ferner 3 512 307 000 Pud (= 57 527 000 t) Waaren gegen 3 542 822 000 Pud (= 58 034 000 t) im Jahre 1900 befördert. Die Gesammteinnahmen betragen im I. Halbjahr 1901: 254 476 393 R. gegen 251 053 888 R. in der gleichen Zeit des Jahres 1900. Die Wersteinnahme erreicht 6 108 R. gegen 6 181 R. in 1900. Die Staatsbahnen (26 910 Werst) haben 32 604 895 Personen und 2 459 698 000 Pud befördert; die Einnahmen betrugen 175 528 249 R. oder 6 522 R. für eine Werst. Auf die Privatbahnen (14 820 Werst) entfielen 12 665 039 beförderte Personen und 1 052 609 000 Pud Güter. Die Einnahmen betrugen 78 948 144 Rubel oder 5 353 R. für eine Werst. Von den Lokalbahnen, deren Betriebsstrecke am 30. Juni d. J. 1 286 Werst lang war, sind 1 251 678 Personen und 25 088 000 Pud Waaren befördert worden, was 1 394 020 R. oder 1 184 R. für eine Werst ergab. Die sibirische Bahn hat in der erwähnten Betriebszeit nur 384 228 Personen gegen 548 479 Personen 1900 befördert. Die bewegten Gütermengen und die Einnahmen sind dagegen sehr gestiegen; es wurden nämlich befördert 25 256 000 Pud und dabei vereinnahmt 7 193 361 R. oder 2 295 R. für eine Werst, während im gleichen Zeitraum 1900: 21 019 000 Pud befördert und 6 613 427 R. oder 2 070 R. für eine Werst eingenommen wurden. Der Personenverkehr auf der mittelasiatischen Eisenbahn weist 475 395 gegen 289 170 Reisende auf, die Waarentransporte 17 415 000 Pud gegen 13 342 000 Pud. Die Einnahmen belaufen sich auf 6 054 051 Rubel gegen 4 633 161 R. oder 2 937 R. gegen 2 248 R. für eine Werst im Vorjahre. Die Wersteinnahme folgender Bahnen des europäischen Russlands hat die Durchschnittseinnahme von 6 108 R. für eine Werst Bahnlänge überschritten und betrug auf der Lodzer 30 036 R., Warschau-Wiener 18 514 R., Nikolajewer 17 132 R., Zarskoje-Sselobahn 16 956 R., Moskau-Kursker 12 631 R., Moskau-Nishni-Nowgoroder 10 862 R., transkaukasische 10 457 R., Jekaterinen- 9 142 R., St. Petersburg-Ssestrorezker 8 079 Rubel, Moskau-Brester 8 052 R., Riga-Oreler 7 479 R., Kursk-Charkow-Ssewastopoler 7 330 R., St. Petersburg-Warschauer 6 905 R., Wladikawkaser 6 826 R., Libau-Romnyer 6 364 R. und Ssamara-Slatouster 6 212 R.

Fremde Welttheile.

— **Kongo-Eisenbahnen.** Während gerade der deutsche Kolonialrath wieder einmal über die Nothwendigkeit des seit einem Jahrzehnt über theoretische Pläne und kleinliche Bedenken nicht herauskommenden Zukunftsbahnbaues in Deutsch-Ostafrika berieth, dessen endliche Beschliessung auch in der jetzt beginnenden Reichstagstagung noch nichts weniger als feststeht, gibt das kleine Belgien dem Deutschen Reiche eine neue Lehre, wie man mit Energie und Wagemuth dergleichen Dinge praktisch in die Hand nehmen muss. Binnen kurzem ist zwischen dem belgischen Kongostaat und einer belgisch-französischen Aktiengesellschaft, an deren Spitze der Brüsseler Grossunternehmer und Finanzmann Empain steht, der Vertrag zustande gekommen, wonach vom oberen Kongo gleich zwei Eisenbahnen nach dem östlichen Seengebiete, eine nach dem Tanganyika-, eine nach dem Albert-Nyanzasee, gebaut werden sollen. Die Gesammtkosten des Baues beider Bahnen mit einer Länge von rund 1 500 km — also länger, als die nur etliche 1 200 km lange deutsch-ostafrikanische Centralbahn sein würde — sind einschliesslich des Materials auf 100 000 000 Fr. veranschlagt, wovon 25 000 000 Fr. schon bereit liegen sollen. Das Unternehmen ist von vorn herein gewissermaassen gemeinschaftlich zwischen dem Kongostaate und der Privatgesellschaft; so lässt der Staat durch seine Truppen und geworbenen Eingeborenen die Erdarbeiten ausführen. Der Gesellschaft werden zur Entschädigung weite Bodenstrecken mit Konzessionen auf Erzbau usw. gewährt, die den Urwald des Aruwimi, der besonders reich an Kautschuk ist, grossentheils in sich begreifen. Mit dem Bau soll alsbald bei beiden Bahnen, vom Kongo ausgehend, begonnen werden und die Eröffnung der fertigen Strecken je nach Bedürfniss stattfinden. Der Betrieb ist der Privatgesellschaft auf 99 Jahre durch eine jederzeit vom Staate widerrufliche Konzession übertragen; der Staat kann die Bahnen zurückkaufen, indem er die Baukosten und die Durchschnittsdividende vergütet. Der äusserste Termin für die Vollendung ist auf zehn Jahre bemessen, die Gesellschaft hofft aber in acht Jahren fertig zu werden. Die Spurweite soll 1 m betragen, wie bei den meisten englischen Afrikabahnen, während die Unter-Kongobahn nur 75 cm Spurweite hat. Der belgischen Industrie ist die gesammte Lieferung an Schienen, Wagen, Lokomotiven usw. gesichert. Wenn der Kongostaat sein Rückkaufsrecht nicht vorher ausübt, so fällt ihm nach Ablauf der Konzession in 99 Jahren die Bahn kostenlos zu. So der Plan. Es wäre ebenso beschämend wie schädigend für uns Deutsche, wenn die Belgier mit der Eisenbahn eher die viel weitere Entfernung vom Westen des afrikanischen Festlandes nach dem östlichen Seengebiete bezwingen, als die Deutschen von Osten durch ihre Kolonien; sie würden dann den Verkehr aussichtsreicher Gebiete über den Kongo ablenken, wie die englische Ugandabahn den Verkehr aus dem nördlichen Deutsch-Ostafrika an sich zieht. Vielleicht wirkt dieses Vorbild und dieser Wettbewerb doch etwas anregend auf den allzu vorsichtigen deutschen Reichstag. Zugleich hat der Kongostaat mit der Gesellschaft der Unter-Kongobahn einen Vertrag abgeschlossen, wonach dieser der Betrieb bis 1916 gesichert, aber eine Verminderung der — thatsächlich zu hoben — Tarife um 25 % sofort eingeführt und für später bei gewissen Einnahmen eine weitere Tarifherabsetzung in Aussicht genommen wird.

— **Zur Frage der deutsch-ostafrikanischen Centralbahn** schreibt die „Deutsch-ostafr. Ztg." in ihrer Nummer vom 19. Oktober: „Schon geht die Ugandabahn auf britischem Gebiete von Mombassa bis zum Herzen des afrikanischen Erdtheils, 1 100 km weit bis zum Viktoria-Nyanza, ihrer Vollendung entgegen, schon beginnen die Handelsinteressen nicht nur auf englischer, sondern leider auch auf deutscher Seite des Viktoriagebietes ihren Schwerpunkt in die Gegend des Endpunktes dieser Bahn zu verlegen. Dass wir nach Vollendung der englischen Bahn, auch später nach Fertigstellung eines eigenen Stranges nach dem Nyanza, den wir dank der ‚weitsichtigen Politik' vieler Kolonial-‚Politiker' vielleicht erst in Jahrzehnten erwarten dürfen, überhaupt noch imstande sein werden, den unermesslichen Schaden, den der Handel Deutsch-Ostafrikas durch Englands Bahnbau in diesen Bezirken erleidet, einigermaassen wieder auszugleichen, glauben wir nicht. Die ganzen Viktoriagebiete sind bis auf weiteres für uns verloren, so zu sagen den erfahrenen Engländern geschenkt, die trotz der denkbar schwierigsten politischen Lage, trotz der Milliarden, die ihnen der südafrikanische Krieg kostete und noch kostet, nichtsdestoweniger die Mittel flüssig zu machen verstanden, den Ugandabahnbau fortzusetzen und durchzuführen.

In Dutzenden von Artikeln haben wir hervorgehoben und auf Grund der Thatsachen nachgewiesen, dass nicht nur 1898 in Tabora die durch Steuern aufgespeicherten Cerealien aus mangelndem Marktwerth und wegen der Unmöglichkeit des Transports zur Küste unentgeltlich wieder an die Eingeborenen vertheilt werden mussten. Und dies zu einer Zeit, in welcher an einem grossen Theile der Küste Hungersnoth herrschte, ja in einigen Küstengebieten bis zur Hälfte der Eingeborenen am Hungertode starb. Vielmehr wird auch heute noch jeder Kulturaufschwung wenige Meilen von der Küste entfernt brachgelegt durch den absoluten Mangel an billigen Beförderungsmitteln. Wer soll irgend welche Produkte im Innern bauen, wenn er weiss, dass er sie ohne neue Kapitalaufwendung nur verschenken kann, oder von den Würmern auffressen lassen muss? — Eins ist uns noth, das ist die Bahn, und wer sie bringt, sichert einzig und allein die Zukunft Deutsch-Ostafrikas."

— **Eisenbahnunfall bei Seneca (Nordamerika).** Auf der Wabash, St. Louis and Pacificbahn stiess in der Nacht vom 27. zum 28. d. Mts. in der Nähe von Seneca ein mit Einwanderern besetzter Zug mit einem anderen Zuge zusammen. Die Wagen des Einwandererzuges wurden zertrümmert und geriethen in Brand. 20 Personen sollen ums Leben gekommen und etwa 30 verletzt sein; der andere Zug wurde ebenfalls schwer beschädigt.

Die Schuld an dem Eisenbahnunglück soll das Personal des Einwandererzuges treffen, der von der Station Seneca weiterfuhr, während er auf das Eintreffen des anderen Zuges hätte warten müssen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 2. Dezember 1901 wird die 13,2 km lange Theilstrecke Brackwede-Schloss-Holte der Neubaulinie Paderborn-Brackwede als vollspurige Nebenbahn mit den Stationen Kracks, Schloss-Holte und Windelsbleiche für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privatdepeschenverkehr in Betrieb genommen.

Die Theilstrecke geht mit dem Eröffnungstage in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Münster über.

Die neuen Stationen sind für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Thieren und Leichen eingerichtet.

Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen und ausgeliefert, Fahrzeuge nur auf der Station Schloss-Holte.

Der Fahrplan wird noch besonders veröffentlicht werden.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie im Gruppentarif IV, in den Gruppenwechseltarifen mit der Grupe IV und in dem Oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, den 25. November 1901. (3133)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Schliessung und Neueröffnung von Stationen.

Am 15. Dezember d. J. wird der bisherige Haltepunkt Dörpen an der Bahnstrecke Rheine-Emden aufgehoben und

gleichzeitig vor Eintreffen des Personenzuges 641 die in Kilometer 291,500 neu eingerichtete Haltestelle Dörpen für den Personen- und Privatdepeschenverkehr, wie auch für den unbeschränkten Gepäck- und Güterverkehr und für die Abfertigung von Leichen und Vieh in Betrieb genommen. Der Verkehr mit Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen. — Die neue Haltestelle ist von Aschendorf 9,3 km, von Kluse 4,4 km entfernt. Sie wird in die Gütertarife für die Tarifgruppe IV, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe in den rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Kohlentarif, in den oldenburg-nordwestdeutschen Gütertarif sowie die Staatsbahn-Thiertarife aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Münster, den 25. November 1901. (3134)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Dezember 1901 ab wird der Stationsname Linn in „Crefeld-Linn" abgeändert.

Cöln, den 24. November 1901. (3135)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Die Gültigkeit der im Tarifhefte 6 für den sächsisch-österreichisch-ungarischen Verband vom 1. Dezember 1901 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 21 (Rohbenzin) wird vom 1. Januar 1902 ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, ausgedehnt.

Dresden, am 26. Nov. 1901. (3136)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangt der Ausnahmetarif 8 zur Einführung, welcher ermässigte Frachtsätze für Rohzucker von Görchen nach Steinau enthält. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Dienststellen der Bahn Auskunft.

Rawitsch, den 26. Nov. 1901. (3137)
Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V, Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer, Magdeburg-Halle-bayerischer, Magdeburg-Halle-sächsischer Güterverkehr, niederdeutscher und Militärbahn-Staatsbahnverkehr, mitteldeutscher, ostdeutscher, süddeutscher und westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Berlin-Cottbus belegene Tarifstation Gross-Köris auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Thieren in Wagenladungen sowie Grossvieh in Einzelstücken ist ausgeschlossen. Für den Eil- und Stückgutverkehr besteht auch ferner die Beschränkung, dass nur Gegenstände bis zu 250 kg Einzelgewicht zugelassen werden.

Die Station ist für den Privatdepeschenverkehr nicht eingerichtet.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen. (3138)

Halle a/Saale, den 25. Nov. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif II.

Am 1. Dezember d. J. wird Raudten als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen aufgenommen.

Breslau, den 26. November 1901. (3139)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1901 werden die an der Neubaustrecke Lübben-Beeskow der Niederlausitzer Eisenbahn gelegenen Stationen Beeskow N. L, Börnichen-Schlepzig, Briescht, Gross-Leuthen-Gröditsch, Hartmannsdorf N. L., Kohlsdorf, Krugau, Tauche N. L. und Wittmannsdorf N. L. in den oben bezeichneten Verkehr mit der Befugniss zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern sowie Wagenladungen einbezogen und zwar für die regelrechten Tarifklassen sowie für die Ausnahmetarife 1—6. Beeskow N. L. dient ausserdem dem unbeschränkten Fahrzeugverkehre, auf den übrigen Stationen bleibt die Abfertigung von Fahrzeugen, die nur von der Stirnseite der Wagen ver- oder entladen werden können, ausgeschlossen. Sprengstoffe können auf keiner der neuen Stationen abgefertigt werden.

Zwischen den Stationen Beeskow (Staatsbhf.) und Beeskow N. L. findet bis auf weiteres keine Abfertigung statt.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 26. November 1901. (3140)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel nach den östlich von der Oder liegenden Theilen der Provinzen Brandenburg und Pommern.

Dem Tarif vom 1. Dezember 1901 — zu vergl. unsere Bekanntmachung vom 18. d. Mts. — sind weitere Bahnen beigetreten; sie sind im Tarif mit aufgeführt.

Berlin, den 26. November 1901. (3141)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit dem 1. Dezember d. J. treten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen Station Myslowitz (Dir. Kattowitz) und Station Ostrau (sächs. Staatsbahn) die nachstehenden direkten Frachtsätze in Kraft:

für Pferde in gewöhnlichen Wagen 12,75 ℳ.
„ sonstiges Vieh { in einbödigen Wagen . . 7,98 „
in mehrbödigen Wagen 10,57 „ }
für 1 qm Ladefläche.

Die Entfernung beträgt 494 km.

Breslau, den 19. November 1901. (3142)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg.

Am 1. k. Mts. werden die nachgenannten Stationen in den Verband aufgenommen:

Berlin Ostbhf. und Weissensee des Direktionsbezirks Berlin in die Gruppe Berlin Anh.-Dresd. Bhf. usw.,

Dortmunderfeld des Direktionsbezirks Essen in die Gruppe Annen-Nord usw.,

Liebenwerda des Direktionsbezirks Halle a/S. in die Gruppe Hohenbocka B. G. usw.,

Emden und Emden Aussenhafen des Direktionsbezirks Münster in die Gruppe Papenburg und

Ehrang des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in die Gruppe Quint usw.

Altona, den 24. November 1901. (3143)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Thierverkehr.

Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag III zum Thiertarif in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Abänderungen der besonderen Bestimmungen;
2. Abänderungen von Stationsnamen;
3. Ergänzungen und Abänderungen der Kilometer- und Frachttabellen aus Anlass der Einbeziehung der Stationen
   Walschleben des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt,
   Hohenmölsen des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. und
   Hausen vor Wald der badischen Staatseisenbahnen
   sowie der abgeänderten Entfernungen für die Stationen
   Berent des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig und
   Neustadt i/Schw. und Titisee der badischen Staatseisenbahnen;
4. Ergänzung und Abänderung der Stationstariftabellen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Erfurt, den 24. November 1901. (3144)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 wird die Station Ried der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 19 für Harz einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Altona, den 25. November 1901. (3145)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 16. Dezember l. J. gelangt für die Beförderung von Cement in Ladungen von mindestens 10 000 kg bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der Wagen von Linz nach Fürstenzell ein Frachtsatz von 0,35 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 25. November 1901. (3146)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.
(Gruppen V/VIII.)

Am 1. Dezember d. J. tritt zum Güter-

tarif vom 1. April 1899 der Nachtrag VIII in Kraft. Er enthält u. a. ermässigte Entfernungen für die preussisch-sächsischen Gemeinschaftsstationen Gera (Reuss), Weida usw. sowie eine Ergänzung der Fassung der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 8 für Giessereiroheisen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch zum Preise von 0,10 ℳ bezogen werden kann.

Cöln, den 22. November 1901. (3147)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-hessischer und oldenburgisch-hessischer Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif 8 (Giesserei-Roheisen) erhält mit Gültigkeit vom 15. Januar k. J. die Ueberschrift:

„Ausnahmetarif 8
für
Giesserei-Roheisen
von den an die hierunter genannten Stationen angeschlossenen Hochofenwerken."

Cassel, den 27. November 1901. (3148)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr und rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Am 15. Dezember d. J. wird die Station Dörpen des Direktionsbezirks Münster für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Sprengstoffen und Fahrzeugen von und nach der genannten Station bleibt ausgeschlossen.

Dieselbe wird gleichzeitig in die Abtheilung A des vorgenannten Kohlentarifs mit den für die Station Papenburg gültigen Frachtsätzen aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 25. November 1901. (3149)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Auf Seite 17 des Tarifhefts V vom 1. Februar 1886 ist der Schnittsatz des Ausnahmetarifs 2 für Scherweiler mit sofortiger Gültigkeit auf 1,07 ℳ für 100 kg zu berichtigen.

Cöln, den 26. November 1901. (3150)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. treten für die Beförderung von Giesserei-Roheisen von den an die Station Kratzwiek (Direktionsbezirk Stettin) angeschlossenen Hochofenwerken nach den unten bezeichneten Stationen folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 a in Kraft:

Von Kratzwiek nach	Frachtsätze für 100 kg ℳ
Lübeck	0,70
Rostock F. F., Centralbhf. u. Hafen	0,57
Warnemünde	0,59
Wismar	0,62

Berlin, den 23. November 1901. (3151)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Am 10. Dezember d. J. treten im böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehre für die Station Beeskow des Eisenbahndirektionsbezirks Halle abgeänderte und für eine Anzahl Stationen der niederlausitzer Eisenbahn neue Frachtsätze in Kraft, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 28. November 1901. (3152)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-württembergischen Güterverkehre werden am 1. Dezember d. J. zum Tarifheft 1 der Nachtrag I und zum Tarifheft 2 der Nachtrag II eingeführt. Sie enthalten im wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers sowie der Ausnahmetarife. Insoweit bei einigen württembergischen Stationen Frachterhöhungen eintreten, erlangen diese erst am 16. Januar 1902 Geltung. Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, den 28. November 1901. (3153)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 15. Mai 1893.

Die Station Hausen v. Wald der grossh. badischen Staatseisenbahnen ist in die Schnitt-Tariftafel B des vorbenannten Tarifes einbezogen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die in den Tarif aufgenommenen Abfertigungsstellen.

München, den 26. November 1901. (3154)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1901 gelangt für die Verkehrsbeziehung Partenstein-Lauda für Brennholz und zwar Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz bis zu 2,5 m lang, Stock- (Wurzel-) Holz in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen der Ausnahmefrachtsatz von 0,29 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 26. November 1901. (3155)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf 1. Dezember 1901 wird der Tarif, Theil II, Heft 1, zweite Abtheilung, enthaltend besondere Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M. und Münster sowie der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und Stationen mittel- und westschweizerischer Eisenbahnen andererseits neu ausgegeben, durch welchen das Tarifheft 1, zweite Abtheilung, vom 1. Juli 1893 nebst den Nachträgen 1 bis 6 aufgehoben und ersetzt wird.

Durch die in dem neuen Tarifhefte enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art werden ausserdem die im Tarife, Theil II, Heft 7 vom 5. April 1895 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von Stationen der früheren Direktionsbezirke Cöln (linksrheinisch) und Cöln (rechtsrheinisch) aufgehoben und für Sendungen von 10 000 kg ersetzt.

Soweit durch das neue Tarifheft Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehrs eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis Ende Februar 1902 in Geltung.

Der Tarif, bezüglich dessen unser Gütertarifbüreau nähere Auskunft ertheilt, kann zum Preise von 1,40 ℳ von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, den 26. November 1901. (3156)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Am 1. Dezember 1901 tritt zum Verbandsgütertarif der Nachtrag 5 in Kraft. Er enthält ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der früheren Nachträge Entfernungen für die Stationen Müssen und Wallsbüll des Direktionsbezirks Altona, sowie Aenderungen der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 5 (f. Wegebaustoffe), 14, 14 a und L (für Zucker), ferner den Ausnahmetarif 15 für den Verkehr mit der Kleinbahn Pritzwalk-Putlitz.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,15 Mark durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 27. November 1901. (3157)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag XIV zum Gütertarife für den Magdeburg-Halle-sächsischen Verbandsverkehr in Kraft. Abgesehen von den seit 1. Januar d. J. im Bekanntmachungswege eingeführten vielfachen Neuerungen enthält der vorerwähnte Nachtrag im wesentlichen: a) Entfernungen für die Station Domnitz des Direktionsbezirks Magdeburg, für die Stationen Neumark=Bedra und Teltow des Direktionsbezirks Halle, für die Station Uckro N.-L. und für die Stationen der Strecke Lübben-Beeskow der niederlausitzer Eisenbahn, für die Stationen Gerlebogk und Nauendorf der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn, für die Station Gliesmarode der braunschweigischen Landeseisenbahn, für die Stationen der Braunschweig-Schöninger und Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, sowie für die Stationen Altwarnsdorf, Holzhausen=Zuckelhausen und Wuitz=Mumsdorf der sächsischen Staatseisenbahnen, b) abgeänderte Entfernungen für die Station Gerlebogk des Direktionsbezirks Magdeburg, für die Stationen Beeskow und Uckro des Direktionsbezirks Halle und für die Station Görlitz i. Schles., c) Erweiterungen des Ausnahmetarifes 6 für Kohlen durch Aufnahme der Station Lobstädt und Wuitz=Mumsdorf der sächsischen Staatseisenbahnen, der Station Gerlebogk der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn und der Stationen Ausleben, Hötensleben und Kauzleben der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn, d) anderweite und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 für Giessereiroheisen. Soweit durch die anderweiten Entfernungen für Görlitz (Punkt b) und durch die neue Fassung des Ausnahmetarifes 8 für Giessereiroheisen (Punkt d) Erhöhungen gegenüber der seitherigen Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis mit 31. Januar 1902 in Wirksamkeit. Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen

und den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 28. November 1901. (3158)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Vom 1. Dezember d. J. ab wird die Station Klein=Wanzleben des Direktionsbezirks Magdeburg mit Sätzen des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter, der Allgemeinen Wagenladungsklassen, der Spezialtarife und der allgemeinen Ausnahmetarife 1 bis 5 in den Verbandsverkehr (Heft 1 und 2) einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, 28. November 1901. (3159)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für den Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Rees-Empel.

Am 1. Dezember d. J. tritt für die Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover, Münster (Gruppe IV), Cassel, Frankfurt, Mainz (Gruppe VI), Elberfeld, Essen (Gruppe VII), Cöln und St. Johann=Saarbrücken (Gruppe VIII) ein Ausnahmetarif für den Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Rees-Empel in Kraft, welcher für Brennstoffe der Ausnahmetarife 2 und 6, Holz der Spezialtarife II und III und Steine des Ausnahmetarifs 5 Anwendung findet, wenn diese Güter in Wagenladungen von mindestens 10000 kg mit direkten Frachtbriefen von oder nach Stationen der genannten Kleinbahn in Empel zur Umkartirung gelangen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 25. November 1901. (3160)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelangen für die Beförderuug von Holzkohle bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	von							
	Arad	Barcs *)		Budapest **)	Csaktornya	Illava	Uj=Gradiska	Ungvár
	Centimes für 100 kg							
		a	b					
Bregenz trs.	283	210	206	217	196	215	262	296
Buchs trs.	281	206	202	215	192	213	258	294
St. Margrethen trs.	284	210	206	218	196	216	262	297
Lindau trs.	283	—	—	217	—	215	—	296
Romanshorn	301	228	224	235	214	233	280	314
Zürich (Hptbhf.)	342	267	263	276	—	274	319	355
Basel (N. O. B. u. bad. B.)	353	290	286	287	—	285	342	366
Schaffhausen (N. O. B. u. bad. B.)	327	261	257	261	—	259	313	340
Singen (N. O. B. u. bad. B.)	322	258	254	256	—	254	310	335
Konstanz (N. O. B. u. bad. B.)	315	241	237	249	227	247	293	328

*) (a) Bei Verwendung von Wagen ohne Holzkohlen-Aufsätze;
(b) bei Verwendung von Wagen mit Holzkohlen-Aufsätzen.

**) Budapest=Angyalföld, Budapest d. v., Budapest=dunaparti t. p. u., Budapest=Jozsefváros, Budapest=Kelenföld, Budapest=Lipótváros, Budapest=nyugoti t. p. u.

Die Frachtsätze für Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit finden Anwendung:

1. auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter;
2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit zu lauten.

Wien, am 25. November 1901. (3161)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Frachtberechnung für Sammelladungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1902 gelangen bei Aufgabe von Sammelladungen, als Frachtgut im Gewichte von 5000 kg bezw. 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen, welche aus Artikeln des Ausnahmetarifes 1/B im Tarif-Theil II, vom 1. September 1901, für den obbezeichneten Verkehr, und aus Gütern der allgemeinen Wagenladungsklassen (vergl. B/II. Allgemeine Tarifvorschriften zu §§ 4 und 5, Seite 9) zusammengesetzt sind, von Bregenz, Buchs, St. Margrethen und Lindau nach Granica transit bezw. Szczakowa transit zur Anwendung:

a) rücksichtlich der Sammelladungen im Gewichte von 5000 kg: der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 1/B—b für das wirkliche Gewicht der Artikel des Ausnahmetarifes 1/B, und der Frachtsatz der Wagenladungsklasse A für das wirkliche Gewicht der übrigen beigeladenen Güter, und — wenn das Gesammtgewicht einer solchen Sammelladung 5000 kg nicht erreicht — auch für das auf 5000 kg fehlende Ergänzungsgewicht;

b) rücksichtlich der Sammelladungen im Gewichte von 10000 kg: der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 1/B—c für das wirkliche Gewicht der Artikel des Ausnahmetarifes 1/B, und der Frachtsatz der Wagenladungsklasse B für das wirkliche Gewicht der übrigen beigeladenen Güter, und — wenn das Gesammtgewicht einer solchen Sammelladung 10000 kg nicht erreicht — auch für das auf 10000 kg fehlende Ergänzungsgewicht.

Wien, am 22. November 1901. (3162)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr 1902 für die königlichen Eisenbahndirektionen in **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar: A. Gummi und Asbest:** 9210 Stück und 1630 kg verschiedene Schläuche, 113000 St. Ringe, 7080 kg Platten, 300 kg Fenstergummi, 3725 kg Asbestschnur, 10180 kg Asbestpappe; **B 15500 St. Anstreich- und Lackirpinsel.**

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 12. Dezember 1901 zu A. Vormittags 11 Uhr, zu B. Mittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 11. Januar 1902.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von

75 Pfg. für A (Gummi),
60 Pfg. für B (Pinsel)
(von auswärts mittelst **Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden)**

vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 12.

Hannover, den 26. Nov. 1901. (3163)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung des Neubaues eines Wohngebäudes für 2 mittlere Beamte nebst Nebengebäude am Bahnhof Uerzig.

Unter Zugrundelegung der bei Staatsbauten gültigen „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" und der „allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten" sollen die Arbeiten und Lieferungen — mit Ausnahme der Steine, des Sandes und des Cementes — zum Neubau eines Wohngebäudes für 2 mittlere Beamte nebst Nebengebäude am Bahnhof Uerzig öffentlich verdungen werden.

Die in Ziegelrohbau herzustellenden Gebäude haben eine bebaute Grundfläche von 103 qm und von 18 qm.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude zur Einsichtnahme aus.

Das Verdingungsheft wird von hier gegen kostenfreie Eisendung von 1,50 ℳ ohne Zeichnung und von 3 ℳ (in baar) mit Zeichnungen abgegeben.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung: „Wohnhaus für Uerzig" bis zum 14. Dezember d. J., Vormittags 12 Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 25. November 1901. (3164)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 3.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung eines Jahresbedarfes von 100 dz Maschinenhanf für Zugförderungszwecke der österr. Linien, mit

Optionsrecht zum Bezuge von 20% mehr, im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Effektuirung der Lieferung hat successive nach Maassgabe des Bedarfes und der jeweiligen Einberufung franko einer Südbahnstation zu erfolgen.

Die näheren Bedingnisse der Offertausschreibung können bei der Materialverwaltung, Wien, Südbahnhof, Administrationsgebäude, IV. Stiege, Parterre, Thür 27, während der Amtsstunden behoben oder per Post bezogen werden.

Die Offerenten haben ein 5 prozentiges Vadium zu erlegen und den Erlagschein der Offerte beizuschliessen; diese soll gesetzmässig gestempelt, versiegelt und entsprechend bezeichnet, nebst dem vorgeschriebenen Handmuster spätestens bis 17. Dezember l. J., 12 Uhr Mittags, bei der genannten Amtsstelle eingebracht werden.

Offerten, die nicht vorschriftsmässig adjustirt sind oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im November 1901. (3165)

Vergebung einer eisernen Brückenkonstruktion.

Die Arbeiten zur betriebsfähigen Aufstellung des Eisenwerkes der Drehbrücke über den Industriehafen in Mannheim sollen in öffentlicher Wettbewerbung vergeben werden.

Die Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen auf dem bahnbautechnischen Büreau der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen, Zimmer Nr. 61 vom Mittwoch, den 20. November zur Einsicht auf; ein Versand der Verdingungsunterlagen findet nicht statt.

Das Eisengewicht der eigentlichen Brückenkonstruktion beträgt 380000 kg; hierunter sind die Gewichte der zum Drehen und Feststellen der Brücke erforderlichen Theile u. s. f., für welche der Bewerber zugleich mit dem Angebot Entwurfszeichnungen einzureichen hat, nicht inbegriffen.

Die auf die vollständig betriebsfähige Fertigstellung der Drehbrücke zu stellenden Angebote sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift: „Vergebung des Eisenwerkes der Drehbrücke über den Industriehafen in Mannheim“ versehen, bis längstens zum 23. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr bei diesseitiger Stelle einzureichen, woselbst an dem genannten Tage die Eröffnung der Angebote in Anwesenheit der erschienenen Bewerber stattfinden wird.

Die Zuschlagsfrist beträgt 4 Wochen.

Karlsruhe, den 16. November 1901. (3166)
Grossh. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

1. Stab- und Formeisen.
2. Eisenblechen.
3. Eisen- und Metallwaaren, als: Schrauben, Nieten, Schliessen, Stifte, Nägel, Drahtgewebe, Röhren, Pufferscheiben, Roststäbe, Bremsklötze, Feuerschutzringe, Schweissstahl, Federnstahl, Stahlblech, Weissbleche, Eisenleitungsdraht, Bindedraht, Stacheldraht, Stahlschlaufen, Drahtkordel und Telegraphenstützen.
4. Kupferwaaren etc., als: Draht, Stangen, Röhren, Blech, Feuerbüchsplatten, Messing-Blech-, Draht-, Röhren und -Wagenbeschlagtheile, Banka-Zinn, Antimon, Zink, Plomben, Schlagloth, Bleiringe, Zinkringe, isolirten Kupferdraht und Klemmschrauben.
5. Geräthe: Schaufeln, Steinkohlenbehälter und Löffel, Schürhaken.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 6. Dezember 1901“ spätestens bis
Freitag, den 6. Dezember d. J.,
Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und die Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, worin die gewünschten Gruppen bezeichnet sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Verdingungslokal auf.

Eine Zusendung der Muster findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 2. Januar 1902 festgesetzt.

Karlsruhe, den 15. Novbr. 1901. (3167)
Grossh. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen, und zwar:

a) Segeltuch, getränkt und ungetränkt, Leinwand zu Fenstervorhängen und zu Polsterzwecken, Drillich, Wachstuch, Ledertuch, gummirte und nicht gummirte Hanfschläuche und Linoleum;
b) Plüsch, Gardinenstoff, Wollgarn, Schafwolle, Schmierpolster, Pferdehaare, Waldwolle, Hutnetze, Nahtund Plattschnur, Hutnetzschnur, Fensterzugborden und Quasten;
c) Gummischläuche, Gummiringe, Plattengummi, Fenstergummi, Asbestschnur und Asbestpappe.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu den Verdingungsterminen,
zu a) am 28. Dezember 1901,
„ b) „ 21. „ 1901,
„ c) „ 18. „ 1901,
Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,75 M. für je eine der angegebenen Abtheilungen portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 27., 20. und 17. Januar 1902.

Kattowitz, den 23. Nov. 1901. (3168)
Königliche Eisenbahndirektion.

Privileg. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Offertausschreibung.

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft beabsichtigt die Lieferung von
zusammen circa 800 t Schmelz-, Stück- und Würfelkoks für das Jahr 1902
im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Lieferung hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und spezielle Lieferungsbedingnisse zu erfolgen, welche bei der
Abtheilung für Materialwesen
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, III. Stock, Thür Nr. 25, an Werktagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben, beziehungsweise gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind
a) für preuss.-niederschles. Koks franko loko Station Halbstadt der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft und
b) für preuss.-oberschles., Ostrauer und Karwiner Koks sowohl franko loko der bezüglichen Abfertigungsstation, als auch franko loko Station Olmütz der privileg. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft
zu notiren.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Kr. versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kouvert versiegelt, längstens bis zum 10. Dezember d. J., 12 Uhr Mittags, beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, einzubringen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder besondere von den Bedingungen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis inklusive 15. Januar 1902 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerten vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Wien, im November 1901. (3169)
Die Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien.

Die in unseren Werkstätten Mainz Neuthor und Darmstadt abgängigen Werkstattsmaterialien, als Kupferabfälle, Feuerbüchskupfer, Kupferspähne, Messingabfälle, Messing- und Rothgussspähne und Stücke, Weissmetall in Stücken und Spähnen, Eisenschrott, Eisendrehspähne, eiserne Roststäbe, Gussschrott, Gussspähne, Brandguss, Stahlschrott, Blei, Glasbrocken, Gummiabfälle usw. sollen öffentlich verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 10. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, portofrei an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Mainz, den 22. November 1901. (3170)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 95. | 4. Dezember 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Wirthschaftlichkeit der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn.

Von Regierungsrath a. D. Kemmann.

Nirgends ist ein Zweifel darüber, dass das kurz vor der Eröffnung stehende grosse Verkehrsunternehmen der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn berufen ist, einer wahren Verkehrsnoth abzuhelfen, vollständig allerdings erst, wenn es sich dereinst nach weiterem Ausbau entsprechend dem Plane seiner Förderer über ein grösseres Verkehrsgebiet erstrecken wird. Berlin ist längst kein Stadtgebilde mehr, dessen Verkehr sich durch eine zufällig entstandene Weichbildgrenze einschnüren liesse. Der Plan eines zweckmässig angelegten Schnellverkehrsnetzes hat sich vielmehr auf Grossberlin zu erstrecken, anderenfalls bleibt das Unternehmen Stückwerk. Es besteht daher auch nicht die Absicht, vor Hindernissen, die es nur auf dem Stadtplan gibt, Halt zu machen. Auch die Strassenbahnen haben sich, in richtiger Würdigung der Interessen des allgemeinen Verkehres, weit über die Weichbildgrenzen ausgedehnt.

Die Einrichtung eines vom Strassenboden losgelösten binnenstädtischen Schnellverkehres ist in ein neues Stadium getreten, seit die Verkehrsmittel durch elektrische Zugkraft fortbewegt werden können. Die Vortheile und Annehmlichkeiten, welche die elektrische Beförderungsweise gegenüber dem Dampfbetrieb bietet, sind so häufig erörtert worden, dass es an dieser Stelle erübrigt, abermals des näheren darauf einzugehen. Tunnelbahnen zumal, ohne die ein Schnellverkehr in Grossstädten vielfach undurchführbar ist, sind mit Dampfzügen nach den heutigen Anforderungen überhaupt nicht mehr zu betreiben.

Die städtische Schnellbahn und die Strassenbahn – beide elektrisch betrieben gedacht — erfüllen verschiedene Aufgaben. Auch in Berlin, wo das elektrische Strassenbahnwesen eine ausserordentliche Ausdehnung gewonnen hat und thatsächlich nach jeder Richtung mustergültig entwickelt ist, ist doch der Versuch, die Strassenbahn zum Schnellverkehrsmittel zu stempeln, soweit die Linien im inneren bebauten Stadtgebiet liegen, endgültig gescheitert. Immer und überall hierzulande werden es die Opfer des Verkehres sein, die hier das Wort führen: ihre Zahl nimmt bei wachsender Fahrgeschwindigkeit der Strassenbahn in unverhältnissmässig viel stärkerem Maasse zu, als die Geschwindigkeit selbst. Es ist ein eigenthümlicher Widerspruch, zu fordern, dass man bei jedem Schienenübergang einer Eisenbahn, wie wenige Züge auch im Tage darüber hinfahren, das Wohl und Wehe des Publikums durch besondere Vorkehrungen aufs sorgfältigste zu wahren habe, während beim Bahnbetrieb auf dem Boden einer belebten städtischen Strasse, die einen einzigen ununterbrochenen Schienenübergang darstellt — man braucht hierbei an die Leipziger Strasse in Berlin nicht einmal zu denken —, bei schnellster Aufeinanderfolge der Betriebsmittel die Geschwindigkeit über billiges Ermessen gesteigert werden könne. In Berlin hat man sich denn auch nach einer versuchsweisen erheblicheren Steigerung der Fahrgeschwindigkeit nachträglich wieder überzeugen müssen, dass die inneren Strassen Fahrgeschwindigkeiten, die über die der Pferdebahn wesentlich hinausgehen, nicht vertragen, so wenig, dass man jetzt beispielsweise mit dem Omnibus stellenweise ebenso schnell weiter kommt, wie mit der Strassenbahn.

Dennoch hat die Berliner Strassenbahn auf ihren langgestreckten Linien, die häufig von einem Ende des bewohnten Gebietes bis zum anderen reichen, einen sehr lebhaften Durchgangsverkehr an sich gezogen. Es kommt ihr dabei der Umstand wesentlich zu statten, dass in den äusseren weniger belebten Strassenzügen schneller gefahren werden darf, als im Innern. Aber die durchschnittliche Geschwindigkeit kann hierbei doch niemals auf das Maass einer elektrisch betriebenen städtischen Schnellbahn gesteigert werden; beträgt doch beispielsweise der

zur Durchfahrung der 11 km langen Strecke vom Amtsgericht in Charlottenburg bis zum Schlesischen Bahnhof im Osten Berlins nöthige Zeitaufwand nicht weniger als 65 Minuten, was einer durchschnittlichen stündlichen Fahrgeschwindigkeit von 10 km entspricht, während die Schnellbahn die gleiche Strecke in nicht ganz 30 Minuten durchfahren würde.

Wer die rege Benutzung der Strassenbahn durch den niedrigen Fahrpreis allein erklären wollte, würde irren. Bekanntlich hat die Stadt Berlin den 10-Pfennigtarif einheitlich vorgeschrieben. Der Berliner aber hätte gewiss keine Zeit, für den Betrag von 10 ₰ mehr als eine Stunde im Wagen zu sitzen, wenn ihm eine andere schnellere Fahrgelegenheit, sei es auch mit einem angemessenen Aufschlage, nach den Hauptverkehrsrichtungen zu Gebote stände, und wo die Arbeit unter Einrechnung des Zu- und Abgehens der Arbeitenden stundenweise bezahlt wird, besteht auch für den Arbeitgeber ein erhöhtes Interesse, die Fahrzeit auf das geringste Maass abgekürzt zu sehen.

Der Zuspruch, den die durchgehenden Strassenbahnlinien erfahren, hat sich stellenweise derart gesteigert, dass der Lokalverkehr im Innern eine ungebührliche Benachtheiligung erfahren hat. Es leuchtet ein, dass dies vermieden wäre, wenn der Verkehr der längeren Strecken aus dem Strassenverkehr ausgeschieden und durch Schnellverkehrsmittel mit besonderem Bahnkörper besorgt würde. Aber auch der innere Lokalverkehr hat eine solche Zunahme erfahren, dass die Verwaltung der Grossen Berliner Strassenbahn, obwohl sie die Strassen mit weiteren Verkehrsmitteln anfüllt, indem sie nicht allein immer neue Motorwagen einstellt, sondern die wichtigeren Linien auch mit Anhängewagen betreibt, die Massen nicht mehr fortzuschaffen vermag. Die Belastung der Strassen hat aber ihre Grenzen. Auch dies weist auf die Nothwendigkeit neuer Verkehrsmittel hin, die dem Boden der Strassen entrückt sind. Ausser dem Verkehr der längeren Entfernungen fällt diesen Bahnen auch der überschüssige Lokalverkehr zu, den die Strassenbahn ohne ganz unzulässige Belästigung und Gefährdung des sonstigen Strassenverkehrs nicht mehr bewältigen kann.

Dass solche Schnellbahnen, mehr als die bestehende Berliner Stadtbahn im Charakter der Kleinbahn gehalten und mit der grösseren Beweglichkeit ausgestattet, die die elektrische Betriebsweise mit sich bringt, zu ganz besonderen verkehrswirthschaftlichen Aufgaben befähigt sein müssen, ist keine Frage. Dass sie solche thatsächlich erfüllen, beweisen die neuesten elektrischen Stadtbahnen in amerikanischen und europäischen Grossstädten, unter letzteren Paris und London in erster Linie. Die neue Pariser Stadtbahn und die neue Centrallondonbahn haben einen Verkehr an sich gezogen, dass man sich erstaunt gefragt hat, wie denn dieser Aufschwung — zugegeben auch, dass die Bahnen in Hauptverkehrsrichtungen durch die Städte geführt sind — in der kurzen Zeit ihres Bestehens möglich gewesen sei. Dennoch geht es durchaus mit natürlichen Dingen zu; man wolle sich nur der wirthschaftlichen Aufgaben solcher Verkehrsmittel recht erinnern, die aus dem Gesammtverkehr denjenigen Theil fortnehmen, dessen Erledigung nicht Sache der Strassenverkehrsmittel sein kann, und dabei ausserdem zur Entlastung der Strassenbahn beitragen. Zur Erläuterung ist mit Bezug auf den ersten Punkt anzuführen, dass auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn — deren Linienführung als bekannt vorausgesetzt werden darf — die Strecke vom Zoologischen Garten bis zum Görlitzer Bahnhof in 18 Minuten, auf der Strassenbahn dagegen erst in 40 Minuten zurückgelegt wird. Vom Nollendorfplatz nach dem Kottbuser Thor wird man in 11 gegen 29, vom Potsdamer Platz nach der Oranienstrasse in 13 gegen 30 Minuten, vom Halleschen nach dem Schlesischen Thor in 9 gegen 18 Minuten fahren usw. Wie gross ferner der Ueberschuss des Verkehres ist, auf dessen Beförderung die Strassenbahn in Berlin bereits jetzt verzichten muss, wissen alle, die die Unannehmlichkeiten kennen gelernt haben, unter freiem Himmel vergebens auf einen Strassenbahnwagen warten zu müssen, der einen leeren Platz bietet.

Es hat ein besonderes Interesse, der Entwickelung der genannten beiden fremden Schnellverkehrsunternehmungen jetzt, nachdem sie ein volles Betriebsjahr durchgemacht haben, wieder einmal nachzugehen und gleichzeitig dagegen zu halten, was man für den Anfang von der neuen elektrischen Stadtbahn in Berlin erwartet und erwarten darf. Hierbei ist vorweg daran zu erinnern, dass alle drei Unternehmungen, die Pariser Stadtbahn, die Centrallondonbahn und die Berliner Hochbahn, fast genau die gleiche Längenausdehnung — 10,6, 10,5 und 10,4 km — haben, wenn bei ersterer die kurzen Seitenlinien von der Place de l'Etoile nach dem Trocadéro und dem Arc de Triomphe abgerechnet werden, die auch bei den folgenden Verkehrsangaben nicht berücksichtigt sind. Wie im übrigen erinnerlich, ist die Pariser Stadtbahn am 19. Juli 1900, die Centrallondonbahn am 31. Juli 1900 eröffnet worden.

Die Baukosten oder vielmehr das gesammte Anlagekapital ist in London am grössten, in Berlin am kleinsten. Die Centrallondonbahn hat auf das Kilometer rund 7 500 000 ℳ, die Pariser Stadtbahn rund 3 500 000 ℳ gekostet, während die Berliner Hoch- und Untergrundbahn nicht mehr als 3 000 000 ℳ auf das Kilometer kosten wird. Die Kosten der Centrallondonbahn habe ich nach den Halbjahrsberichten der Gesellschaft und „Bradshaw's Manual", die der Pariser Stadtbahn nach dem neuen Dumas'schen Werk über diese Bahn unter Zuziehung der Geschäftsberichte ermittelt. Für Berlin sind die Zahlen bei dem gegenwärtigen Stande der Ausführungen zwar noch nicht genau festzustellen; sie werden sich aber voraussichtlich etwa wie folgt ergeben:

Die Kosten der Hoch- und Untergrundbahn in ihrer jetzigen Ausdehnung werden sich einschliesslich des Grunderwerbs und der zahlreichen für die Bahn erworbenen Häuser auf rund 32 000 000 ℳ belaufen. Hiervon entfallen rund 7 000 000 ℳ auf Grunderwerb einschliesslich Um- und Neubauten sowie ungefähr 2 300 000 ℳ auf Bauzinsen. Werden noch die am Schlusse dieses Aufsatzes erwähnten Mehrkosten für die kürzlich beschlossenen und jetzt in Ausführung befindlichen Anlagen zur Betriebsverstärkung auf der Stammlinie hinzugerechnet, so stellen sich die Gesammtkosten auf etwa 34 500 000 ℳ. Von dieser Summe werden reichlich 5 000 000 ℳ zur Verzinsung gelangen aus Miethseinnahmen und verschiedenen Nebenquellen; diese Einnahmen sind auf etwa 225 000 ℳ veranschlagt, werden aber vermuthlich grösser ausfallen. Die Verkehrseinnahmen haben für den verbleibenden Kapitalbetrag von rund 29 500 000 ℳ aufzukommen. Der Einfachheit wegen soll im folgenden mit 30 000 000 ℳ gerechnet werden.

Die Verkehrsverhältnisse der Pariser Stadtbahn und der Centrallondonbahn haben sich bis heute derart entwickelt, dass im laufenden Kalenderjahr in Paris 4 068 000, in London 4 138 000 Personen auf das Bahnkilometer befördert werden. Die Beförderungsziffern und die Einnahmen lassen sich wie folgt überschlagen:

	Centrallondonbahn		Pariser Stadtbahn	
	beförderte Personen	Einnahmen in Mark	beförderte Personen	Einnahmen in Mark
vom 1. Januar bis 31. Oktober 1901	36 211 000	6 032 807	35 933 850	4 941 490
hierzu der fünfte Theil für November und Dezember	7 242 000	1 206 561	7 186 727	988 300
im ganzen Jahre rund	43 450 000	7 240 000	43 120 577	5 929 790
für November und Dezember 1900 nachrichtlich	6 130 000	1 021 260	7 521 073	891 146

Die Betriebszeit der ersten Monate ist hier nicht mehr in Vergleich gezogen, da diese bei einem Verkehrsunternehmen selten ein ganz klares Bild gewährt.

Wer das neue Berliner Unternehmen in seiner Wirthschaftlichkeit zutreffend würdigen will, hat zu berücksichtigen dass die Verhältnisse, unter denen es ins Leben tritt, heute völlig andere sind, als zur Zeit, da die Stadtbahn eröffnet wurde. Wenn damals das Schnellverkehrsmittel die Aufgabe hatte, eine ähnliche Umbildung der Stadt erst anzubahnen, wie sie in London längst eingetreten war, die sich in einer scharf ausgeprägten Zusammendrängung des Geschäftslebens im Innern und einer Verschiebung der Wohnungen nach aussen hin ausdrückt, so liegen heute die Verhältnisse so, dass der Zeitraum zweier Jahrzehnte des Einflusses der Stadtbahn und der Vorortbahnen schon genügt hat, Veränderungen in dieser Richtung herbeizuführen, wie sie auch bei aller Gunst der politischen und allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse keiner hätte voraussehen können. Jetzt bricht sich immer weiter mit aller Gewalt Bahn, was früher mühevoll eingeleitet worden ist. Die folgenden Zahlen lassen ebensowohl den Aufschwung, den das Verkehrswesen in Grossberlin in den letzten 6 Jahren genommen hat, als auch ohne weiteres erkennen, was in verkehrswirthschaftlicher Beziehung noch nachzuholen ist.

In den Jahren betrug	1895	1896 (Gewerbe-ausst.)	1897	1898	1899	1900
1. die Einwohnerzahl von Grossberlin in Tausenden . . .	2 129	2 203	2 269	2 345	2 414	rd. 2 500
2. die Zahl der beförderten Personen in Tausenden						
a) auf der Eisenbahn:						
Stadtbahn (Schles. Bhf. - Westend) .	49 740	58 345	56 546	58 200	59 000	60 500
Ringbahn	25 740	31 652	31 201	35 357	36 000	37 000
b) auf allen Strassenbahnen . .	164 200	183 003	198 000	217 000	244 600	280 350
c) auf allen Omnibussen . . .	33 000	38 000	44 000	54 000	75 000	80 570
zusammen	272 680	311 000	329 747	364 557	414 600	458 500

Auf den Kopf der Bevölkerung von Grossberlin entfallen, diese Verkehrmittel zusammen genommen, für 1895 und die folgenden Jahre 128, 141, 146, 155, 172 und 183 Fahrten. Von den 183 Fahrten des Jahres 1900 wurden zurückgelegt 25 mit der Stadtbahn, 14 auf der Ringbahn, 112 mit den Strassenbahnen und 30 mit den Omnibussen. Man sieht hieraus, welch' ausserordentlich grossen Antheil am Verkehr die Strassenbahn hat. Aber es wäre durchaus irrig, hieraus folgern zu wollen, dass die städtischen Schnellverkehrsmittel in ihrer Bedeutung gegenüber der Strassenbahn zurückstehen müssten. Auch die Thatsache, dass die Strassenbahn einen gewissen Rückgang im Verkehr der Stadt- und Ringbahn herbeigeführt hat, seit sie neuerdings mit ihren Linien weiter nach aussen vordringt, ist nicht so sehr beweiskräftig für die Strassenbahn, als vielmehr für die städtische Schnellbahn, die ihre Aufgaben erst noch zu lösen hat, während das Strassenbahnnetz im wesentlichen vollendet ist. Würde der Strassenbahn ein fertiges Netz von Schnellverkehrslinien bereits gegenüberstehen, so würde die Statistik wesentlich anders lauten. Was in dieser Hinsicht auch nach der Eröffnung der Hoch- und Untergrundbahn noch nachzuholen bleibt, wird am besten dadurch erläutert, dass aus dem Anfangsverkehr dieser Bahn sich bereits bei etwa 10 Fahrten, berechnet auf den Kopf der Bevölkerung, eine befriedigende Verzinsung des Anlagekapitals für den Anfang ergeben würde. Im übrigen geben aber die vorstehenden statistischen Angaben insofern kein genaues Bild des Zunahmeverhältnisses für den Verkehr, als die Schnellbahn, nämlich die Stadt- und Ringbahn, seit 1895 eine Ausdehnung nicht erfahren hat während die Länge der Strassenbahnen sich in den fünf Jahren wesentlich vermehrte.

Um würdigen zu können, welcher Antheil an dem Berliner Verkehr der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn bereits in ihrem ersten Ausbau vom Zoologischen Garten nach dem Potsdamer Platz und der Warschauer Brücke zufallen wird, ist erforderlich, die wirthschaftliche Eigenart der von ihr durchzogenen Gebiete etwas näher ins Auge zu fassen.

Der westliche Abschnitt der Bahn vom Zoologischen Garten nach dem Halleschen Thor und dem Potsdamer Bahnhof ist in eine der stärksten Verkehrsadern hineingelegt, die Berlin aufweist. Zwischen seinen Endpunkten gibt es etwa 17 Strassenbahnlinien, deren Wagen, obwohl sie auf jeder Linie in Abständen von 3 bis 10 Minuten einander folgen, und obwohl sie seit kurzem vielfach mit Anhängewagen laufen, dem Verkehr lange nicht mehr genügen. Der hier in Betracht kommende Abschnitt der Hochbahn — westlich vom Halleschen Thor — hat eine Länge von 6 km, was rund 58 % der Gesammtlänge der Hochbahn, welche sich auf 10,4 km stellt, ausmacht. Dieser Abschnitt kann, wie wohl ohne weiteres einleuchtet, in seiner Bedeutung und in den zu erwartenden Verkehrsleistungen mit den mehrgenannten beiden Pariser und Londoner Vorbildern einen Vergleich wohl aushalten. Ueber die von der Bahn durchzogenen östlichen Stadttheile Berlins dagegen bedarf es einiger erläuternder Bemerkungen, da über die Louisenstadt diesseits und jenseits des Kanals das Publikum weniger unterrichtet ist, als über den Westen. Gerade in diesen Gebieten, in denen die Bevölkerung dicht geschaart ist — wohnen doch hier auf das Quadratkilometer bis zu 80 000 und mehr Personen gegen nur 50 000 in der Gegend des Nollendorfplatzes —, ist das Bedürfniss nach einem Schnellverkehrsmittel am lebhaftesten betont und darauf hingewiesen worden, dass der Verkehr in diesen Bezirken bereits einen Umfang gewonnen habe, der demjenigen in den etwa gleichwerthigen Stadtgebieten nördlich der Spree, der Königstadt und dem Stralauer Viertel kaum noch nachsteht, wenn er auch durch das neue Verkehrsmittel noch einer lebhaften Steigerung fähig ist. Im westlichen Theil der Louisenstadt, vornehmlich diesseits des Louisenstädtischen Kanals, hat sich in dem für die Hochbahn in Betracht kommenden Gebiet im engen Anschluss an den Friedrichstädtischen Bezirk des Halleschen Thores eine sehr rege Gewerbethätigkeit entwickelt, die immer weitere Ausbreitung nach Osten und Süden hin findet und sich namentlich auch mehr und mehr nach der von der neuen Bahn beherrschten Zone hinüberzieht. Die im Kern der Stadt, wesentlich seit 1885, eingetretene Entvölkerung hat sich auch der südwestlichen Louisenstadt zugewendet und die Linie der neuen Bahn bereits vor einem Jahrzehnt überschritten, namentlich auch im Gebiet der Gitschinerstrasse. Selbst der Gedanke, grosse öffentliche Gebäude hierher zu verlegen, findet in der Errichtung einer ausgedehnten Gebäudegruppe für das Reichspatentamt seinen Ausdruck, die auf dem Grundstück der vormaligen Kürassierkaserne an der Gitschinerstrasse unmittelbar neben der Hochbahn jetzt erbaut werden wird. Die Gebiete grösster Bebauung werden über die Linien der elektrischen Hochbahn hinaus immer weiter nach Südwesten verschoben; in demselben Maasse drängt das Geschäftsleben nach.

Die Gewerbethätigkeit in den Louisenstädtischen Stadttheilen ging schon 1890 — wie die Erhebungen des statistischen Amts der Stadt Berlin bestätigen — über den Berliner Durchschnitt erheblich hinaus, nicht allein in dem Theil diesseits des Kanals, sondern auch im Gesammtdurchschnitt der Louisenstadt. 1890 entfielen bereits auf je 1 000 Einwohner in der Louisenstadt 686 Gewerbetreibende gegen 506 innerhalb Berlins im Weichbild überhaupt. Das Gebiet der Louisenstadt ist indessen auch, und zwar nach Osten hin in steigendem Maasse, noch lebhaft durchsetzt mit Wohnungen, die sich im Osten zum reinen Arbeiterviertel zusammendrängen. Wenn man aber im übrigen diesen Stadttheil nach dem äusseren Augenschein der Häuser beurtheilen wollte, die nichts als Wohnhausansichten bieten, würde man ein

ganz unrichtiges Bild erhalten. In den Hintergebäuden herrscht überall reges gewerbliches Leben; dort befinden sich Fabrikbetriebe der mannigfaltigsten Art und Ausdehnung, die in verschiedenen Erwerbszweigen sich einen Weltruf verschafft haben, ausgedehnte Niederlagen und Geschäftsräume usw. Das Wohnhaus ist überall nur die Maske. Ein Gang durch diese Viertel ist überaus interessant und lohnend. Das statistische Amt der Stadt Berlin hat im Jahre 1895 eine Erhebung darüber angestellt, wie gross die Zahl derjenigen Personen ist, die in diesen Betrieben beschäftigt werden und tagtäglich gezwungen sind, den Hin- und Rückgang zur Geschäfts- und Arbeitsstelle zu nehmen. Ihre Zahl ist ausserordentlich gross.

Der Arbeiter hält sich gern noch in Gehweite von der Arbeitsstelle auf, aber die Verkehrsmittel drängen ihn, und das gilt für alle, welche hier einen Beruf ausüben, allmählich immer weiter von ihr hinweg. Einerseits haben die Verkehrsmittel in diesen südöstlichen Stadttheilen, die Strassenbahnen, dem Umsichgreifen der Industrie und der Geschäftsthätigkeit dadurch Vorschub geleistet, dass sie eine Vergrösserung der Entfernung der Wohnstätte von der Arbeitsstätte auch den ärmeren Klassen ermöglichten, andererseits hat dieser Zug nach dem Osten wieder zur Vermehrung der Verkehrsmittel beigetragen. Die Verschiebung der Wohnverhältnisse in der Louisenstadt braucht also nicht erst von der neuen Hochbahn eingeleitet zu werden, aber durch ihr Hinzutreten wird sie noch weiterhin kräftig gefördert. Es wird sich gleich nach der Eröffnung der elektrischen Hochbahn ein Theil des Verkehrszuwachses in jenen Gegenden, auch derjenigen Strassenbahnlinien, die den Spittelmarkt berühren, auf das neue Verkehrsmittel werfen, dessen Verkehr ebenso wachsen wird, wie es die Umbildung der Louisenstadt beschleunigt. Durch die Verbindung des Endbahnhofes Warschauer Brücke mit dem Centralviehhof in Gestalt einer kürzlich bereits dem Verkehr übergebenen elektrisch betriebenen Strassenbahn sind ferner auch die auf dem rechten Spreeufer liegenden Gelände für Wohnzwecke der Louisenstadt nutzbar gemacht. Diese neuen, in den letzten Jahren schon vollständig ausgebauten Wohnbezirke sind nicht allein von grosser Bedeutung für die Louisenstadt; auch der westlich davon gelegene Stadttheil zieht hiervon Nutzen, da den Geschäftsangestellten billigere Wohnungen im Osten erschlossen werden, während für grössere Bevölkerungstheile ein bequemer Weg nach den Wohnvierteln oder den Arbeitsgelegenheiten — u. a. auch den zahlreichen Neubauten — im Westen eröffnet wird. Auf dem östlichen Abschnitt der Bahn werden sich allmählich ähnliche Verhältnisse des Verkehres herausbilden, wie auf dem westlich des Halleschen Thors gelegenen, mit dem Unterschiede, dass östlich vom Halleschen Thor andere Klassen der Bevölkerung anzutreffen sind, ähnlich wie bei der jetzigen Stadtbahn, deren östliche Stationen nur einen anders gearteten, nicht aber geringeren Verkehr haben, als die westlichen.

Und weiterhin ist hinzuweisen auf die mehrfachen Anschlüsse bestehender Dampfbahnen, der Görlitzer Bahn und der Stadtbahn, die die Hochbahn auch auf dem östlichen Theil ihrer Linie zustatten kommen.

Die Verkehrsverhältnisse liegen hiernach auch für den kleineren östlichen Theil der Hochbahn keineswegs ungünstig.

Unter den geschilderten Verhältnissen wird man wohl in der Lage sein, sich ein Bild darüber zu machen, wie der Verkehr der neuen Hoch- und Untergrundbahn im Verhältniss zu den neuen städtischen Schnellbahnen in Paris und London zu bewerthen sein wird. Hierbei ist jedoch nicht ausser Acht zu lassen, dass die Centrallondonbahn von vornherein den starken Andrang in den Morgen- und Abendstunden aufzunehmen hatte und sich den Zwischenverkehr, der sich der Berliner Hoch- und Untergrundbahn gleich von vornherein in erheblichem Maasse bedienen wird, erst allmählich entwickeln muss. In dieser Beziehung dürfte das Berliner Bahnunternehmen vielmehr ähnliche Verhältnisse vorfinden, wie die Pariser Stadtbahn. Andererseits ist beim Vergleich mit London und Paris der Einfluss der Strassenbahn zu berücksichtigen, die mehr zu leisten imstande ist, als die in London und Paris allerdings hochentwickelten Omnibusse. Aber der Einfluss der Strassenbahn ist auf die mittleren und grösseren Entfernungen doch nicht zu hoch zu veranschlagen. Man muss immer im Auge behalten, dass es sich hier um ihrem Wesen nach völlig verschiedenartige Verkehrsmittel handelt, deren jedes sein eigenes Publikum an sich zieht. Dass im übrigen der Verkehr bei einem neuen Unternehmen nicht gleich mit der vollen Stärke einsetzt, ist selbstverständlich, da das Publikum, um sich ihm anzupassen, erst allmählich seine Wohnungen wechseln kann, Abonnements auf andere Fahrgelegenheiten erst ablaufen müssen und was dergleichen Umstände mehr sind. Aber in dieser Beziehung sind die Pariser und Londoner Bahn mit der Berliner gleichgestellt.

Die Frage nach der Wirthschaftlichkeit der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin möge hier dahin aufgefasst werden, dass zu ermitteln sei, welcher Verkehrseinnahmen die Bahn bedürfen würde, um 4 % auf denjenigen Theil des gesammten Anlagekapitals zu erzielen, der sich nicht aus anderweiten Quellen verzinst. Das sind, wie früher angeführt, rund 30 000 000 ℳ, zu deren 4 prozentiger Verzinsung es einer Summe von 1 200 000 ℳ bedürfen würde. Wenn nun vorläufig die Gesammtausgabe zu 55 % der Verkehrseinnahmen vorausgesetzt wird, so würden jene 1 200 000 ℳ Ueberschuss eine Verkehrseinnahme von $2^2/_3$ Millionen Mark bedingen. Nach dem in Vorbereitung befindlichen Tarif der Hochbahn ist anzunehmen, dass der Fahrpreis für die Person im Jahresdurchschnitt sich auf 12 ₰ stellen wird, ein Satz, der sich späterhin bei grösserer Verkehrszunahme freilich noch ein wenig ermässigen dürfte. Für die 4 prozentige Verzinsung eines Kapitals von 30 000 000 ℳ würde also eine Verkehrsziffer von rund 22 250 000 Personen nothwendig sein. Dass eine solche Ziffer zu Anfang wohl erwartet werden kann, lehren die Verhältnisse der mehrfach angeführten Bahnen in Paris und London, die bei gleicher Länge bereits im laufenden Jahre, d. i. im ersten vollen Betriebsjahre nach der Eröffnung, annähernd die doppelte Personenzahl befördern werden, als für die Hochbahn vorstehend genannt ist. Im Vergleich mit diesen Bahnen ergibt sich, wenn auch noch die Berliner Stadtbahn sowie die Newyorker Hochbahn der Vollständigkeit halber berücksichtigt werden, folgendes Bild:

Jahr	Bahn	beförderte Personen		Einnahmen		Bemerkungen
		im Jahre	auf das Bahnkilometer	im Jahre ℳ	auf das Bahnkilometer ℳ	
1901	Pariser Stadtbahn	43 120 000	4 068 000	5 929 790	559 410	
1901	Centrallondonbahn	43 450 000	4 138 000	7 240 000	689 460	
1900	Berliner Stadtbahn	60 500 000	4 000 000	—	—	
1901	Newyorker Hochbahn	194 152 000	3 350 000	43 914 662	754 200	*)
	elektrische Hoch- und Untergrundbahn, Berlin	22 500 000	2 140 000	2 660 000	256 800	

In dieser Zusammenstellung nimmt die elektrische Hoch- und Untergrundbahn nur eine verhältnissmässig bescheidene Stelle ein. In Betreff der Verkehrseinnahmen ist zu bemerken, dass der durchschnittliche Fahrpreis der Pariser Stadtbahn $13^3/_4$ ₰, der Centrallondonbahn $16^2/_3$ ₰ beträgt, während für die elektrische Hoch- und Untergrundbahn nur 12 ₰ angenommen sind. Die Berliner Strassenbahn hat nach dem Jahresbericht von 1900 durchschnittlich 10,4 ₰ für die Person erlöst. Der Durchschnitt für die Berliner Stadtbahn ist mir nicht bekannt.

---

*) Einschliesslich der Vorortstrecken.

Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn würde also, wenn sie nicht mehr als die Hälfte des Anfangsverkehrs der Pariser Stadtbahn und der Centrallondonbahn erhielte, doch schon in der Lage sein, das Anlagekapital mit 4 % zu verzinsen. Dieser Anfangsverkehr würde, auf das Kilometer bezogen, nicht mehr als etwa das Doppelte des Verkehrs — ebenfalls auf das Kilometer ermittelt — ausmachen, den eine Reihe Berliner Strassenbahnlinien erzielen. Lehrreich sind in dieser Beziehung die folgenden Zahlen für das Jahr 1898. Für die späteren Jahre sind mir die Angaben nicht zur Hand, aber es ist mit Sicherheit anzunehmen, dass die Zahlen sich gegenwärtig noch wesentlich höher stellen.

Linie der Strassenbahn	Zahl der beförderten Personen	
	insgesammt	auf das Bahnkilometer
Ringbahn	13 864 491	1 024 000
Gesundbrunnen-Kreuzberg	12 247 743	1 216 200
Treptow-Zoologischer Garten	11 006 518	1 013 000

Das soeben Ausgeführte wird auch noch bekräftigt durch die folgenden Zahlen, welche die Leistungen und die auf deren Einheit bezogenen Einnahmen der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn, der Pariser Stadtbahn und der Centrallondonbahn nebeneinanderstellen. Einer weiteren Erläuterung bedürfen diese Zahlen nicht.

Bahn	Einnahme	Zugkilometer im Jahr	Einnahme auf 1 Zugkm
Pariser Stadtbahn	5 929 790	2 400 000	2,47 ℳ
Centrallondonbahn	7 239 000	2 228 000	3,25 „
Berliner Hochbahn	2 666 000	1 800 000	1,48 „

Bei einem Personenverkehr, der nicht mehr Fahrgäste im Jahr umfasst, als 22,5 Millionen Personen, und 2⅔ Millionen Mark einbringt, stellen sich die Ausgaben nach einer für die Berliner Hochbahn angestellten Berechnung unter Berücksichtigung, dass die Tilgungsdauer für das Kapital bis 1986 reicht, wie folgt:

Betriebskosten	1 010 000 ℳ
Steuern, Abgaben und Versicherungen	190 000 „
Tilgung des Kapitals rund	50 000 „
Erneuerungen	160 000 „
zusammen	1 410 000 ℳ
5 % des Reingewinns zum Reservefonds	60 000 „
Gesammtausgabe	1 470 000 ℳ

Danach betragen die gesammten Ausgaben rund 55 % der Einnahmen und der Betriebskoeffizient — Betriebskosten einschliesslich Steuern und Abgaben — rund 45 % der Einnahme. Hierzu ist zu bemerken, dass der Betriebskoeffizient der Pariser Stadtbahn rund 40 % und derjenige der Centrallondonbahn 50 % der Roheinnahme beträgt, wenn der Betrieb der Aufzüge ausgeschieden wird. Für die Londoner Untergrundbahn, die vor der Umwandlung in den elektrischen Betrieb steht, ist der Betriebskoeffizient zu 35 % berechnet, was allerdings wohl zu niedrig ist.

Wenn auch die Verkehrsziffer, welche nöthig ist, um das Kapital der Hochbahn mit 4 % zu verzinsen, mit dem ursprünglichen Betriebsmaterial zu bewältigen ist, so ist seitens der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen doch für erforderlich erachtet worden, die Betriebsmittel bereits im Anfang des Betriebes auf einen grösseren Verkehr einzurichten. So ist im Laufe dieses Sommers beschlossen worden, zu den vorhandenen 21 Zügen 7 weitere Züge von je 3 Wagen — mit etwa 170 Plätzen auf den Zug — hinzuzubeschaffen und dementsprechend am westlichen Endpunkt der Bahn für weitere Aufstellungsgleise zu sorgen. Diese Erweiterung ist jetzt im Bau. Im Zusammenhang hiermit ist auch eine weitere Dampfdynamomaschine von 1 200 PS bestellt worden, durch die die gesammte verfügbare Kraft in dem Kraftwerk auf 4 900 PS gesteigert wird. Auch eine Erweiterung des Wagenschuppens an der Warschauer Brücke kommt im Zusammenhang hiermit zur Ausführung. Dass sich dann in der Folge der Verkehr von Jahr zu Jahr in immer stärker aufsteigender Linie heben muss, ist nach den Erfahrungen, die bei Stadtbahnen allgemein gemacht sind, ohne weiteres ersichtlich. Für alle Fälle aber hat die Firma Siemens & Halske noch Gewähr dafür geleistet, dass für das erste Betriebsjahr, in dem sie selbst den Betrieb zu führen übernommen hat, für das in der Bahn angelegte Kapital nicht unter 4 % Dividende vertheilt werden.

Allgemeine deutsche Stückgutgemeinschaft.

In Nr. 67 d. Ztg. hat Herr Rechnungsrath Fischer in Metz sich über die Gründung eines deutschen Stückgutverbandes verbreitet und sehr beachtenswerthe Vorschläge für eine gedeihliche Lösung dieser wichtigen Frage gemacht. Seine Ausführungen beziehen sich in der Hauptsache auf das Abfertigungs- und Rechnungswesen; nebenbei wurde auch die Verladung und Beförderung des Stückgutes gestreift. Bei diesem Theil der Darlegungen wurde der gegenwärtige Stand der Stückgutbeförderungsfrage einer Kritik unterzogen, die mir nicht ganz zutreffend erscheint, und ich möchte im Interesse der Klärung der Sache nicht unterlassen, hierauf zu erwidern.

Herr Fischer führt bei seinem Vergleiche aus, dass „jetzt von den deutschen Verwaltungen mit bedeutenden Vorbereitungs- und Druckkosten Verlade- und Beförderungsvorschriften für Stückgut ausgearbeitet werden, welche ihrer Umständlichkeit wegen den untergeordneten Organen, für welche sie in erster Reihe bestimmt sind, leider kaum je recht verständlich werden können, zumal sie, wie jetzt schon ersichtlich, fortgesetzten umfangreichen Aenderungen unterliegen".

Herr Fischer hat hier wohl zunächst die Dienstanweisung für die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes im preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Verbande im Auge. (Die übrigen Anweisungen sind nach denselben Grundsätzen erstellt.) Ich wäre ihm nun dankbar gewesen, wenn er näher erklärt hätte, welche besonderen Erschwernisse diese Dienstanweisung in sich birgt und welche ihrer Bestimmungen den untergeordneten Organen ewig ein verschlossenes Buch mit sieben Siegeln bleiben werden. Die ganze Dienstanweisung hat zwei Seiten Text; dieser Text ist so gehalten, dass er ohne besondere Verstandesschärfe erfasst werden kann. 95 % sämmtlicher Stationen erhalten nur diese Dienstanweisung und dazu ein alphabetisches Stationsverzeichniss, aus dem sie in rein mechanischer Weise lediglich die den Stationsnamen beigedruckten Gruppennummern und Reihenzahlen in das Frachtkartennummernbuch überzutragen haben, damit sie beim Kartiren diese gleichzeitig mit der Kartennummer auf der Karte an einer eigens vorgedruckten Stelle einsetzen können. Die anderen Stationen erhalten zu dieser Drucksache noch eine schematische Darstellung der Aufeinanderfolge der Umladestationen, und das ist alles. Die Drucklegung der in bildlicher Form dargestellten Ladegruppen und die Befassung der Umladestationen mit diesem Material ist nicht nothwendig, sie war aber bei der ersten Aufstellung dieser Anweisung zweckmässig, weil dadurch ein werthvoller Behelf für ihren weiteren Ausbau geschaffen wurde.

Der Vorgang bei der Verladung ist sehr einfach und das Ladepersonal hat sich in die neuen Verhältnisse rasch eingelebt. In der Praxis haben sich die von Herrn Fischer betonten Schwierigkeiten nicht ergeben; sie müssen also sonst wo aufgetreten sein. Mir scheint dies besonders da der Fall gewesen zu sein, wo man am zähesten an der hergebrachten Uebung festgehalten hat und den neuen Forderungen mit Unlust entgegengekommen ist. Dass die preussisch-sächsisch-südwestdeutsche

Dienstanweisung jetzt neu bearbeitet werden sollte, ist unbedingt zuzugeben; aber auch jeder andere Dienstbehelf muss im Laufe der Zeit eine Neuauflage erfahren; mit dem Wesen der treffenden Vorschrift hat das aber nichts zu thun, und es kann darin, dass Dienstbehelfe fortgesetzt der Ergänzung bedürfen, wohl dann kein Mangel erblickt werden, wenn diese Ergänzungen, wie es hier der Fall ist, mit dem weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes und der fortschreitenden Entwickelung der güterdienstlichen Einrichtungen zusammenhängen.

Dass durch die Einführung der preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Dienstanweisung eine wesentliche Verbesserung der Stückgutbeförderung namentlich in Bezug auf Transportbeschleunigung eingetreten ist, ist ganz unzweifelhaft; damit hat diese Anweisung zunächst ihre Aufgabe erfüllt. Die zugestandenermaassen noch vorhandenen Mängel zu beseitigen, ist Aufgabe der weiteren Vervollkommnung der Anweisung, die, nebenbei bemerkt, seiner Zeit gar nicht ganz ausgebaut worden ist; zwei wesentliche Bestandtheile, die Vereinbarung von Grenzstrecken-Kurswagen und die Aufstellung von direkten Güterkursen für das Gebiet der Anweisung, sind unterblieben.

Wer sich gleichwohl von der guten Wirkung dieser viel geschmähten und in Wirklichkeit wenig verstandenen und wenig beachteten Dienstanweisung überzeugen will, der gehe nach Hanau Ost und sehe sich auf dieser jedenfalls grössten Umladestation des preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Verbandsgebietes einmal die Umladung an; er wird überrascht sein durch die grosse Zahl von direkten Stückgutladungen, die auf Grund der preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Dienstanweisung hier gebildet und nach wie weit entfernten Stationen diese Wagen abgerichtet werden; ausserdem wird er sich aber auch überzeugen, mit wie einfachen Mitteln hier nach den neuen Grundsätzen ein sehr grosses Umschlagsgeschäft abgewickelt wird.

Besonders aufgefallen ist mir, dass Herr Fischer die Vorbereitungs- und Druckkosten der neuen Dienstanweisung so stark betont. Soll man nothwendige Vereinbarungen und Verbesserungen im Verkehre blos deswegen unterlassen, weil einige Tausend Mark beansprucht werden? Warum gleich die Kostenrechnung vorlegen, wenn es sich darum handelt, endlich auch einmal für den Gütertransportdienst das zu schaffen, was längst als nothwendig anerkannt ist? Ohne Aufwendung kein Erfolg Warum hat es denn so lange gedauert, bis die Stückgutfrage in Fluss kam, und warum kann auch jetzt das wünschenswerthe raschere Tempo in dieser Sache nicht erzielt werden? Doch wohl nur deswegen, weil verwaltungsseitig die nöthigen Voraussetzungen für eine bessere Gestaltung des Transportwesens fehlten! Wenn hier nicht Wandel geschafft wird, dann darf Herr Fischer überzeugt sein, dass die Erfüllung seiner Forderungen noch lange auf sich warten lassen wird. Zur Durchführung einer Reform im Sinne der Fischer'schen Vorschläge gehört vor allem eine einheitliche, festgefügte Organisation des Transportdienstes, und es dürfte in dieser Hinsicht nicht überflüssig erscheinen, gerade jetzt auf einige Mängel hinzuweisen, die trotz der seit einiger Zeit etwas kräftig einsetzenden Bestrebung auf einheitliche Gestaltung des Gütertransportdienstes noch nicht überall behoben sind und der gedeihlichen Entwickelung des Gütertransportwesens hinderlich im Wege stehen.

Es ist bekannt, wie die Regelung des Stückgutverkehres bei den Centralstellen der meisten Bahnverwaltungen lange Zeit hindurch ein Anhängsel irgend eines anderen Referates war; meistens war dieses Eisenbahnstiefkind dem Tarif- oder dem Reklamationsbüro anvertraut, aber mit seiner Erziehung wollte sich niemand ernstlich befassen. Das Kind war etwas schwerfällig und ungelenk und überdies eignete es sich zu einer wissenschaftlichen Ausbildung nicht recht. Beispielsweise sind andere Zweige des Gütergeschäftes, wie Tarif- und Reklamationswesen, altehrwürdige, eingesessene Eisenbahnwissenschaften; das Gütertransportgeschäft im engeren Sinne wird wie früher auch heute noch als Fuhrwerksdienst angesehen und dementsprechend in der Regel auch gewerthet: das ganze Verladegeschäft wird daher meistens dem niederen Personal überlassen. Es fehlt vielfach an einer geeigneten Organisation dieses Dienstzweiges, an eigenen Büros für den Transportdienst und demgemäss auch an Beamten, welche sich ausschliesslich oder doch hauptsächlich mit dieser Materie zu befassen haben und so in der Lage wären, die nothwendigen Anleitungen für den praktischen Dienst zu geben. Eine durchgreifende Reform müsste meines Erachtens hier einsetzen; es wären eigene Transportreferate zu errichten, denen nicht nur die Regelung des gesammten Gütertransportes, sondern auch die grundsätzliche Aufstellung, die fortdauernde Pflege und Ausgestaltung des Güterzugfahrplanes, dieses Grundpfeilers des Gütertransportwesens, übertragen wird. Keinesfalls können diese Aufgaben nebenher versehen werden. Von Beamten, die im Tarif- oder Reklamationswesen arbeiten, kann bei der heutigen Gestaltung des Eisenbahndienstes billigerweise nicht verlangt werden, dass sie auch im Transportdienst völlig zu Hause seien; dieser Dienstzweig setzt eine eingehende Kenntniss des Fahrplanes und der örtlichen Verhältnisse, der Stationseinrichtungen usw. voraus, Eigenschaften, die sich ein Beamter nur aneignen kann, wenn er längere Zeit hindurch mitten im praktischen Getriebe steht und an der lebendigen Abwickelung des ganzen Geschäftes regsten Antheil nimmt.

Die Mängel, die bis jetzt in der Stückgutbeförderung aufgetreten sind, sind also weniger darauf zurückzuführen, dass die eine oder andere Dienstanweisung mehr oder minder förderlich ist oder nicht, als vielmehr darauf, dass in den transportdienstlichen Einrichtungen der einheitliche Guss und zum Theil auch das nöthige Beamtenpersonal fehlt und dass das einmal als richtig Erkannte nicht mit der nöthigen Einheitlichkeit und der wünschenswerthen Energie gefördert wird. Jedes System hat seine Licht- und Schattenseiten, und es kommt hier auch gar nicht so sehr auf das System, als auf die Durchführung an.*)

Herr Fischer irrt meines Erachtens, wenn er annimmt, in einem einheitlich verwalteten Gebiete könnten Verladevorschriften, die ins Einzelne gehen, entbehrt werden. Gewiss werden in diesem Falle grosse Vereinfachungen Platz greifen können und die Transportführung wird sich viel zweckmässiger gestalten lassen. Allein, was hindert denn, diese Vortheile auch jetzt schon eintreten zu lassen?

Die Kundmachung 32 des deutschen Verkehrsverbandes schreibt für dessen ganzes Gebiet einheitliche Grundsätze für die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes vor und theilt dieses Gebiet in bestimmte Ladegruppen ein. Damit ist die Transportgemeinschaft in gewissem Sinne gegeben. Wenn nun auf Grund der Leitungsvorschriften zum Theil Wege aufgesucht werden müssen, deren Fahrplan keine günstige Beförderung ermöglicht, so kann diesem Uebelstande durch eine entsprechende Eintheilung der Ladegruppen ohne weiteres abgeholfen werden. Führen beispielsweise von A nach D zwei Wege, von denen der über B gute, der über C aber mangelhafte Beförderung bietet, so kann durch die Gruppeneintheilung ein- für allemal der Weg über B gewählt werden, und thatsächlich wird diese Praxis in einzelnen Fällen jetzt schon geübt. Die Verladeanweisungen bieten also auch jetzt kein Hinderniss für Bewegungsfreiheit in der Ladeanordnung und für eine zweckmässige Gestaltung der Transportführung.

Von grossem Werth wäre es unzweifelhaft, wenn hierzu noch die von Herrn Rechnungsrath Fischer vorgeschlagenen Vereinfachungen im Abfertigungs- und Rechnungswesen treten würden, und es ist im Interesse der Sache zu wünschen, dass diese Anregungen sich recht bald verwirklichen lassen möchten.

Reffler.

---

*) Anm. d. Schriftl. Der hier ausgesprochene Wunsch des Herrn Verfassers ist, so weit unsere Kenntniss reicht, bei der Mehrzahl der deutschen Verwaltungen längst erfüllt. Sowohl der Güterabfertigungsdienst wie der Güterzugfahrplan werden bei grossen Verwaltungen meist als besondere Dienstzweige von eigenen Referenten bezw. Dezernenten behandelt. Der oben erhobene Vorwurf wird daher nur vereinzelt zutreffen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Etat der Reichseisenbahnen für 1902.** Im Reichshaushaltsetat für 1902 sind der „Berliner Korrespondenz" zufolge die Einnahmen aus den Eisenbahnen (insgesammt 89 785 500 *M.*) um 3 890 500 *M.* niedriger als im Vorjahr veranschlagt, und zwar entfallen von den Mindereinnahmen 4 300 000 *M.* auf den Güterverkehr (im Jahre 1902 insgesammt 62 600 000 *M.*), während andererseits aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf eine Mehreinnahme von 500 000 *M.* gerechnet wird (insgesammt 20 700 000 *M.*). In einer dem Etat beigegebenen Denkschrift wird hierzu ausgeführt:

Im Rechnungsjahr 1900 betrug die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr 20 600 000 gegen 18 400 000 *M.* in 1899. In den letzten 10 Jahren hat die Einnahmesteigerung, soweit sie unabhängig von der Vergrösserung des Bahnnetzes durch die Verkehrszunahme begründet ist, im Durchschnitte jährlich 3,96 % betragen. Die seit einiger Zeit auf wirthschaftlichem Gebiet allgemein beobachtete rückläufige Bewegung hat sich auch im Personenverkehr fühlbar gemacht. Es empfiehlt sich deshalb, lediglich dem Ergebnisse des Jahres 1900 die Mehrerträgnisse aus dem Personenverkehr der neu eröffneten Strecken und aus dem Verkauf von Bahnsteigkarten mit zusammen 301 300 *M.* unter Abzug der Einnahmeausfälle infolge der Ermässigung des Fahrgeldes für beurlaubte Militärpersonen und der Gepäckfrachtsätze mit zusammen 200 000 *M.* zuzurechnen. Der Ansatz kann hiernach auf 20 700 000 *M.* bemessen werden.

Wesentlich ungünstiger haben sich die Ergebnisse des Güterverkehrs gestaltet. Die Einnahme ist zwar von 61 000 000 *M.* in 1899 auf 62 000 000 *M.* in 1900 gestiegen, indess war das Mehr lediglich der ersten Hälfte des Rechnungsjahres zu danken, während die letzte Jahreshälfte einen Verkehrs- und Einnahmerückgang gebracht hat. Die Verminderung des Verkehrs hat sich auch in das Rechnungsjahr 1901 fortgesetzt und dadurch zur Folge gehabt, dass in den ersten sechs Monaten dieses Jahres die Einnahme aus dem Güterverkehr um rund 3 000 000 *M.* hinter dem entsprechenden Ergebnisse des Vorjahres zurückbleibt. Die Ursache dieser Erscheinung ist hauptsächlich in der ungünstigen Lage der Eisen- und Bergwerksindustrie zu suchen. Unter diesen Umständen wäre es gewagt, für die Rechnungsjahre 1901 und 1902 irgend welche Einnahmesteigerung in Ansatz zu bringen. Es ist vielmehr nur damit zu rechnen, dass in 1902 die Einnahme des Jahres 1900 wieder erreicht wird. Dieser Einnahme sind abzusetzen 400 000 *M.*, die der Erz- und Koksverkehr infolge der eingetretenen Frachtermässigung weniger bringen wird, dagegen zuzusetzen 678 900 *M.* Frachteinnahmen der in den Jahren 1901 und 1902 in Betrieb zu nehmenden neuen Bahnstrecken. Die Einnahme ist daher auf 62 583 000 *M.* zu veranschlagen. Wenn die gesammten Einnahmen durch die für 1902 veranschlagten fortdauernden und die einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats gekürzt werden, so verbleibt ein Ueberschuss von 20 192 700 *M.*, 54 100 *M.* mehr als im Vorjahre. Im ausserordentlichen Etat sind die durch Anleihen zu deckenden Ausgaben auf 13 900 000 *M.* angesetzt worden, 4 700 000 *M.* mehr als im Vorjahre.

Zu einer aus obiger Darstellung nicht ersichtlichen Einzelheit dieses Etats bemerken die „Berl. Pol. Nachr." erläuternd:

„Dass in dem Etat der Reichseisenbahnen für 1902 eine Minderforderung von 4 200 000 M. für Vermehrung der Betriebsmittel gegen das Vorjahr erscheint, mag angesichts der Thatsache, dass die Reichseisenbahnen keineswegs reich mit Betriebsmitteln ausgestattet, vielmehr zur Bewältigung des Verkehrs vielfach auf Aushilfe durch das rollende Material insbesondere der preussischen Staatsbahnen angewiesen sind, befremdlich erscheinen. In Wirklichkeit wird sicherlich an maassgebender Stelle das Bedürfniss einer besseren Ausstattung der Reichseisenbahnen mit Betriebsmitteln voll anerkannt, und der Verzicht auf Bereitstellung grösserer Mittel für diesen Zweck in den Etat für 1902 bedeutet keineswegs das dauernde Aufgeben einer dem Verkehrsbedürfniss entsprechenden Vermehrung des Fuhrparkes jener Eisenbahnen, hat vielmehr lediglich vorübergehende Bedeutung. In den letzten Jahren hat eine beträchtliche Vermehrung der Betriebsmittel der Reichseisenbahnen stattgefunden; im laufenden Jahre wird dank der dazu durch den Etat bereitgestellten Summen damit kräftig fortgefahren, so dass 1902 diese Bahnen über ein beträchtlich grösseres Betriebsmaterial verfügen werden, als in der Zeit der Hochfluth des Verkehrs. Umgekehrt wird, wie auch aus der Veranschlagung der Einnahmen aus dem Güterverkehr hervorgeht, für das nächste Jahr noch mit Ebbe in diesem Einnahmezweige zu rechnen sein. Eine weitere erhebliche Vermehrung der Betriebsmittel ist also zur Zeit nicht besonders dringlich, und es konnte und musste daher bei der Frage, ob und in welchem Umfange eine solche für 1902 in Aussicht zu nehmen ist, der gegenwärtigen Finanzlage des Reichs Rechnung getragen werden. Diese aber erheischt gebieterisch die Zurückstellung aller nicht unbedingt dringlichen Ausgaben. Wenn daher mit Rücksicht hierauf für 1902 von einer derjenigen des Vorjahrs entsprechenden Vermehrung der Betriebsmittel der Reichseisenbahnen abgesehen ist, so bedeutet das wohl eine vorübergehende Verlangsamung, nicht entfernt aber den Verzicht auf die dem Verkehr entsprechende Ausgestaltung des Fuhrparks dieser Bahnen, vielmehr wird damit weiter vorgegangen werden, sobald die besonderen Umstände, welche jetzt dem entgegenstehen, nicht mehr vorhanden sein werden."

— **Preussischer Landes-Eisenbahnrath.** Auf der Tagesordnung der am 13. d. Mts. in Berlin stattfindenden Sitzung des Landes-Eisenbahnraths stehen folgende Gegenstände: 1. Tarif für Melasse an Melasse-Entzuckerungsanstalten, 2. Tarif für Pflastersteine von Herdorf nach Bremen, 3. Tarif für Weissblechabfälle von Bremen nach inländischen Entzinnungsanstalten, 4. Mittheilungen über genehmigte Ausnahmetarife, 5. Uebersicht der Normaltransportgebühren.

Ausserdem enthält die Tagesordnung mehrere von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen vorberathene, für die Beschlussfassung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge von allgemeinem Interesse zu der Güterklassifikation des deutschen Eisenbahngütertarifs, betreffend: die Tarifirung von Obst, von Holzwaaren der Spezialtarife I und II, von Futtermehl, von Grubenholz, von flüssiger Kohlensäure, von Holz der Spezialtarife I bis III, von zur Denaturirung bestimmtem Spiritus, von lebenden Pflanzen und von Eisen und Stahl der Spezialtarife I bis III.

— **Prüfungen zum Stationsvorsteher und zum Güterexpedienten bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat aus Anlass der grossen Zahl der bis zum Schlusstermin, den 30. Sept. d. J., eingegangenen Meldungen für die Prüfungen zum Stationsvorsteher oder zum Güterexpedienten in einem Erlass an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen die Vermuthung ausgesprochen, dass sich Beamte zu den Beförderungsprüfungen gemeldet haben, die den Anforderungen an die Beförderungsstellen nicht gewachsen sind. Der Erlass spricht daher die Erwartung aus, dass von den königlichen Eisenbahndirektionen eine sorgfältige Sichtung der eingegangenen Meldungen erfolge. Beamte, die nach Führung oder Leistungen oder in anderer Beziehung für leitende Stellungen — und zwar auch für schwierigere Stellungen — nicht geeignet erscheinen, sind ausnahmslos von der Zulassung zur Prüfung auszuschliessen (§ 5[1] der Prüfungsordnung vom 16. März 1895). Ihnen darf eine weitere Frist zur Ergänzung ihrer Kenntnisse oder zum Nachweise ihrer sonstigen Reife nicht gewährt werden. Die Prüfungskommissionen für Stationsvorsteher und Güterexpedienten sind erneut darauf aufmerksam zu machen, dass sie das Ergebniss der Prüfungen einer gewissenhaften Beurtheilung zu unterziehen haben. Erleichterungen der vorgeschriebenen Anforderungen dürfen nicht zugelassen werden. Im übrigen ist die Abnahme der Prüfungen — nöthigenfalls durch Bestellung zweiter Kommissionen — thunlichst zu beschleunigen. Am 1. April 1902 sieht der Herr Minister einer Anzeige der königlichen Eisenbahndirektionen entgegen, ob die aus ihrem Bezirke den Prüfungskommissionen überwiesenen Beamten sämmtlich geprüft sind, und wieviele Beamte nach der Entscheidung der Prüfungskommissionen noch für eine einmalige Wiederholung der Prüfung zum Stationsvorsteher oder Güterexpedienten in Betracht kommen.

— **Bezirkseisenbahnrath für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.** In der am 26. November in Königsberg i/Pr. abgehaltenen 15. ordentlichen Sitzung wurden folgende Beschlüsse gefasst: 1. Der Antrag auf anderweite Zusammensetzung des ständigen Ausschusses für den Bezirkseisenbahnrath, welcher künftig aus 9 Mitgliedern und der gleichen Zahl Stellvertreter bestehen soll, und zwar: 3 Vertreter des Handelsstandes, 2 Vertreter der Industrie und 4 Vertreter der Landwirthschaft, wurde nach eingehender Begründung angenommen. 2. Der Antrag auf anderweite Frachtberechnung für Vieh nach dem geforderten bezw. ausgenutzten Flächenraum des Wagens wurde dahin befürwortet, dass nur für die wirklich ausgenutzte, mindestens aber für die geforderte Ladefläche die Fracht zu bezahlen sei. 3. Der Antrag auf Herabsetzung der Tarife für Torf wurde mit der Maassgabe angenommen, dass für Torf und Torffabrikate zu Brennzwecken ohne Rücksicht auf die Entfernung ein Tarifsatz von 1,4 ₰ für das Tonnenkilometer zuzüglich 6 ₰ Abfertigungsgebühr für 100 kg eingeführt wird. 4. Bei dem Antrage auf Ermässigung der Frachtsätze für Steine wurde beschlossen, den Tarif für Pflaster- und Bausteine (Feldsteine, Findlinge) auf jede Ent-

fernung auf 1,4 ₰ für das Tonnenkilometer zuzüglich 4 ₰ Abfertigungsgebühr für 100 kg herabzusetzen. 5. Ein Antrag auf Verlängerung der Ladefristen für Wagenladungsgüter auf 12 Stunden bei Entfernungen von 2 km im Umkreise der Bahnstationen und auf 24 Stunden bei weiteren Entfernungen wurde angenommen. Es folgte nunmehr eine Besprechung über verschiedene Fahrplanangelegenheiten, wobei der Antrag auf Einlegung eines gemischten Zugpaares auf der Strecke Tilsit-Insterburg an Stelle von zwei Güterzügen angenommen wurde. Die Anträge, und zwar a) auf Früherlegung des D-Zuges 15 von Breslau über Posen-Bromberg-Dirschau nach Danzig bezw. Königsberg i/Pr. um etwa 5 Stunden, b) auf Früherlegung des Zuges 452 von Bromberg bezw. Thorn nach Posen um etwa 50 Minuten und die Herstellung eines Anschlusses des Zuges 623 Osterode-Hohenstein Ostpr. an den D-Zug 56 aus Insterburg wurden zurückgezogen, während der Antrag der Eisenbahndirektion Danzig auf Früherlegung des Zuges 4101 auf der Strecke Stolp-Danzig nach längerer Erörterung abgelehnt wurde.

— **Frachtermässigung für Melasse.** Die dem Landeseisenbahnrath zugegangene Vorlage über Frachtermässigung für Melasse führt aus, dass, nachdem für die preussischen Staatseisenbahnen mit dem 1. April d. J. für Rohzucker an Raffinerien, soweit der daraus gewonnene raffinirte Zucker ausgeführt wird, eine Ermässigung der Fracht auf die Sätze des Spezialtarifs III eingetreten ist, die im Direktionsbezirk Magdeburg bestehenden Melasse-Entzuckerungsanstalten beantragt haben, diese Ermässigung unter der gleichen Bedingung auch für die Melasse an Entzuckerungsanstalten zu gewähren. Zur Begründung des Antrages hat man geltend gemacht, dass nach dem neuen Zuckerkartell die Melasse-Entzuckerungsanstalten gleich den Raffinerien und Weisszuckerfabriken genöthigt seien, einen Theil ihrer Erzeugung, etwa ein Drittel, der vom Zuckersyndikat durch Kontingentirung der Inlanderzeugung festgesetzt werde, auszuführen. Diese Behauptung haben die Rohzuckerraffinerien als hinfällig bezeichnet, da sich der Verbrauch im Inlande nicht verringert habe, die Anstalten vielmehr unter dem Kartell ein lohnenderes Inlandgeschäft als früher zu machen vermöchten. Die befragten Melassefutterfabriken befürchten, dass den Entzuckerungsanstalten durch die Frachtermässigung die Möglichkeit gegeben werden würde, noch höhere Preise als bisher für Melasse anzulegen, und dass diese Anstalten die geringen Mengen, die zur Verwendung für Futterzwecke nur noch am Markte seien, aufkaufen oder doch erheblich vertheuern würden. Die Landwirthschaft hat überwiegend gegen die Maassregel Stellung genommen, so die Landwirthschaftskammern für Westpreussen, Posen, Pommern, Sachsen und die Rheinprovinz; nur die Landwirthschaftskammern in Hannover, Cassel und Breslau erachten die Gewährung des Antrages aus den von den Antragstellern hervorgehobenen Gründen im Interesse der Landwirthschaft gelegen. Die Gegner führen aus, dass bei der Uebererzeugung von Zucker in Deutschland eine möglichst weitgehende Verwendung der Melasse zu Futterzwecken erstrebenswerth sei, diese Verwendung aber durch die erstrebte Frachtermässigung in ihrer Entwickelung aufgehalten werde. Gerade bei dem jetzt herrschenden Futtermangel würde es ungerechtfertigt sein, die Melasse zu vertheuern und dem Futtermarkte zu entziehen zum Vortheil einer geringen Anzahl in günstiger Lage sich befindender Entzuckerungsanstalten. Letztere würden auch die höheren Preise noch zahlen können, nicht aber die Landwirthschaft. Die Rückstände der Melasseentzuckerung seien als Viehfutter werthlos. Der Minister der öffentlichen Arbeiten ersucht nunmehr den Landeseisenbahnrath um ein Gutachten darüber, ob die Gewährung der Frachtermässigung im wirthschaftlichen Interesse angezeigt erscheine. Der Landeseisenbahnrath wird sich in seiner Sitzung am 13. d. Mts. mit dieser Frage befassen.

— **Eisenbahnunglück bei Horrem** (Rheinprovinz). Als Folge eines Verbrechens stellt sich das schwere Eisenbahnunglück heraus, welches am 28. November auf der Linie Köln-Herbesthal zwischen den Stationen Buir und Horrem stattgefunden hat. Die erste amtliche Meldung lautete dahin, dass am Abend des genannten Tages gegen 7 Uhr zwischen den Stationen Buir und Horrem der Linie Köln-Herbesthal der Personenzug 27 entgleist sei. Der Packwagen und zwei Eilgutwagen stürzten die Böschung hinab. Zwei Personenwagen IV. Klasse wurden ineinander geschoben, zwei Personen wurden getödtet, fünf sind schwer, mehrere leicht verletzt; zwei sind inzwischen den Verletzungen erlegen. Als Ursache wird vermuthet, dass eine auf dem Eisenbahnkörper gelagerte Schiene freventlich auf das Fahrgleis gelegt ist. Der Präsident und mehrere Mitglieder der Eisenbahndirektion, die Staatsanwaltschaft und der Landrath erschienen am Morgen nachher auf der Unfallstelle. Ein Gleis wurde Mittags wieder fahrbar. Das zweite sollte im Laufe des Nachmittags wieder in Betrieb genommen werden. Wie der „Reichs- und Staatsanz." mittheilt, hat sich zur Untersuchung des am Donnerstag in der Nähe der Station Horrem vorgekommenen schweren Eisenbahnunfalles der vortragende Rath im Reichseisenbahnamt, Geheime Oberbaurath v. Misani, an Ort und Stelle begeben. — Ueber das Unglück selbst entnehmen wir der „Köln. Ztg." noch folgende Einzelheiten: Die Maschine sprang links aus dem Gleis, während die beiden Gepäckwagen mit den zwei nachfolgenden IV. Klasse-Wagen sich übereinander schoben und auf die rechte Böschung des Dammes legten. Aus dem Trümmerhaufen erschollen laute Hilferufe. Entsetzt stürzten die Fahrgäste der übrigen Wagen des zum Stillstand gebrachten Zuges aus ihren Abtheilen. Der erste Wagen IV. Klasse, der dritte des Zuges, war ganz zertrümmert und dessen Insassen zum grossen Theil mehr oder minder erheblich verletzt. Eine Frau Kraus aus Lövenich, die mit ihrem Manne, einem Rottenarbeiter, von einer Beerdigung in Buir kam, hing todt zwischen den Trümmern des Wagens eingeklemmt, hoch auf den ineinander gefahrenen Wagen. Ihr unglücklicher Mann hatte die Brust eingedrückt. Aus dem Wimmern, das unter den Trümmern hervordrang, entnahm man, dass noch mehrere Reisende schwer verletzt waren. Einem Manne war ein Bein am Unterschenkel abgefahren, einer Frau ein Auge durch Trümmersplitter ausgestossen, und andere, die man aus dem Chaos herauszog, zeigten Brüche und starke Quetschungen. Die Insassen des Zuges und das Fahrpersonal, von dem niemand erheblich verletzt ist, boten den Unglücklichen schnell hilfreiche Hand. Die meisten der leichtverletzten Reisenden eilten auf das nahegelegene Gut des Gutsbesitzers Höffeler, dessen Familie und Angestellte den Verletzten Hilfe leisteten, so gut dies anging. Von dort aus wurden sofort die Stationen Düren und Köln benachrichtigt, und von hier aus ging gleich nach Bekanntwerden des Unglücks ein Hilfszug mit vier Aerzten des Bürgerhospitals nach der Unfallstelle ab. Die fünf Schwerverletzten wurden, so gut es ging, aus den Trümmern befreit und nach dem nahegelegenen Gute geschafft und dort verbunden. Inzwischen trafen von Köln und Düren Aerzte ein, die sich der Verletzten annahmen und sie verbanden. Die in dem Packwagen befindlichen Verbandkästen lagen unter den Trümmern, unter denen man auch noch einen Todten, einen Mann in den 40er Jahren, hervorzog. Soviel man bei der Dunkelheit feststellen konnte, waren zwei Personen, die Frau Kraus und ein Mann, getödtet, ausserdem fünf Personen sehr schwer verletzt, während etwa 12 bis 13 andere Fahrgäste des Zuges geringere Verletzungen und Quetschungen davontrugen. Nachdem die weniger schwer Verletzten, mehrere Männer und Frauen, verbunden waren, wurden sie über Düren-Neuss nach Köln geschafft. Die fünf Schwerverletzten wurden von den Aerzten in einem Hilfszuge nach Düren ins Krankenhaus geschafft. An der Unfallstelle traf auch bald ein Geistlicher aus Buir ein, der einigen Schwerverletzten die Tröstungen der Religion gab.

Nach einem Telegramm aus Köln vom 30. November hat inzwischen die Untersuchung über die Ursache des Eisenbahnunglücks bei Buir ergeben, dass eine Eisenbahnschiene mittelst starken Drahtes über das Gleis festverrammelt war. Die Schiene hatte ein Gewicht von 5 Centnern, was die Betheiligung mehrerer Personen an dem teuflischen Anschlage voraussetzt. Bisher ist von den Verbrechern keine Spur gefunden worden. Hoffentlich gelingt es bald, ihrer habhaft zu werden.

— **Eulengebirgsbahngesellschaft.** Zum 21. d. Mts. ist eine ausserordentliche Generalversammlung nach Reichenbach in Schlesien anberaumt, in der u. a. auch die Beschlussfassung über die Fortsetzung der Bahn über Mittelsteine nach Wünschelburg und Beschaffung der für den Bau der Eulengebirgsbahn noch erforderlichen Mittel berathen werden soll.

— **Ein oldenburgisches Gesetz über Kleinbahnen.** Die oldenburgische Regierung hat dem Landtage den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die nichtstaatlichen Eisenbahnen, vorgelegt. Die Bedingungen, so heisst es in der Begründung des Gesetzentwurfs u. a., unter denen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs von anderen Personen als dem Staat gebaut und betrieben werden dürfen, haben im Grossherzogthum bisher eine gesetzliche Regelung nicht gefunden. Das Bedürfniss hierzu ist früher auch kaum hervorgetreten, da wenigstens im Herzogthum das Staatsbahnsystem zur fast unbeschränkten Durchführung gelangte und bis vor kurzem auch für die wenigen entstandenen Privatbahnen von vornherein der Staat den Bau und den Betrieb übernommen hat. Neuerdings ist indessen im Zusammenhange mit der anderswo, z. B. in Preussen, gleicherweise beobachteten Bewegung das Bestreben insbesondere bei Gemeinden mehrfach hervorgetreten, im Wege des Privatunternehmens diejenigen Landestheile möglichst bald in den Genuss einer Bahnverbindung zu setzen, für welche die Anlegung einer Staatsbahn überhaupt nicht oder noch nicht in Frage kommen kann.

Bei den Verhandlungen über solche Pläne hat es sich als wünschenswerth erwiesen, gewisse Grundsätze gesetzlich festgelegt zu haben, nach denen bei der Genehmigung des Baues

und des Betriebes von Eisenbahnen zu verfahren ist, und wodurch die Betheiligten von vornherein auf diejenigen Anforderungen hingewiesen werden, welchen sie zur Erlangung der Genehmigung zu genügen haben. Ferner erscheint es zweckmässig, den verschiedenen Kommunalverbänden die Möglichkeit zu geben, sich zum Bau und Betriebe von nichtstaatlichen Eisenbahnen auf öffentlich-rechtlicher Grundlage zusammenzuschliessen.

Im wesentlichen um diesen Zwecken zu genügen, ist zur Erfüllung der dem jetzigen Landtage in seiner dritten Versammlung gegebenen Zusage ein vorliegender Entwurf, zunächst für das Herzogthum, aufgestellt.

— **Badische Staatsbahnen.** Aus der Thronrede zur Eröffnung des badischen Landtags ist folgende auf das Eisenbahnwesen bezügliche Stelle hervorzuheben: „Das Eisenbahnbaubudget sieht auch diesmal für den Ausbau des Bahnnetzes, für den Neu- und Umbau von Bahnhöfen, die Legung zweiter Gleise und die Verstärkung der Betriebsmittel namhafte Summen vor, nämlich im ganzen 84000000 ℳ. Ein mit Bayern abgeschlossener Staatsvertrag über die Fortsetzung der Eisenbahn Miltenberg-Stadtprozelten nach Wertheim wird Ihnen unterbreitet werden. Es liegt in der Absicht der Regierung, die Ausführung von Nebenbahnen auch fernerhin durch Staatsbeihilfen zu fördern. Ueber die Herstellung einer Nebenbahn von Mosbach nach Mudau wird Ihnen ein Gesetzentwuf zugehen. Die Durchführung dieser Aufgaben wird unser Bahnnetz in seiner Leistungsfähigkeit erheblich stärken und zugleich die Schwierigkeiten der jetzigen Wirthschaftslage wesentlich zu mildern geeignet sein."

— **Geheimer Baurath Lengeling †.** Der am 29. Oktober d. J. zu Münster i/W. verstorbene Landesbaurath, Geheime Baurath Lengeling hat in der Zeit von 1862 bis 1885 der preussischen Staatseisenbahnverwaltung angehört und sich namentlich als Tunnelbauer grosse Verdienste erworben. Das „Centralblatt d. Bauverw." widmet ihm einen ausführlichen Nachruf, in dem es heisst:

„Die Thätigkeit Lengeling's bei dem Bau des grossen Tunnels bei Altenbeken, eines durch die Art seiner Ausführung für die Fortschritte im Tunnelbau wichtigen Bauwerkes, ist grundlegend gewesen für seine späteren hervorragenden Leistungen bei der Ausführung der grössten Tunnelbauwerke Deutschlands." Er war dann bei den Tunnelbauten der rheinischen Bahn auf der Eifelbahn Call-Trier hervorragend thätig. Nach kurzer Wirksamkeit bei der deutschen Eisenbahnbaugesellschaft rief ein verlockender Ruf der königlichen Eisenbahndirektion in Saarbrücken ihn im November 1873 in das Rheinland zurück. „Es wurde ihm die Bauleitung auf der schwierigsten Abtheilung der Moselbahn mit dem grossen Tunnel bei Cochem übertragen. Die Herstellung dieses bedeutenden Bauwerkes, des Kaiser Wilhelm-Tunnels, der bei einer Länge von 4204 m alle auf deutschen Bahnen bis dahin ausgeführten Tunnelbauten übertraf, war zweifellos die schönste Aufgabe, die Lengeling in seinem Leben gestellt worden ist. Sie wurde von ihm glänzend gelöst. Rziha, der berühmte Tunnelbauingeniör, bezeichnete in einer gelegentlich der Feier des Stollendurchbruchs im Cochemer Tunnel geschriebenen Festschrift die Ausführungen der Arbeiten in dem Tunnel als ein ‚Meisterstück', einen ‚edlen Anbruch in der Fundgrube der Tunnelbauwissenschaft'. Es waren arbeitsvolle, aber glückliche Jahre, die Lengeling in dem herrlichen Mosellande, in dem er nach Vollendung der Moselbahn noch bis zum Jahre 1880 als deren erster Betriebsinspektor thätig war, verlebte, um so glücklicher, da auch seine Gattin, die er im Jahre 1872 sich aus den Töchtern des Mosellandes erkoren hatte, sich der Nähe ihrer Heimath erfreuen konnte.

Am 1. April 1880 erfolgte Lengeling's Versetzung an die königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg, wo eine nicht minder wichtige und schöne Aufgabe in dem prächtigen thüringer Lande seiner harrte. Es wurde ihm die obere Bauleitung der Neubaustrecke Erfurt-Grimmenthal-Ritschenhausen, welche bei Oberhof mit dem über 3 km langen Brandleitetunnel den Gebirgsstock des thüringer Waldes durchbricht, übertragen. Auch diese Aufgabe wurde von ihm vortrefflich gelöst. Mit der Fertigstellung dieser Bahn, nach deren Vollendung er durch vorzeitige Beförderung zum königlichen Baurath und durch Verleihung des Ritterkreuzes I. Klasse des sachsen-ernestinischen Hausordens ausgezeichnet wurde, schloss seine Thätigkeit im Staatsdienst."

— **Personalnachrichten.** Die bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung als Mitglieder von Eisenbahndirektionen angestellten Regierungsassessoren Dr. jur. Schmitz in Köln, Dr. jur. Degen in St. Johann-Saarbrücken, Fipper in Kattowitz, Friese in Essen a/Ruhr, Kasack in Halle a/S., Vieregge in Berlin, Melchers in Erfurt und Jahn in Münster i/W. sind zu Regierungsräthen ernannt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Gesetzvorlage über den Ausbau der bosnischen Bahnen.** Der Eisenbahnausschuss des österreichischen Abgeordnetenhauses berieth in seiner am 27. November d. J. abgehaltenen Sitzung über die Regierungsvorlage, betreffend den Bau der bosnischen Bahnen (vergl. Nr. 41 S. 655 d. Ztg.). Der Berichterstatter trat in längerer Auseinandersetzung für die Gesetzvorlage ein, welche er im Interesse Bosniens und der Hercegovina sowie insbesondere im Interesse einer Angliederung Dalmatiens und seines vorzüglichsten Hafens, Spalato, an die Hinterländer und dadurch an das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz wärmstens befürwortet. Was insbesondere die Strecke Sarajevo-Sandschak-Grenze mit der Abzweigung an die serbische Grenze bei Vardiste betrifft, so betrachtet der Berichterstatter diese als eine nothwendige Ergänzung der Bosnabahn und hält sie nicht nur im gesammtstaatlichen, sondern auch im Interesse der österreichischen Reichshälfte für nothwendig, in erster Beziehung hauptsächlich deshalb, weil dadurch ein Dritttheil des ganzen Okkupationsgebietes (Bosnien und Hercegovina) dem Verkehr erschlossen und zugeführt werde, abgesehen davon, dass die in der Regierungsvorlage in allerdings fernere Aussicht gestellte Fortsetzung dieser Strecke bis Mitrowitza seiner Zeit auch eine grosse handelspolitische Bedeutung erlangen könne. Das Hauptgewicht legt der Berichterstatter auf den Ausbau der Linie Bugojno-Arzano-dalmatinische Grenze, weil erst dadurch Dalmatien mit seinem Hinterlande Bosnien, mit welchem seit jeher ein reger Verkehr stattgefunden habe, in Verbindung treten würde; er beantragt eine Beschlussfassung, welche der Nothwendigkeit einer baldigen Ausfüllung der Lücke, die zwischen Banjaluka und Jaice besteht, Ausdruck gibt. Was das dritte Stück Samac-Doboj anbelangt, so glaubt der Berichterstatter dasselbe schon deshalb nicht beanstanden zu sollen, weil die Strecke Doboj-Brod, aus einer militärischen Rollbahn entstanden, mit sehr schwierigen Verhältnissen zu kämpfen habe und daher eine Verbindung durch das Save- und Bosnathal sehr wünschenswerth sei. Dass diese Bahn im Gegensatz zu den anderen Bahnen vollspurig gebaut werden solle, habe seinen Grund in der geeigneten Bodenbeschaffenheit, welche es erlaube, ohne nennenswerthe höhere Kosten diese Strecke vollspurig herzustellen.

Mehrere Redner sprachen gegen die Regierungsvorlage. Einer derselben wies darauf hin, dass Ungarn seit jeher auf die Einbeziehung Bosniens in seinen Interessenkreis hingewirkt habe. Ein Blick auf die Karte lehre, dass beinahe das ganze bosnische Bahnnetz in Brod an Ungarn angegliedert sei, während Oesterreich die unbedeutende Linie Doberlin-Banjaluka habe. Nun solle vor allem die den Orient näher bringende Linie Sarajevo-Sandschak-Grenze gebaut werden, die in ihrem weiteren Ausbau eine direkte Verbindung Ungarns mit Saloniki bedeute, während die Oesterreicher die werthlose, technisch äusserst schwierige, schmalspurige, stellenweise mit Zahnstangensystem betriebene, für grösseren Frachtenverkehr unbrauchbare Strecke Bugojno-Arzano bauen. Es liege im Interesse der österreichischen Reichshälfte, die Linie Banjaluka-Jaice zu bauen, um statt mit 64 % blos mit 13 % auf ungarische Linien angewiesen zu sein. Selbst Dalmatien, das durch die Besetzung Bosniens wirthschaftlich geschwächt statt gestärkt worden sei, habe an der Linie Bugojno-Arzano ein geringes Interesse; für dieses Land wäre die Verbindung Knin-Novi oder Knin-Ogulin wichtig. Die Vorlage bedeute eine Benachtheiligung Oesterreichs zu Gunsten Ungarns; da es unverständlich sei, wie man Oesterreich zumuthen könne, ungarische Bahnen mit 70 % österreichischem Gelde zu bauen, beantragte Redner den Uebergang zur Tagesordnung über die Regierungsvorlage mit der Aufforderung an die Regierung, in neuerliche Verhandlungen mit der ungarischen Regierung einzutreten unter dem Gesichtspunkte einer Herstellung der Linie Banjaluka-Jaice.

Der Eisenbahnminister besprach in ausführlicher Weise die geplanten Eisenbahnlinien. Er wies darauf hin, dass die in Verhandlung stehende Vorlage auf Grund einer mit der ungarischen Regierung getroffenen Vereinbarung den Plan für die in Bosnien zunächst auszubauenden Linien enthalte. Die grosse Kulturaufgabe, welche die österreichisch-ungarische Monarchie durch die Besetzung Bosniens und der Hercegovina übernommen hat, könne nur durch das Zusammenwirken beider Reichshälften und ihrer Gesetzgebung durchgeführt werden. Eine einseitige Lösung sei hierbei ausgeschlossen, und es bilde daher die billige Rücksichtnahme auf die Interessen des anderen Reichstheiles die unerlässliche Voraussetzung, um in dieser Hinsicht überhaupt etwas zu schaffen.

Es handle sich um drei Linien, welche behufs Ertheilung der verfassungsmässigen Zustimmung zur Ausführung seitens der bosnischen Landesverwaltung dem Reichsrathe in Antrag gebracht werden: erstens eine Verbindung Sarajevos mit dem Osten und Südosten Bosniens, mit welcher eine Ausdehnung der modernen Verkehrs- und Wirthschaftsverhältnisse auf dieses

Gebiet angestrebt wird. Diese Linie liege gewiss im gesammtstaatlichen Interesse und könne nicht als eine Bahn bezeichnet werden, welche nur der einen oder anderen Reichshälfte zu Gute komme.

Die zweite Linie sei auf Anregung der österreichischen Regierung in den Gesetzentwurf aufgenommen worden; es ist dies die Linie Bugojno-Arzano. Die auf Damaltiner Gebiet liegende Fortsetzungsstrecke Spalato-Arzano sei bereits mit dem Gesetze vom 21. Dezember 1898 sichergestellt worden. Da nun auch die hierzu erforderlichen Geldmittel mit dem Investitionsgesetze der Regierung bewilligt wurden und daher der Bau der österreichischen Strecke in Angriff genommen werden kann — die Bauvergebung ist bereits erfolgt —, glaubte die Regierung den gegebenen Anlass benutzen zu sollen, um die Linie Bugojno-Arzano gesetzlich sicherzustellen, was gewiss den mit dem Gesetze vom Jahre 1898 verfolgten Absichten sowie den Wünschen und Forderungen Dalmatiens entspricht.

Die dritte Linie, Doboj-Samac, sei von der bosnischen Verwaltung behufs Verbesserung der Anschlussverhältnisse des bosnischen Eisenbahnnetzes in Antrag gebracht worden, da die bestehende Bahn Doboj-Brod betriebstechnisch sehr ungünstig sei und ihre Erhaltung alljährlich beträchtliche Ausgaben erfordert. Es sei naturgemäss von Doboj ab auch weiter im Bosnathale zu bleiben, statt den Höhenzug von Han Marica zu übersteigen. Im Bosnathale sei es auch möglich, die Bahn ohne bedeutende Mehrkosten vollspurig zu bauen. Diese Verbesserung der Verbindung komme übrigens nicht allein Ungarn, sondern auch Oesterreich zu Gute, indem der Weg von Wien über Budapest nach Bosnien um 36 km abgekürzt würde. Bezüglich der Einwendungen, dass schon gegenwärtig die Umgestaltung der bestehenden schmalspurigen Bahnen Bosniens in vollspurige im Zuge sei, bemerkt der Minister, dass ohne Zustimmung der österreichischen Gesetzgebung an der bestehenden Anlage der bosnischen Bahnen nichts geändert werden könne. Es sei nur seiner Zeit gesetzlich festgestellt worden, dass die schmalspurige Bahnstrecke Zenica-Sarajevo im Unterbau derart angelegt werden soll, dass die allfällige Umgestaltung in eine Vollspur ermöglicht sei, aber zur thatsächlichen Umgestaltung sei ein neuerlicher Beschluss der Gesetzgebung erforderlich.

Weiter führte der Minister aus, dass Bosnien nicht nur einen Anschluss nach Ungarn habe, sondern thatsächlich schon drei Verbindungen mit Dalmatien besitze, und zwar bei Metkovic, Uskoplje und gegen Zelenika. Die Linie Bugojno-Arzano werde also die vierte Anschlusslinie Bosniens mit Dalmatien bilden. Ein anderer direkter Anschluss mit Oesterreich sei durch die geographische Lage Bosniens, welches im Norden eben an Ungarn (Kroatien und Slavonien) grenzt, ausgeschlossen. Bezüglich der von mehreren Seiten in Anregung gebrachten Bahnlinie Knin-Novi, welche vordem durch die Militärgrenze gegen Ogulin führen sollte, bemerkt der Minister, dass diese in beiden Fällen auf grosse technische Schwierigkeiten stosse, daher auch bedeutende finanzielle Opfer erfordere, überdies aber durch ein Gebiet führen würde, welches wirthschaftlich und kulturell wenig entwickelungsfähig sei. Für die Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse Dalmatiens dürfte daher diese Verbindung nicht von solcher Bedeutung sein, als die Erschliessung des produktenreichen bosnischen Hinterlandes mittelst der Bahn Spalato-Bugojno. Was die zur Sprache gebrachte Verbindung Banjaluka-Jaice betrifft, deren geringe Bedeutung für die Wegkürzung aus Oesterreich (Wien) nach Sarajevo der Minister ziffernmässig erläutert, so liege nach den Mittheilungen des Ministers nur ein Projekt einer elektrischen Strassenbahn vor, welche für den Frachtenverkehr ziemlich belanglos wäre. Uebrigens seien die Kosten nicht so gering, indem diese 77 km lange Bahn ohne Grundeinlösung, ohne die erforderliche Umgestaltung bestehender Brücken und Ausmauerung des Tunnels 6 500 000 ℳ kosten würde; wenn aber eine den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Vollbahn gebaut würde, dürften sich die Kosten auf das Doppelte belaufen.

Was die Bestimmung des Gesetzes betrifft, wonach nur für die erste Linie Sarajevo-Uvac eine finanzielle Vorsorge getroffen wird, für die beiden anderen Linien jedoch nicht, so führt der Minister aus, dass es im übereinstimmenden Interesse beider Reichshälften liegen würde, wenn es möglich wäre, dass alle diese Linien von Bosnien selbst ohne Unterstützung der Monarchie gebaut werden. Die gegenwärtigen finanziellen Kräfte Bosniens gestatten dies allerdings nicht, es dürfte aber die Aussicht nicht ganz von der Hand zu weisen sein, dass bei günstigen Umständen die wirthschaftliche Entwickelung Bosniens in einigen Jahren so weit fortschreite, um die Lasten der später auszuführenden Linien tragen zu können. Hierin liege die innere sachliche Begründung des Vorschlages, die Finanzirungsfrage bezüglich dieser Linien einem späteren Zeitpunkte vorzubehalten. Uebrigens ordne schon der vorliegende Gesetzentwurf bedingungslos an, dass der Ausbau der beiden in Frage stehenden Linien in unmittelbarem Anschlusse an die Fertigstellung der Linie Sarajevo-Uvac stattzufinden habe, und sei an dem rechtzeitigen Zustandekommen der späteren Bedeckungsgesetze bei der hohen Bedeutung, welche der gesetzlichen Feststellung dieser Linien durch entsprechende Gesetze beider Reichshälften innewohnt, wohl nicht zu zweifeln.

Der Minister schloss seine Ausführungen mit der Bemerkung, die Regierung sei überzeugt, mit dem vorliegenden Uebereinkommen die Interessen Oesterreichs bestmöglichst gewahrt und die gute Sache Dalmatiens um einen guten Schritt gefördert zu haben.

Schliesslich wurde ein Unterausschuss mit der Vorberathung der Angelegenheit betraut.

— Zur Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich. In der am 26. November d. J. abgehaltenen Versammlung der Gesellschaft der österreichischen Volkswirthe wurde die am 12. November begonnene Erörterung über die Verstaatlichung der Privateisenbahnen in Oesterreich (vergl. Nr. 90 S. 1391 d. Ztg.) fortgesetzt und zu Ende geführt. Zum Worte gelangten unter anderen zwei hervorragende Parlamentarier, und zwar der jungczechische Abg. Kaftan sowie das Mitglied des Polenklubs Dr. Kolischer. Beide traten entschieden für die planmässige Fortsetzung der Verstaatlichung ein. Abg. K a f t a n führte aus, dass eine zielbewusste Verstaatlichung im Interesse des Staates und der Allgemeinheit liege und machte darauf aufmerksam, dass sogar in der Thronrede auf die Wichtigkeit dieser Frage hingewiesen wurde. Redner gab hierauf ein Bild der bisherigen Verstaatlichungsversuche, welche meistens für den Staat nicht sonderlich günstig waren, so dass die ganze Aktion schliesslich ins Stocken gerieth, bis auf Drängen der czechischen Abgeordneten die Regierung im Jahre 1896 eine Vorlage bezüglich der Verstaatlichung der Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn einbrachte. Doch sei es den Gegnern der Verstaatlichung gelungen, diese Vorlage zum Scheitern zu bringen, und so habe — von einigen misslungenen Versuchen abgesehen — diese Aktion geruht, bis der jungczechische Klub vor wenigen Wochen einen Dringlichkeitsantrag auf Verstaatlichung der Nordwestbahn einbrachte. Für diesen Antrag seien nicht nationale Momente maassgebend gewesen, wie dies von mancher Seite behauptet wurde. Unter dem Drucke der Nordwestbahn leiden die deutschen Bezirke ebenso wie die czechischen.

Redner erörterte sodann die wirthschaftlichen Gründe, welche für die Verstaatlichung der erwähnten Bahnen sprechen. Diese Bahnen enden an Punkten, welche für den Verkehr Oesterreichs mit dem Auslande, insbesondere mit dem mächtigen Deutschland, ins Gewicht fallen. Durch die Verstaatlichung werde die kommerzielle Aktionsfähigkeit und der tarifarische Einfluss des Staates in den wichtigsten Durchgangslinien bedeutend erhöht. Zugleich erlange Oesterreich im Falle der Verstaatlichung der Staatseisenbahngesellschaft mit den Uebergangspunkten Bruck und Marchegg den Schlüssel zu einer selbständigen Tarifpolitik gegenüber Ungarn.

Ein weiterer Vortheil der Verstaatlichung läge darin, dass durch eine systematische Fortsetzung der Verstaatlichung endlich der Anlass zu der so nothwendigen Neuregelung der Staatseisenbahnverwaltung gegeben würde. Die österreichischen Staatsbahnen schliessen alljährlich mit einem Ausfall ab, welcher bereits die Höhe von 50 000 000 Kr. erreicht habe. Die Hauptschuld hierfür liege in der juridisch-bürokratischen Verwaltung der Staatsbahnen. In der Beseitigung derselben und in dem Ersatz durch eine technisch-kommerzielle Verwaltung erblicke Redner das wirksamste Mittel zur Beseitigung bestehender Missstände.

Abg. Dr. K o l i s c h e r führte aus, dass die Eisenbahnfrage für Oesterreichs Volkswirthschaft noch eine weit höhere Bedeutung habe als für andere Staaten. Infolge der Unthätigkeit, die während eines vollen Jahrhunderts geherrscht habe, seien die meisten Wasserstrassen unausgebaut geblieben. In Deutschland bilden die Eisenbahnen nur die Zufahrtstrassen zum billigen Wasserverkehr. Dort führen Rhein, Elbe und Oder für wenige Pfennig zum Meere; in Oesterreich brauche man, um zum Meere zu kommen, zwei Bahnverbindungen mit Triest, wobei jedes Kilometer 6 Mal so theuer sei als anderwärts. Wenn man die Volkswirthschaft nicht selbst unterdrücken wolle, müsse man Opfer für Eisenbahnen bringen, die anderswo nicht nothwendig sind. Dr. Kolischer besprach sodann die Bedeutung des Staatsbahnsystemes vom Standpunkte der österreichischen Handelspolitik sowie die Frage des Einlösungspreises. In letzterer Hinsicht äusserte er sich dahin, dass man nicht feilschen dürfe, um eine Kleinigkeit vom Preise herabzudrücken. Man müsse sich vielmehr gegenseitig entgegenkommen, dann werde ein Uebereinkommen erzielt werden. Der Weg einer Austragung von strittigen Punkten durch die ordentlichen Gerichte sei zu vermeiden, weil man in Oesterreich bei den Verhältnissen der Zahlungsbilanz mit besonderer Vorsicht vorgehen müsse, damit die gegenwärtigen Aktionäre in Zukunft möglichst Staatsrentner bleiben. Redner schloss mit den Worten: „Ich stehe auf dem Standpunkte der Handelspolitik, deshalb auf dem Standpunkte der Tarifhoheit des Staates, und diese kann ich mir nicht anders

denken, als dass die Eisenbahnen in den Besitz des Staates gelangen und in demselben bleiben."

Zum Schlusse ergriff der Vorsitzende Professor v. Philippovich das Wort, um zwei Bedenken entgegenzutreten, die von den Gegnern der Verstaatlichung vorgebracht wurden. Es sei aus allen Ausführungen hervorgegangen, dass das gemischte System bei einer einigermaassen sich entwickelnden Volkswirthschaft unhaltbar sei; thatsächlich bestehe das gemischte System heute nur noch in der Türkei, in Griechenland und Spanien. In Deutschland treten vor einer einheitlichen Tarifpolitik sogar alle entgegenstehenden Bestrebungen der Bundesstaaten zurück. Es sei gar kein Zweifel darüber, dass, wenn man einheitliche Eisenbahnpolitik machen wolle, alle Bahnen in der Hand des Staates sein müssen. Das erste Bedenken, das nun trotzdem gegen die Verstaatlichung erhoben wurde, sei das schlechte Erträgniss der Staatsbahnen, welches befürchten lasse, dass die Privatbahnen, die jetzt ein günstiges Erträgniss abwerfen, auch ein ungünstiges Betriebsergebniss liefern würden. Es sei aber nicht gewiss, dass der Grund hierfür ausschliesslich im System der Staatsbahnverwaltung liege, es sei ja auch auf andere Gründe, zum Beispiel strategische und Gebirgsbahnen, hingewiesen worden. Selbst wenn aber der Staat nicht in der Lage sein werde, im Falle der Uebernahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn jene Rente herauszuwirthschaften, wie sie die Nordbahn in den letzten 7 Jahren gezahlt hat, werde man deshalb von einer Zerrüttung des Staatshaushaltes sprechen können? Wenn der Staat die Nordbahn übernehme, zahle er ja die Rente nur bis zum Ablauf der Konzessionsdauer, das ist bis zum Jahre 1940, und da könnte sich wohl eine Finanzgruppe finden, welche mit dem Staate den Vertrag schliesst, gegen Ablieferung des Reinertrages seitens des Staates die Rente an die Nordbahnaktionäre zu bezahlen, da doch in dieser Zeit der Verkehr infolge Zunahme der Bevölkerung, Entwickelung von Handel und Verkehr usw. sich steigern dürfte. Aber selbst wenn der Ertrag bis zum Jahre 1940 nicht die Höhe der Rente erreiche, die der Staat vertragsmässig zu zahlen verpflichtet ist, so sei sicher, dass ihm im Jahre 1941 diese etwas verminderte Rente vollständig lastenfrei zufällt oder dass er den etwaigen Ausfall durch Ausgabe von Tilgungsrente decken könnte, welche ihre Tilgung spätestens im Jahre 1941 finden würde; diese Rente hätte eine Sicherung, wie sie die wenigsten Staatsschuldverschreibungen besitzen. Das schlechte Ergebniss der Staatsbahnen werde auch auf deren unvollkommene Organisation zurückgeführt; das treffe wohl nicht zu. Man müsse vertrauen, dass der Staat das leisten werde, was ihm zu thun obliege. Es sei Aufgabe des Parlaments, sich vor allem Gewähr dafür zu schaffen — ähnlich wie es im Jahre 1879 in Preussen der Fall war —, dass die Verwaltung in dem Sinne geführt werde, wie es nothwendig sei, und Aufgabe der Nichtbürokraten, der Bevölkerung und der Theoretiker werde es sein, sich mit der Frage der für das Eisenbahnwesen nothwendigen Aenderung der Verwaltung zu beschäftigen. Die Idee der Verstaatlichung, schloss Redner, ist nahezu allgemein als im Interesse des Staates gelegen bezeichnet worden; möge sie bald günstig gelöst werden.

— **Verhandlungen über die Verstaatlichung der Privatbahnen im österreichischen Parlament.** Im Budgetausschuss wurde kürzlich beschlossen, einen zehngliedrigen Unterausschuss zur Berathung der Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen einzusetzen. Diesem Unterausschuss wurde auch der im Abgeordnetenhause eingebrachte Antrag wegen Verstaatlichung der österreichischen Nordwestbahn und der Linien der Staatseisenbahngesellschaft zugewiesen.

— **Die Ausgestaltung des Lokalbahnnetzes in Niederösterreich** schreitet stetig vorwärts. Nachdem dem Landesausschusse dieses Kronlandes vor einigen Monaten die Konzession für die Lokalbahn von Stammersdorf nach Auersthal ertheilt wurde, steht nunmehr, wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, die Ertheilung der Konzession für die Lokalbahn von Gänserndorf über Pyrawarth nach Gaunersdorf an den niederösterreichischen Landesausschuss unmittelbar bevor. Die Finanzirung dieser Bahn ist durch die Landesgarantie für das Vorzugskapital von 1 260 000 Kr., den Staatsbeitrag von 180 000 Kr. und die Beiträge der Interessenten von 360 000 Kr. gesichert.

— **Lokalbahn Grobelno-Rohitsch-kroatische Landesgrenze.** In dem Lokalbahnprogramm des Landes Steiermark war schon seit Jahren eine Unterstützung des vorgenannten Bahnprojektes vorgesehen, dieselbe jedoch an die Bedingung geknüpft gewesen, dass gleichzeitig der Anschluss auf kroatischem Gebiete sichergestellt werde. Im Hinblick auf den Umstand, dass die Voraussetzung des Anschlusses auf kroatischem Gebiete, an welche die Bereitwilligkeit des Landes zur Gewährung der Unterstützung geknüpft war, dermalen keinerlei Aussicht auf Verwirklichung besitzt, hat nun der steiermärkische Landtag in seiner letzten Tagung beschlossen, von der erwähnten Bedingung abzusehen und die Unterstützung der Eisenbahnlinie von Grobelno über Rohitsch zur kroatischen Landesgrenze bedingungslos zu gewähren. Da auch der Staat und ein Theil der Interessenten von dieser Bedingung abgesehen haben und in einer jüngst im Eisenbahnministerium unter Theilnahme eines Vertreters des Landes abgehaltenen Besprechung über die einschlägigen Fragen eine Verständigung angebahnt wurde, erscheinen die Schwierigkeiten, die bisher der Konzessionirung entgegenstanden, in der Hauptsache beseitigt.

— **Elektrische Tunnelbohrung.** Die Aufstellung der von der Firma Siemens & Halske beigestellten elektrischen Bohrmaschinen bei den Tunneln der Wocheiner und Karawanken-Bahn ist im Zuge und dürfte mit den elektrischen Bohrungen noch im Laufe des Dezember begonnen werden. Es handelt sich hierbei um probeweise Bohrungen, und erst wenn die Versuche ein befriedigendes Ergebniss geliefert haben werden, wird die Baudirektion der Staatseisenbahnen ihre Beschlüsse darüber fassen, ob die elektrischen Bohrungen endgültig fortzuführen sind. Die Firma Siemens & Halske hat sich verpflichtet, die von ihr beigestellten elektrischen Bohrmaschinen zurückzunehmen, falls von der elektrischen Bohrung Abstand genommen werden sollte.

— **Oesterreichische Eisenbahnstatistik.** Die im statistischen Departement des Eisenbahnministeriums durchgeführte Bearbeitung der österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1900 ist, trotzdem die Umrechnung der Werthe in die Kronenwährung eine sehr mühevolle und zeitraubende Arbeit verursachte, soweit gediehen, dass das Erscheinen des umfangreichen Werkes in der ersten Hälfte des Dezember zu gewärtigen ist.

— **Ungarischer Staatsvoranschlag für das Jahr 1902** Dem Voranschlage für die ungarischen Staatsbahnen ist eine Betriebslänge der unter ungarischer Verwaltung stehenden Bahnen von 14 725 km zu Grunde gelegt (hierunter 6 832 km Vizinalbahnen). Auf Grundlage des in Aussicht genommenen Verkehrs sind die Gesammteinnahmen mit 218 200 000 Kr., die Ausgaben mit 136 259 860 Kr. veranschlagt. Nach dieser Aufstellung würde der Betriebskoeffizient 62,045 % betragen, während für das laufende Jahr nur 61,20 % in Aussicht genommen waren. Der Betriebsüberschuss von 81 940 000 Kr. würde nach dem aufgewendeten Kapital von 1 850 Millionen Kronen eine Verzinsung von 4,43 % ergeben. Von den ordentlichen Ausgaben entfallen 45 574 630 Kr. auf Entlohnung der Bediensteten; hierbei ergibt sich ein Mehrbedarf von 2 118 090 Kr. Die Bahnunterhaltungs- und Betriebsausgaben betragen 59 577 300 Kr.; für Umgestaltungsarbeiten sind 5 073 000 Kr. eingestellt. Von den im Ordinarium aufgeführten Investitionskrediten sind zu erwähnen jene für Hochbauten und Bahnausrüstung (2 200 000 Kr.), für Auswechslung von Brücken (280 000 Kr.) und für Sicherheitsvorkehrungen (800 000 Kr.).

Die auf Grund des Investitionsgesetzes bei den ungarischen Staatsbahnen auszuführenden Investitionen sind in einem besonderen Abschnitte ausführlich behandelt. Es kommt hierbei ein Betrag von 28 200 000 Kr. in Frage. In der Begründung wird darauf hingewiesen, dass das im erwähnten Gesetze festgestellte Arbeitsprogramm infolge der inzwischen eingetretenen Aenderung der Verhältnisse wesentlich geändert werden musste. Zum Zwecke der Linderung der in der Eisen- und Maschinenindustrie sowie im Baugewerbe wahrnehmbaren Geschäftsstockung, insbesondere aber, damit die Entlassung von Arbeitern hintangehalten werde, habe die Regierung sich zu einer Hilfsaktion entschlossen. Bei Feststellung des Arbeitsplans für das künftige Jahr sei auf diese Verhältnisse Bedacht genommen worden und seien auch solche Bestellungen ins Auge gefasst, durch welche die von der ungünstigen Geschäftslage zumeist betroffenen Industrieunternehmungen in erster Linie Beschäftigung erhalten werden. In dem erwähnten Gesetze sei die Vermehrung des Wagenparkes der Staatsbahnen nur für fünf Jahre festgesetzt; der Minister habe für die weitere Vermehrung gesorgt und die Anschaffung von 240 Personen- und 6 500 Lastwagen während der nächsten Jahre in Aussicht genommen. Die zur Deckung der zu bestellenden Wagen nothwendigen Kredite werden zu gleichen Theilen auf die Jahre 1902, 1903 und 1904 in das Investitionspräliminare aufgenommen, die Bestellungen aber schon jetzt erfolgen. Letztere umfassen einen Betrag von 35 405 000 Kr.; hiervon werden aus den bereits bewilligten Vorschüssen 13 805 000 Kr. gedeckt, 21 600 000 Kr. sind noch zu beschaffen. Für den Bau und die Ergänzung von Werkstätten sind 8 077 000 Kr. eingestellt, für Zugförderungsanlagen 800 000 Kr. und für den Austausch von Holzbrücken gegen Eisenbrücken 400 000 Kr. als sechste Rate. Für den Bau der zweiten Gleise, Umgestaltung der Linie und Verschiebanlagen sind 3 100 000 Kr. vorgesehen. Hiervon entfallen auf den vollständigen Ausbau des zweiten Gleises der Budapest-

Marchegger Strecke 800 000 Kr. Dieser Betrag dient zur Deckung der Kosten des Baues des Pressburger Tunnels, der Erweiterung des Pressburger Bahnhofes und des Umbaues der Marchbrücke. Für die fortsetzungsweise Legung des zweiten Gleises auf der Strecke Kelenföld-Raab werden 1 600 000 Kr. in Anspruch genommen und wird dadurch die Legung des zweiten Gleises bis Raab ermöglicht. 400 000 Kr. sind als erste Rate für den Bau des zweiten Gleises auf der Linie Szolnok-Czegléd eingestellt, 300 000 Kr. für die Bauten auf der Piski-Petrozsényer Linie. Die Erweiterungsbauten des Fiumaner Bahnhofes, des Debrecziner Bahnhofes, der Station Temesvár-Józsefváros, der Stationen Klausenburg, Kronstadt. Arad, Piski, Zólyom, Szegedin nehmen zusammen 1 660 000 Kr. in Anspruch. Für kleinere Ergänzungsbauten, Vermehrung des Inventars und Schneeschutzanlagen ist ein Betrag von 749 000 Kr. in Rechnung gestellt.

— **Kommerzialrath Gottfried Schenker** ist am 26. November d. J. gestorben. Er war im Jahre 1842 zu Däniken, Kanton Solothurn, in der Schweiz geboren. Nachdem er in Heidelberg Jura studirt hatte, kam er im Jahre 1865 als Beamter zur schweizerischen Centraleisenbahn nach Basel, und bei dieser Gesellschaft lernte der strebsame junge Mann den kommerziellen Eisenbahndienst in allen Zweigen kennen. Im Jahre 1867 kam er nach Wien und gründete vier Jahre später, im Jahre 1871, die Firma Schenker & Cie., welche unter seiner zielbewussten Leitung einen Weltruf erlangte und Hunderte von Personen beschäftigt. Schenker hat das Speditionsgeschäft zu hoher Entwickelung gebracht und sich um die Hebung des Güterverkehres mit dem Auslande, insbesondere mit England und Frankreich, grosse Verdienste erworben. Die 30 Filialen des Hauses sind über die ganze Welt verstreut und haben den Namen ihres Gründers überall bekannt gemacht. Die Thätigkeit Schenker's beschränkte sich nicht auf den Eisenbahnverkehr. Auch der Schifffahrtsverkehr verdankt ihm mächtige Förderung. Die Dampfschifffahrtsgesellschaft „Adria" und die vor einigen Jahren ins Leben gerufene Dampferlinie zwischen Triest und Nordamerika „Austria Americana" sind seine Schöpfungen. Schenker war Mitglied des Staatseisenbahnrathes seit dessen Bestande, österreichischer Kommerzial- und bayerischer Kommerzienrath.

Uebrige europäische Länder.

— **Gepäckdienst auf den französischen Eisenbahnen.** Beim Minister der öffentlichen Arbeiten, Herrn Baudin, waren neuerlich Klagen eingelaufen, wonach die Eisenbahngesellschaften gewisse Gepäckstücke anzunehmen verweigerten und zugleich eine schriftliche Bescheinigung der Weigerung, mit der sich die Interessenten an das Gericht wenden könnten, versagten. Da die Rechtsprechung des Kassationshofes in formeller Weise erklärt hat, dass die Eisenbahngesellschaften verpflichtet sind, alle ihnen als Gepäck (bagages) vorgewiesenen Gegenstände anzunehmen, unter den Vorbehalten, welche allein die Gerichte zu würdigen haben, versandte Minister Baudin folgendes Rundschreiben an die Gesellschaften:

Meine Herren! Wie ich schon Gelegenheit hatte, Ihnen in Erinnerung zu bringen, hat die Rechtsprechung der Gerichte für den Reisenden das Recht bestätigt, irgend welche Gegenstände als Gepäck aufzugeben. Dieses Recht ist ausschliesslich begrenzt durch die Nothwendigkeit der Einladung und Ausladung bei den Schnellzügen, durch die Schwierigkeit der Handhabung dieser Gegenstände, durch ihre Unterbringung in dem Gepäckwagen und durch die Maasse dieses Wagens selbst. Wenn die Gesellschaften sich weigern, Gegenstände anzunehmen, von denen sie behaupten, dass sie die Grenzen der wirklichen Möglichkeiten überschreiten, so geschieht das unter ihrer Verantwortung, und es steht der richterlichen Behörde zu, die Thatfrage abzuschneiden. Nun hat man mich benachrichtigt, dass die Gesellschaften, welche einen Gegenstand als Gepäck anzunehmen verweigern, zugleich sich weigern, auf Verlangen zu bescheinigen, dass das Stück ihnen zur Annahme überreicht wurde und sie es nicht angenommen haben. Ich erachte, dass sie sich der Auslieferung dieser Bescheinigung nicht entziehen dürfen, vermöge deren der Interessent den Streit vor die richterliche Behörde bringen kann. Ich fordere Sie deshalb auf, in dieser Beziehung ganz bestimmte Anweisungen an Ihre Bahnhöfe zu richten. Sie haben mir davon Abschrift einzusenden.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten Pierre Baudin.

Gleichzeitig sind die Eisenbahngesellschaften angewiesen worden, dass ein Anschlag auf allen Bahnhöfen diese Bestimmungen dem Publikum zur Kenntniss bringt.

— **Schweizerische Nordostbahn.** Der Widerstand unter den Aktionären gegen den Verstaatlichungsvertrag hat trotz der Genehmigung desselben durch die Generalversammlung noch nicht aufgehört. Nach einer in Zürich abgehaltenen Berathung schweizerischer und deutscher Rechtsanwälte und Rechtskundigen hat Rechtsanwalt Freuler in Schaffhausen beim Friedensrichteramt I in Zürich gegen die Gültigkeit des Beschlusses der Generalversammlung vom 2. November eine Anfechtungsklage erhoben. Als Gründe gibt er dieselben an, die er schon in jener Generalversammlung vorgebracht; die Generalversammlung sei für die Auflösung der Gesellschaft nicht zuständig gewesen, der Beschluss der Liquidation hätte vorangehen müssen; es hätten Nichtstimmberechtigte an der Abstimmung theilgenommen; der Vertrag sei auch deshalb ungültig, weil er die Zusammenlegung der Konzessionen bewirkt habe, und weil er entgegen dem Schweizer Obligationenrecht eine Anzahl Gegenleistungen festgesetzt habe, die nur einem Theil der Aktionäre oder gar Nichtaktionären zu Gute kommen, so eine Reihe lebenslänglicher Freikarten. Nach den bisherigen Erfahrungen und der Stellungnahme der Mehrzahl der Schweizer Juristen ist nicht wahrscheinlich, dass diese Klage Erfolg hat. Andererseits suchen der Bund und die Verwaltung der Nordostbahngesellschaft die Liquidation der Gesellschaft jetzt zu beschleunigen; es ist zu diesem Zweck eine neue Generalversammlung auf den 28. d. Mts. anberaumt. Bis zum Jahresschluss steht, wie von der Gegnerschaft eingewendet wird, die Nordostbahngesellschaft unter dem Stimmrechtsgesetz und sind nur die eingetragenen Aktien stimmfähig. Mit 1. Januar bleibe sie nur eine gewöhnliche Gesellschaft, bei der sämmtliche Aktien Stimmrecht in der Generalversammlung hätten. In die siebengliedrige Kommission, welche der Verwaltungsrath für die Vorberathung der Liquidations- und Auflösungsanträge der Direktion eingesetzt hat, ist übrigens auch ein Hauptgegner des Rückkaufsvertrags, Dr. E. Curti, gewählt. Der Verwaltungsrath hat mit grosser Majorität beschlossen, auf den Antrag der Direktion betreffs Anschaffung von Schwellen und Schienen für 1902 bis 1905 nicht mehr einzutreten, da diese Anschaffung gegebenenfalls Sache der Organe der Bundesbahnen sei.

— **Vereinigte Schweizerbahnen.** Der Verwaltungsrath hat einstimmig den Rückkaufsvertrag mit dem Bund angenommen; die Generalversammlung zur endgültigen Genehmigung des Vertrages findet am 21. Januar 1902 statt.

— **Fahrkartenschwindel in der Schweiz.** Kürzlich wurden bei der Nordostbahn durch Angestellte vorgekommene Betrügereien mit Fahrkarten von den Zürcher Gerichten abgeurtheilt. In einem Artikel der „N. Zürcher Ztg." war darauf behauptet, dass ein ähnlicher Schwindel auf den Schweizer Eisenbahnen allgemein betrieben werde. Dagegen hat der Vorstand des schweizerischen Zugpersonalvereins in Schweizer Blättern eine geharnischte Erklärung erlassen, in welcher es heisst: „Wenn behauptet wird, Manipulationen, wie sie bei der Nordostbahn aufgedeckt wurden, kämen in der ganzen Schweiz vor und schädigten die Bahnverwaltungen jährlich um etwa 50 000 Fr., so ist diese ungeheuerliche, tendenziöse Ansage mindestens eine leichtfertige, wenn nicht gar eine verbrecherische. Wir protestiren ganz entschieden gegen eine solche, jeder Begründung und jedes Anhaltspunktes entbehrende Verdächtigung" usw.

— **Simplontunnel.** Am 16. November d. J. konnte nach mehr als anderthalb monatlicher Unterbrechung die mechanische Bohrung auf der Südseite bei Iselle wieder aufgenommen werden. Das Wasser ist endlich wieder unter die Bohrangriffspunkte gesunken, hat aber doch noch eine Höhe, welche die Fortschaffung des Materials sehr erschwert. Woher die Unmasse Wasser eigentlich kam, ist noch unaufgeklärt. Auf der Nordseite bei Brig hatte der Hauptstollen am 9. November bereits die Länge von 6 km erreicht.

— **Bedingungen für den Bau der italienischen Zufahrtslinien zum Simplon.** Das zwischen dem italienischen Staate und der Mittelmeerbahn abgeschlossene Uebereinkommen für den Bau und den Betrieb der beiden italienischen Zufahrtslinien zum Simplon Arona-Domodossola und Santhià-Borgomanero-Arona enthält in der Hauptsache folgende Bedingungen:

Der Staat überlässt der Mittelmeerbahn den Bau und den Betrieb der beiden Linien und bewilligt einen Zuschuss von 5 000 L. für das Kilometer auf 70 Jahre. Die Mittelmeerbahn verpflichtet sich, den Betrieb der Linien gleichzeitig mit dem der Simplonbahn zu eröffnen; für jeden Tag Verspätung unterliegt sie einer Strafe von 1 000 L. Wie bekannt, soll die Bahn über den Simplon im Mai 1904 fertig und eröffnet werden. Falls im Jahre 1905 der Betriebsvertrag mit der Mittelmeerbahn nicht erneuert werden sollte, ist der Staat verhalten, die beiden Linien zurückzukaufen um den Preis von 46 000 000 L., und zwar 28 350 000 L. für die 56 km lange Linie Arona-Domodossola, d. h. 506 000 L. für jedes Kilometer, und 17 400 000 L. für die 65 km lange Linie Santhià-Arona oder 262 000 L. für das Kilometer. Die Tunnel, Brücken und alle Bauten der Linie Arona-Domo-

dossola müssen für zwei Gleise angelegt sein, während vorläufig jedoch die Linie nur eingleisig ausgebaut wird.

— **Generalversammlung der Aktionäre der italienischen Mittelmeerbahn.** Am 22. November d. J. fand in Mailand die Generalversammlung der Aktionäre der Mittelmeerbahn statt, welche über die finanziellen Ergebnisse des Betriebsjahres 1900/1901 zu beschliessen hatte. Wie bereits in Nr. 90 S. 1393 d. Ztg. mitgetheilt wurde, hatte der Verwaltungsrath angesichts der um 6000000 L. gestiegenen Ausgaben, welche dic Einnahmenvermehrung von 4000000 L. nicht nur vollständig ausglichen, sondern 2000000 L. mehr erforderten, die Vertheilung einer Dividende von 20 L. für jede Aktie zu 500 L. Nennwerth vorgeschlagen. Wie zu erwarten war, hat die Generalversammlung den Vorschlag genehmigt, obschon von mehreren Seiten dem Verwaltungsrathe der Vorwurf gemacht wurde, die Rücklagen von 15000000 L. nicht angegriffen zu haben, um auch heuer die Dividende von 5 % auszuschütten.

Der Verwaltungsrath der Gesellschaft hat sodann beschlossen, am 1. Januar 1902 eine Abschlagszahlung von 7,50 L. für die Aktie auf die Dividende für das Jahr 1901—1902 zu leisten.

— **Elektrischer Bahnbetrieb in Italien.** Der elektrische Betrieb auf der Linie Mailand-Gallarate-Varese wurde, wie bereits in Nr. 87 S. 1347 d. Ztg. angekündigt, in seiner vollen Ausdehnung am 20. November eröffnet und wickelt sich seither ohne jede Störung zur vollständigen Zufriedenheit der Reisenden ab. Die sehr gekürzte Fahrzeit, das gute und mit allen Bequemlichkeiten ausgestattete Wagenmaterial, das ruhige Fahren, die pünktliche Einhaltung der Fahrzeiten und die billigen Tarife haben es vermocht, dass die Züge, welche aus einem Motorwagen und einem Anhängewagen mit 170 Plätzen im ganzen bestehen, immer besetzt sind.

Der elektrische Betrieb auf den sogenannten Veltliner Linien Lecco-Sondrio bezw. Chiavenna hingegen, dessen Beginn auf den 20. November vertagt worden war, musste wiederum bis auf weiteres hinausgeschoben werden, da einzelne Einrichtungen noch abgeändert und das Fahrpersonal noch mehr geübt werden muss.

— **D-Wagen auf der Linie Mailand-Bologna-Florenz-Rom.** Die italienische Südbahn hat nun in ihren Eilzügen zwischen Mailand und Rom über Bologna vierachsige Durchgangswagen in Betrieb gestellt, welche sehr bequem und elegant gebaut sind und in denen mit Geschick die wichtigsten Neuerungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit angebracht sind.

— **Nord-Süd-(Brenner-)Express.** Seit 2. d. Mts. wird dieser Zug für die Dauer der Winteraufenthaltszeit an der Riviera wieder dreimal wöchentlich von Mailand über Genua bis Nizza und Cannes durchgeführt. Die Abfahrt von Mailand nach Cannes findet jeweils am Montag, Mittwoch und Sonnabend Abends statt. Die Rückfahrt von Cannes nach Mailand und Deutschland erfolgt jeweils am Sonntag, Dienstag und Donnerstag Abends.

Die aus Schlaf-, Speise- und Gepäckwagen bestehende Zugausrüstung läuft zwischen Berlin und Cannes durch. Die zollamtliche Abfertigung des Reisegepäcks findet im Zuge statt.

Zwischen Berlin und Mailand verkehrt der Nord-Süd-Express wie bisher täglich.

— **Serbische Bahnprojekte.** Die zwischen dem serbischen Bautenminister und einer belgischen Gruppe geführten Verhandlunden, betreffend den Bau schmalspuriger Bahnen, sollen, wie man der „Pol. Korr." aus Belgrad schreibt, dem Abschlusse nahe gebracht sein. Die belgischen Unternehmer haben sich verpflichtet, sowohl die Timokthalbahn, als jene von Waljewo nach Belgrad ohne staatliche Garantie herzustellen, wogegen ihnen eine Konzession für die Dauer von 99 Jahren gewährt werden soll.

— **Die Betriebsergebnisse der bulgarischen Staatseisenbahnen im Jahre 1900.** Ende des Jahres 1900 umfasste, dem österreichischen „Handelsmuseum" zufolge, das von der Staatsbahnverwaltung betriebene Eisenbahnnetz 1174,5 km Bau- oder 1342 km Betriebslänge. Der Personalstand betrug 94 Beamte für den inneren und 254 Beamte für den äusseren Dienst. Bedienstete waren im inneren Dienste 43 und im äusseren Dienste 1099 in Verwendung. Es betrug demnach der gesammte Personalstand 1492 Köpfe, d. i. um 239 mehr als im Jahre 1899. Das Anlagekapital der bulgarischen Staatseisenbahnen betrug am 1. Januar 1901: 150438451 Fr., d. i. 128082 Fr. für 1 km. Hierzu sind noch die Anlagekosten für die 82,6 km lange Linie Nova-Zagora-Tschirpan im Betrage von 3806433 Fr. zu rechnen. In den Anlagekapitalien für die Staatsbahnlinien (ausschliesslich der Linie Nova-Zagora-Tschirpan) ist auch der Werth des rollenden Materials enthalten, welcher die Summe von 11675430 Fr. beträgt. An rollendem Material waren Ende 1900 vorhanden 63 Lokomotiven und 1746 Wagen, davon 119 Personen- und 1573 Güterwagen. Im Jahre 1900 verkehrten auf den vom bulgarischen Staat betriebenen Eisenbahnlinien insgesammt 11217 Züge, welche 1374566 Zugkm zurücklegten. Die Leistungen der Personenzüge bestanden in der Beförderung von 1309427 Reisenden, welche zusammen 109067,83 Personenkm zurücklegten. An Gepäck wurden 3667 t befördert, welche 460867 tkm zurücklegten. Ferner gelangten zum Transport 13,8 t Stückgut und 2158 Stück Hunde. Die beförderten Eil- und Frachtgüter betrugen 584458,8 t, welche 47604048 tkm zurücklegten, ferner 542 Wagenladungen lebende Thiere. Gegen das Jahr 1899 wurden um 65359 t Güter weniger befördert.

Die Roheinnahmen betrugen 6183454 Fr., d. i. durchschnittlich für je 1 km 5727 Fr. Die Betriebsausgaben bezifferten sich auf 3891208,45 Fr. Es ergab sich somit ein Betriebsüberschuss von 2272246 Fr. oder 1182 Fr. auf das Kilometer, was einer Verzinsung des Anlagekapitals zu 1,44 % gleichkommt. Der Betriebskoeffizient betrug 63, gegen 88 im Jahre 1899.

— **Eisenbahntariferhöhungen in Sicht!** Vor etwa 2 bis 3 Wochen brachte die „Now. Wr." unter obiger Spitzmarke die immerhin sensationelle Nachricht, dass in der Tarifabtheilung des russischen Finanzministeriums in Kürze Maassnahmen in Erwägung gezogen werden sollen, die geeignet sind, die Einnahmen der Eisenbahnen zu erhöhen. Diese Frage sei aufgeworfen worden, weil in der letzten Zeit verschiedene für den Eisenbahnbetrieb nothwendige Materialien, namentlich Kohlen und anderes Heizmaterial, eine ganz wesentliche Preissteigerung erfahren haben. Die Betriebskosten der Eisenbahnen seien demzufolge entsprechend höher geworden, was für die Eisenbahnen um so empfindlicher sei, als eine Reihe von Tarifreformen die Sätze sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr beträchtlich herabsetzte. Namentlich seien die Sätze für Massengüter, die weite Entfernungen durchlaufen, ermässigt worden. Diese Klasse von Gütern aber hätte mit der fortlaufenden Erschliessung Sibiriens für die Eisenbahnen eine ganz besondere Bedeutung. Insbesondere wiesen die Privateisenbahnen auf diese Verhältnisse hin und beantragen eine Erhöhung der Tarifsätze, um das Gleichgewicht zwischen den Einnahmen und den Betriebsunkosten herzustellen. Die Tarifabtheilung des Finanzministeriums verhalte sich diesen Wünschen gegenüber angeblich entgegenkommend und sei grundsätzlich mit Erhöhungen von Tarifsätzen einverstanden, soweit solche die Interessen des Publikums und des Handels nicht verletzen; nach der Ansicht der Tarifabtheilung würde eine solche Verletzung nicht eintreten, wenn man den Preis der Fahrkarten für weite Entfernungen sowie die Sätze für die Beförderung von Waaren mit erhöhter Geschwindigkeit steigern würde.

Diese Mittheilungen mussten naturgemäss in weiten Kreisen nicht nur Erstaunen, sondern auch sehr begründete Befürchtungen hervorrufen, um so mehr als die Mittheilungen ganz ausserordentlich unbestimmt und nur andeutungsweise gehalten waren. Ausserdem kam aber noch in Betracht, dass die in Aussicht gestellte Tarifänderung einen Bruch mit der bisherigen Tarifpolitik des Finanzministeriums befürchten liess und damit unabsehbare Folgen für Handel und Verkehr eintreten könnten. Dass unter solchen Umständen die Tagespresse sich des Themas bemächtigte, darf nicht in Erstaunen setzen. Die Behandlung wurde immer lebhafter, so dass schliesslich die „Now. Wr." abermals das Wort nahm und mittheilte, dass sie aus „kompetenter Quelle" wisse, dass in den zuständigen Regierungskreisen keineswegs die Absicht bestehe, die Tarifsätze für sämmtliche Massengüter ganz ohne Auswahl zu erhöhen, vielmehr würden sich derartige Maassregeln immer nur auf einzelne Transportgegenstände beziehen. So könnten beispielsweise die Getreidetarife vor drei Jahren nicht erhöht werden, da diese in revidirter Form erst in diesem Jahre festgestellt worden sind. Ferner seien Erhöhungen für Steinkohlen, Erz, Eisen, Stahl, Gusseisen, Salz, Vieh und Fische nicht in Aussicht genommen. Dagegen liege die Absicht vor, die veralteten Tarife für Nutzholz und Brennholz einer Durchsicht zu unterziehen und die Sätze zu erhöhen, da die Lage der Holzindustrie sich seit Bestehen des gegenwärtig gültigen Tarifes wesentlich gebessert habe. Im Hinblick hierauf sei es nicht nur an der Zeit, sondern durchaus nothwendig, die Tarifsätze zu erhöhen. Schliesslich sollen noch einige (nicht näher bezeichnete) Differentialtarife des sogenannten Tarifes der I. und II. Gruppe erhöht werden, da diese den gegenwärtigen Bedürfnissen des Handels nicht entsprechen.

Des weiteren führt die „Now. Wr." an der Hand der Mittheilungen aus „kompetenter Quelle" aus, dass es sich zur Zeit noch gar nicht absehen lasse, zu welchen Ergebnissen die Berathungen in den Konferenzen führen werden; daher seien alle Vermuthungen über diesen Gegenstand verfrüht. Ganz selbstverständlich aber sei es, dass bei diesen Konferenzen die mögliche Erhöhung der Einnahmen der Eisenbahnen nicht unberücksichtigt bleiben könne. Die Ausgaben für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen seien so grosse, dass es ganz selbstverständlich sei, wenn man bestrebt sei, diese Aus-

gaben von den Personen ersetzen zu lassen, die sich der Eisenbahnen bedienen, als sie dem Fiskus zuzuwälzen, der die nöthigen Mittel durch Besteuerung der Gesammtbevölkerung beschaffen müsse. Jedenfalls werde aber die Durchsicht der Tarife in einer Weise durchgeführt werden, die weder die Interessen des Handels und der Industrie, noch die nationale Produktion schädige. Die nöthigen Berathungen über die Erhöhung der Personen- und Gütertarife würden deshalb unter Hinzuziehung der betheiligten Kreise stattfinden.

Was die Erhöhung der Sätze des Personentarifes anlange, so seien die umlaufenden Gerüchte insofern nicht unbegründet, als bei der Schaffung des gegenwärtig gültigen Zonentarifes nicht mit den ungeheuren Entfernungen zu rechnen gewesen wäre, die nach der Vollendung des Eisenbahnnetzes im fernen Osten und in Mittelasien thatsächlich in Rechnung gezogen werden müssten. Es stehe ausser Zweifel, dass der Verkehr auf so grosse Entfernungen nur bei niedrigen Tarifsätzen ermöglicht werden könne, doch dürften diese Sätze nicht so niedrig sein, dass die Eisenbahnen bei deren Anwendung Verluste erleiden müssen.

Diese Mittheilung der „Now. Wr." bringt nun allerdings, in Voraussetzung, dass sie sich thatsächlich auf Informationen an „kompetenter Quelle" gründet, einige Klarheit in die Sache. Aber zunächst bleibt es noch nicht recht verständlich, wie man an leitender Stelle den gegenwärtigen Augenblick für geeignet halten kann, Aenderungen und zwar Erhöhungen in den bestehenden Tarifen vorzunehmen. Es ist ja doch kein Geheimniss, dass in Russland die Verhältnisse auf wirthschaftlichem Gebiete weniger günstig liegen, als sonst in der Welt und namentlich in Europa. Die Industrie ist üppig empor geschossen, ohne dass die solide Sicherung des erforderlichen Kapitals vorhanden war, ohne dass der genügende Absatz gegenüber dem konkurrirenden Auslande gesichert war, denn trotz des hohen Zollschutzes konnte die russische Industrie nicht so billig und preiswerth arbeiten, dass der Bedarf nur im Inlande gedeckt wurde. Das Ausland lieferte immer noch sehr namhafte Mengen an Industrieerzeugnissen. Wird diese Industrie unter den drückenden Zeitverhältnissen die Kraft haben, auch noch Tariferhöhungen tragen zu können? Wie man bei einer solch' traurigen Lage die Tarifsätze erhöhen will, ohne die Interessen des Handels, der Industrie und der nationalen Produktion zu schädigen, erscheint zunächst mindestens zweifelhaft.

Auffallend ist es auch, dass von der günstigen Lage der Holzindustrie gesprochen wird. Ist es denn nicht der Fall, dass die Holzindustrie z. Zt. thatsächlich eine schwere Krisis zu durchleben hat? Ueberproduktion, geringe Nachfrage und niedrige Preise, das ist etwa die Signatur des Holzmarktes! Es scheint daher vielmehr, dass die Lage derselben thatsächlich keineswegs eine so glänzende ist, dass sie Tariferhöhungen ertragen könnte. Was den Personenverkehr mit dem fernen Osten anlangt, so meint die St. Petersburger Zeitung nicht mit Unrecht, dass hierbei zu berücksichtigen ist, „dass die Erhöhung der Sätze nicht nur die Weltbedeutung der Bahn nothwendigerweise herabmindern muss, sondern dass ihre Benutzung auch im Binnenverkehr ungemein erschwert werden wird — zu diesem Zwecke ist aber doch nicht die Riesenbahn mit einem Aufwande von einer Milliarde erbaut worden".

„Es ist ganz selbstverständlich, dass die Privatbahnen bestrebt sind, ihre Einnahmen zu erhöhen, doch dieserhalb braucht nicht eine vor nur 7 Jahren eingeleitete Reform umgestossen zu werden, die nicht nur offiziell, sondern auch von der Bevölkerung als ein Segen für das ganze Land bezeichnet worden ist. Wir lasen in der letzten Nummer des ‚Westn. Fin.' anlässlich des Aufsatzes von Leroy-Beaulieu über die industrielle Krisis in Russland die Bemerkung, dass unsere industriellen Unternehmungen an einem zu theueren Verwaltungsapparat kranken. Diese Bemerkung liesse sich ohne weiteres auch auf die Privatbahnen anwenden; auf diese Weise wäre dann der Punkt gefunden, an den der Hebel zur Erhöhung der Einnahmen der Eisenbahnen anzusetzen ist."

Wenn wirklich dazu übergegangen werden sollte, die Personenfahrpreise für weite Entfernungen zu erhöhen, so wäre das allerdings ein Bruch mit den Grundsätzen, die gerade zur Personentarifreform führten, wie man sich ihn krasser kaum denken kann. Die ganze Personentarifreform bezog sich ja nur auf die Ermöglichung weiter Reisen zu billigen Fahrpreisen. Die Fahrpreise auf Entfernungen bis zu 190 Werst sind unverändert geblieben. Gerade diese Verhältnisse waren ungemein scharfsinnig ausgenutzt worden. Der Staat büsste voraussichtlich nichts ein, gewährte aber der Bevölkerung die Möglichkeit, sich auf die grossen Entfernungen, wie sie nun einmal in Russland vorhanden sind, gegen ein geringes Entgelt fortbewegen zu können. Nun soll hierin Wandel geschaffen werden, d. h. die Reform wird wieder aufgehoben werden.

Zunächst glauben wir an diesen Theil der in Aussicht gestellten Tarifmaassregeln nicht, denn so von einem Extrem in das andere lässt sich in so kurzer Zeit auch nicht überspringen, selbst dann nicht, wenn die Reform sich nicht bewährt haben sollte, was, soviel bekannt geworden, nicht einmal der Fall ist.

Also zunächst heisst es: abwarten, ob und wie viel von dem, was aus „kompetenter Quelle" geflossen ist, zutreffen wird.

Fremde Welttheile.

— **Anatolische Bahnen.** Der „Frankf. Ztg." wird aus Konstantinopel gemeldet: In der heutigen Sitzung des Verwaltungsrathes der anatolischen Eisenbahngesellschaft wurden Direktor Gwinner von der Deutschen Bank an Stelle des verstorbenen Dr. v. Siemens zum Präsidenten und Direktor Steinthal von der Deutschen Bank neu in den Verwaltungsrath gewählt.

— Ueber die **Eisenbahn Viktoria-Mundame** in der deutschen Kolonie Kamerun theilt Dr. A. Schulte im Hofe in der „Deutschen Kol.-Ztg." näheres mit. Danach ist der bekannte Kleinbahnerbauer Kommerzienrath Lenz in Stettin für das Unternehmen gewonnen, und es ist diesem Umstande zu verdanken, dass mit dem Bau der Bahn schon bald begonnen werden dürfte, da die Regierung bereit sein soll, die verlangte Landzutheilung zu gewähren. Nach dem Plan Dr. Schulte's soll die Bahn, vom Landungsplatze in Viktoria ausgehend, zunächst dem Wege zur Pflanzung Kriegsschiffhafen und dann weiter dem Wege zur Pflanzung Bamba folgend in einer Höhe von etwa 100 m an den Berghängen entlang bis Tome am Mungo geführt werden (etwa 40 km vom Viktoria). Dann würde sie in einer Entfernung von etwa 5 km dem Flusslauf folgen und langsam steigend bei Mbalange den höchsten Punkt, 130 m, erreichen, dann wieder langsam fallend bei Ediki den Kumba überschreiten und bei Mundame in 50 m Meereshöhe den Mungo wieder erreichen. Die ganze Bahn wird etwa 90 km lang. Von hier aus könnte sie dann später bis nach Tinto am Cross River weitergeführt werden (noch 160 km) und alsdann die Ländereien der Gesellschaft Nordwestkamerun aufschliessen.

— **Usambarabahn.** Die Verlängerung der Bahn Tanga-Muhesa ist bis Muizi, einer Station etwa halbwegs von Muhesa, fertiggestellt. Am 13. Oktober wurde, nach der „Deutsch-ostafrik. Zeitung", der Betrieb auf der vollendeten Theilstrecke durch einen Sonderzug von Tanga bis Muizi eröffnet.

— Ueber die **Ugandabahn**, über deren Baufortschritte wir mehrfach berichtet haben, enthält das Buch von Moritz Schanz „Ost- und Südafrika" interessante Einzelheiten. Wir theilen hieraus folgendes mit: „Die Bahn ist als eine Gebirgsbahn ersten Ranges zu bezeichnen, welche zahlreiche Querthäler und Wasserrinnen zu überschreiten hat und deren Bauarbeiten stark unter dem tropischen Klima der durchschnittenen Wüstenstriche zu leiden hatten. Erst jenseits Nyrobi, der 525 km von der Küste entfernten Hauptstation, ändert sich der unfruchtbare Charakter der Küste plötzlich, und man trifft nun auf von zahlreichen Wasserläufen durchflossenes, wohl bewaldetes und angebautes Land. Das in gesunder Höhenlage befindliche Nyrobi ist als Sitz der Betriebsverwaltung sowie für Anlage der Hauptwerkstätten bestimmt, und ausser den Hauptstationen Mombasa-Kilindini, Boi, Makindo, Nyrobi, Nakuro und Port Florence sind noch zahlreiche Kreuzungsstationen projektirt bezw. ausgeführt.

Die Linie, welche jetzt überall beschottert wird, hat eine Spur von 1 m, nicht die Kapspur von $3\frac{1}{2}$ Fuss = 1,067 m, 25 kg/m schwere Schienen und zunächst hölzerne, später eiserne Schwellen. Mitte 1900 waren bereits 92 meist amerikanische Lokomotiven, 176 Personen- und 888 Frachtwagen vorhanden. Die Bahnhöfe sind nach indischem Vorbild, nicht unähnlich kleinen englischen Stationen, gut gebaut, und für die Bequemlichkeit der Reisenden ist besser gesorgt, als man im Innern von Afrika erwarten sollte. Täglich verkehrt ein Zug mit nach indischer Art eingerichteten Personenwagen I., II. und III. Klasse, letztere ausschliesslich für Eingeborene bestimmt. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge beträgt mit Rücksicht auf die provisorischen Strecken und Brücken bislang nur 18—24 km in der Stunde. Das Personal, einschliesslich der meisten Bahnhofsvorsteher, besteht aus Indern; die Endstation leitet ein Europäer. Auch die grösste Zahl der am Bau beschäftigten, mit 12 Rupien Monatslohn bezahlten Arbeiter besteht aus Indern, welche allerdings stark unter Malaria litten, so dass zuweilen bis zu 70 % von ihnen dadurch arbeitsunfähig wurden; ausserdem wurde auch eine Anzahl Mosambikneger beschäftigt, welche zwar widerstandsfähiger, aber in der Arbeit meist nicht ausdauernd sind. Lebensmittel und stellenweise auch Trinkwasser für die Arbeiter, ebenso wie die Baumaterialien, werden auf der jeweilig fertigen Bahnstrecke herangebracht. Längs der Linie sieht man zwischen meist unangebautem Lande — wo irgend möglich hat sich die Bahn den Grund und Boden auf einem

beiderseits eine englische Meile = 1,6 km breiten herrenlosen Landstreifen gesichert — die Dörfer der indischen Kulis, die mit 15 Fuss hohen Pfahlzäunen umgeben sind, zum Schutze gegen die zahlreichen Löwen, welche dem See näher immer häufiger auftreten und zahlreiche Verluste an Menschenleben verursacht haben. Die Ingeniöre sind natürlich alle englisch und gut bezahlt — der Bauleiter mit einem Jahresgehalt von 1 800 £ ist der bestbezahlte Beamte des Protektorats überhaupt; Unfähigkeit und Krankheit haben aber einen sehr häufigen Wechsel des Personals bedingt.

Bis zum Jahre 1898 bewegte sich der gesammte Aussenverkehr Ugandas über das deutsche Südufer des Viktoria-Nyanza und auf den Strassen, welche von da nach den Häfen von Deutsch-Ostafrika führen, wobei das Vorhandensein zahlreicher und billiger Träger von besonderem Vortheil war; die Ugandabahn wird diese Verkehrsverhältnisse aber vollständig umgestalten.

Der Regierungskommissar Johnston plant auch schon eine etwa 260 km lange Eisenbahn zwischen dem Viktoria- und dem Albert-Nyanza.

— **Der Ankauf der algerischen Bahnen durch den Staat.** In Algier ist eine durchgreifende Aenderung in der Gestaltung des Eisenbahnwesens seit längerer Zeit Gegenstand der Erörterung in den Regierungskreisen. Man hält eine gründliche Umgestaltung der bestehenden Verträge, welche das Verhältniss zwischen der Regierung und den Eisenbahnverwaltungen regeln, für nöthig. Eine vom französischen Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnete Untersuchung ergab, dass das beste der allmähliche Ankauf aller algerischen Bahnen durch den Staat und deren demnächstige Uebertragung an nur zwei Bahngesellschaften sei. Dieser Vorschlag stimmt nun zwar mit den von der algerischen Kolonialvertretung im Juni 1901 einmüthig verlautbarten Wünschen überein. Doch geht man jetzt noch weiter; der Generalgouvernör hat neuerdings gelegentlich von Verhandlungen mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, die für den Erwerb der Westhälfte des algerischen Eisenbahnnetzes in Aussicht genommen sind, sämmtliche Anträge in Paris zum Vortrag gebracht, die ihm von den Gemeindevertretungen, Handelskammern, Generalräthen sowie vom oberen Verwaltungsrathe der Kolonie eingereicht worden sind. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat darauf durch Erlass vom 19. Oktober d. J. diejenigen Gesichtspunkte bezeichnet, unter denen er ein Eingehen auf die Wünsche der Bevölkerung und ihrer kommunalen Vertretungen in Erwägung zu ziehen bereit ist. In diesem Erlasse gibt der Minister zunächst ein überaus lebhaftes Bild von all' den vielen Unzuträglichkeiten und Beschwernissen, die der Wettbewerb und die damit verbundenen gegenseitigen Gehässigkeiten vieler kleiner Bahnverwaltungen dem verkehrstreibenden Publikum auferlegen. Daraus folgert er, dass ein Bruch mit dem bisherigen, völlig veralteten System unerlässlich nothwendig sei und zwar schon deshalb, damit den mit den grössten Opfern zu leistungsfähigen Hafenplätzen ausgestalten Seestädten Algier, Oran und Philippeville endlich einmal die ihnen gebührenden binnenländischen Zufuhren zu Theil würden, während sie jetzt unter den verfehlten Maassnahmen der Bahnverwaltungen in ihrer Entwickelung empfindlich geschädigt und aufgehalten würden. Hierzu gebe es aber nur ein Mittel und zwar den Ankauf der kleinen Privatbahnnetze, für welche Maassnahme ausserdem der gegenwärtige Zeitpunkt ein durchaus günstiger sei, wenigstens soweit die Bahnen in der Westhälfte der Provinz in Frage ständen. Eine Uebernahme des Betriebes durch den Staat aber empfehle sich nicht, weil die kostspieligen Ergänzungsarbeiten, die mit der Neueinrichtung der in Betriebssachen meist äusserst rückständigen Privatbahnen verbunden sein würden, dem Mutterlande füglich nicht aufgehalst werden könnten. Demnach werde nach vollzogenem Ankauf nichts anderes übrig bleiben, als den Betrieb zunächst für eine längere Zeit einer grösseren Privatgesellschaft zu übertragen. Zu diesem Zwecke sei ein Vertrag mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn bereits vorläufig entworfen worden, durch welchen ihr der Betrieb der westalgerischen Bahnen zunächst auf 20 Jahre mit der Maassgabe überlassen werden solle, dass der Vertrag jedesmal auf 5 Jahre erneuert gilt, wenn er nicht 5 Jahre vor Ablauf gekündigt wird. Beim Erlöschen des Vertrages fallen die Linien mit sämmtlichen Betriebsmitteln unentgeltlich in das Eigenthum des Staates. Von einer gleichen Maassnahme muss bei den Bahnen im Osten der Stadt Algier vorläufig abgesehen werden, da durch die bestehenden Verträge ein Rückkauf der wichtigen „ost-algerischen" Bahnlinie vor dem 15. Dezember 1904 ausgeschlossen ist. Das Einverständniss der algerischen Kolonialbehörden vorausgesetzt, ist der Minister bereit, den Ankauf der westalgerischen Bahnen durch den Staat zu befürworten und dieselben denn nach und nach der Kolonie gegen Erstattung der für die einzelnen Netze aufgewendeten Summen zu überlassen. Doch würde er auch, falls die Kolonie dies vorziehen sollte, geneigt sein, der Kolonie zu gestatten, dass sie selbst die einzelnen Bahnlinien von Fall zu Fall für sich erwirbt in dem Maasse, in welchem ihr solches wünschenswerth und thunlich erscheint. Zwischen diesen beiden Wegen werden die algerischen Kolonialbehörden nun zunächst zu wählen haben.

— **Ueber das schon gemeldete schwere Eisenbahnunglück bei Seneca** im Staate Michigan werden aus Detroit unter dem 28. November d. J. telegraphisch noch folgende Einzelheiten gemeldet: Das Unglück trug sich Abends auf der Wabash-Eisenbahn in der Nähe des Dorfes Seneca zu. Ein stark besetzter Sonderzug für europäische Einwanderer sollte bereits um 3 Uhr Nachmittags von Detroit nach dem Nordwesten abgehen, wurde hier aber bis nach 4 Uhr in unerwarteter Weise aufgehalten, bis er schliesslich mit mehr als einstündiger Verspätung abdampfte. Dieser Zug, der mit der Unglücksnummer 13 auf dem Fahrplan bezeichnet war, hat auf der Strecke den sogenannten Kontinentalexpress Nr. 4 zu passiren, und da die Linie auf weite Entfernungen hinaus nur eingleisig ist, so erhielt Nr. 4 die telegraphische Anweisung von Detroit aus, auf seiner Fahrt nach Osten in Seneca, das etwa 80 englische Meilen nordwestlich von Detroit entfernt liegt, den Einwandererzug abzuwarten und passiren zu lassen. Dieser Befehl scheint auf irgend eine Weise missverstanden oder überhaupt nicht eingetroffen zu sein, denn der Expresszug setzte seine schnelle Fahrt fort, ohne sich in Seneca überhaupt aufzuhalten, und die Folge davon war, dass bei der nächsten Biegung in dem dichtbewaldeten Gelände die beiden Züge so plötzlich und unerwartet auf demselben Gleise aufeinander losfuhren, dass die Lokomotivführer gänzlich ausser Stande waren, die Bremsen noch rechtzeitig mit irgend welchem Erfolge in Thätigkeit zu setzen. Der Zusammenstoss war denn auch über alle Beschreibung furchtbar und vernichtend; mit Ausnahme der zwei letzten Wagen der beiden Züge wurden die sämmtlichen dichtbesetzten Wagen zertrümmert und zum grössten Theile teleskopisch in einander geschoben. Nr. 13 war von über 500 Fahrgästen besetzt, und Nr. 4 von mehr als 200, von denen angeblich die grössere Mehrzahl zu Tode oder schweren Verwundungen gekommen ist. Die drei Lokomotiven (der Expresszug hatte deren zwei) wurden zu unförmlichen Massen zerschmettert, und da zum Ueberfluss Feuer ausbrach, so stand der riesige Trümmerhaufen bald in vollen Flammen, und für die darunter begrabenen und vielleicht noch lebenden Opfer gab es somit überhaupt keine Rettung vom fürchterlichsten Tode mehr. Sie wurden einfach langsam geröstet, und ihr wahnsinniges Wehgeschrei erhöhte die grausigen Schrecken der entsetzlichen Lage. Von Detroit wurde ein Sonderzug mit etwa 30 Aerzten sowie über 200 mit allem möglichen Rettungsmaterial versehenen Arbeitern usw. abgesandt, und ein zweiter Zug beförderte 250 Mann Militär nach der Unglücksstätte, wo inzwischen von Montpellier eine Abtheilung Feuerwehr eingetroffen war, die mit Handspritzen des Feuers Herr zu werden suchte. Ueber die Zahl der Todten und Verwundeten gehen die Nachrichten auseinander. Nach einem Telegramm des Präsidenten beträgt die Zahl der Todten 20, die der Schwerverwundeten 30. Andere Nachrichten geben die Zahl viel höher an.

Allgemeines.

— **East-river-Hängebrücke zwischen Newyork und Brooklyn.** Der an dieser Brücke am 24. Juli d. J. bemerkte Bruch von neun Fahrbahnaufhängungen, über welchen wir in Nr. 73 S. 1125 d. Ztg. berichteten, hat den Bezirksanwalt der Stadt Newyork, Philbin, veranlasst, am 31. Juli die Ingeniöre Edwin Duryea und Joseph Mayer mit einer Prüfung der Brücke zu beauftragen, um festzustellen, ob ihre Tragfähigkeit jetzt übermässig in Anspruch genommen ist und ob sie geschwächt ist infolge ungenügender Beaufsichtigung und Unterhaltung. Ueber ihre Untersuchungen haben die genannten Ingeniöre am 14. September dem Bezirksanwalt einen umfangreichen, mit vielen Anlagen versehenen Bericht überreicht, welchen vollinhaltlich abzudrucken, die Zeitschrift „Engg. News & Am. Ry. Journ." in ihrer Ausgabe vom 10. Oktober d. J. S. 250 bis 262 in der Lage ist. Bei der hervorragenden Bedeutung des in Rede stehenden Bauwerks glauben wir, auf die wesentlichen Punkte des Berichts hier aufmerksam machen zu sollen. Wir geben zunächst den Schluss desselben in wörtlicher Uebersetzung:

„Wir finden, dass eine gewisse Verschlechterung der Brücke eingetreten war infolge ungenügender Beaufsichtigung und Prüfung, aber dass jetzt (nach Ausbesserungen) keine bedeutende Verschlechterung mehr besteht und dass das Bauwerk jetzt thatsächlich eben so tragfähig ist wie nach seiner Neuherstellung.

Seine Sicherheit ist jedoch, infolge von Zunahme der beweglichen Lasten, geringer als nach seiner Herstellung, und wegen Fehlern im Entwurf ist sie niemals so gross gewesen,

wie man annahm, und ist jetzt weit unter dem Grade, den man als Regel für gewöhnliche Brücken betrachtet.

Wir halten das gegenwärtige Sicherheitsverhältniss für so gering, dass die Nothwendigkeit von Ausbesserungen sehr dringend ist, und haben Mittel vorgeschlagen, durch welche die Sicherheit bedeutend vermehrt werden kann, ohne den Verkehr wesentlich einzuschränken und mit verhältnissmässig geringen Kosten."

Was die Beaufsichtigung und Prüfung des Brückenbauwerks betrifft, so dürfte es denen, welche damit betraut waren, schwer fallen, die dem Anschein nach feststehende Thatsache zu entkräften, dass zwei Aufhängestangen schon längere Zeit gebrochen waren, ehe ihre Nachbarn ihnen folgten. Im ganzen aber würden die Anforderungen, welche die Berichterstatter hinsichtlich einer genügenden Beaufsichtigung stellen, wohl nur nach Vermehrung des Personals und Neuregelung des Dienstes zu erfüllen sein.

Als ein wesentlicher Mangel der Unterhaltung wird angesehen, dass die cylindrischen Zapfen der Angriffskloben der senkrechten Hängestangen nicht geschmiert worden seien, wie es der Verfasser des Brückenentwurfs verlangt habe. Diese Zapfen, welche die Beweglichkeit der Fahrbahnaufhängung in der Längenrichtung der Brücke sichern sollten, waren in ihren Lagern festgerostet und erzeugten in den Hängestangen Biegungsspannungen, auf welche nicht gerechnet war. Es kommen aber noch Biegungsspannungen quer zur Brücke hinzu, wenn die Fahrbahn nebst den Versteifungsträgern vom Winde seitlich bewegt wird und die Hängestangen den Winddruck auf die Hauptkabel übertragen müssen. Diese Zusatzspannungen, in Verbindung mit der höheren Inanspruchnahme der Hängestangen in der Brückenmitte durch die hohe Sommerwärme, werden als die Hauptursache des Bruchs der Stangen angesehen.

Die gebrochenen Hängestangen werden dem Vernehmen nach durch Anschweissen neuer Enden ergänzt und dann wieder verwendet. Das Anschweissen bei „Stahl" von 5 270 kg/qcm Zerreissfestigkeit und 3 160 kg/qcm Elastizitätsgrenze, wie es hier thatsächlich vorliegen soll, wird von den Gutachtern für bedenklich gehalten.

Es muss übrigens hervorgehoben werden, dass die Gutachter die Zusatzspannungen der Hauptkabel aus dem Winddruck nicht ermitteln konnten, weil es ihnen an Zeit fehlte. Auch hätte hierzu eine genaue Zeichnung des „seitlichen Systems" der Brücke gehört, welche nicht vorhanden war und nicht schnell genug beschafft werden konnte. Dies ist nun um so mehr zu bedauern, als ohne weiteres nicht ersichtlich ist, wie die Hauptkabel dem seitlichen Winddruck entgegen wirken können. Auch fragt es sich, ob (wie anscheinend *nicht* der Fall ist) horizontale Windkabel oder was sonst für eine Windversteifung unter der Fahrbahn zur Ausführung gekommen ist. (Vgl. Schwedter's Vortrag über den *Bau* der Brooklyner Brücke am 28. Oktober 1876, „Deutsche Bauztg." 1876 S. 449.)

Ein anderer Vorwurf gegen die Brückenunterhaltung ist noch der, dass man nicht dafür gesorgt hat, die auf Rollen liegenden Sättel zur Lagerung der Kabel auf den Thürmen beweglich zu erhalten. Thatsächlich sind diese Lager fest, wie Anhäufungen von Rost, Oelfarbe und Schmutz längs den äusseren Rollen erkennen lassen. Hierdurch werden die ohnehin sehr starken Kantenpressungen im Mauerwerk der Thürme noch erhöht. Da indess eine von den Gutachtern vorgenommene, peinlich genaue Untersuchung des Mauerwerks nicht die geringste Schadhaftigkeit der Granitquadern oder des Fugenmörtels gezeigt hat, so scheint die Unbeweglichkeit der Kabelsättel zur Zeit nicht bedenklich, zumal sie für die Zusatzspannungen der Kabel in der Brückenmitte günstig ist.

Die Zunahme der beweglichen Lasten gegenüber den dem Entwurf zu Grunde gelegten gibt das Gutachten auf 40 % an. Und wenn auch das Eigengewicht so erheblich geringer ist als in der Rechnung, dass der jetzige *Gesammt*-Gewichtsüberschuss nicht ganz 3 % beträgt, so ist dies selbstredend nur ein schwacher Trost, zumal das geringe Eigengewicht grossentheils in der leichteren Bauart des jetzigen Gleisoberbaues bezw. der Eisenbahnfahrbahnen liegt. Wir erwähnen diesen letzteren Punkt, als nicht mit dem „Unfall" zusammenhängend, nur kurz. Die Berichterstatter kommen aber wiederholt darauf zurück und halten eine Verstärkung der dem Eisenbahnbetriebe dienenden Theile der Fahrbahn für dringend nöthig.

Die grösste Inanspruchnahme des Kabelmaterials schätzt das Gutachten auf rund 5 000 kg/qcm. Darin ist allerdings ein erheblicher Antheil für die Zusatzspannungen aus den Biegungen der Kabel an dem „Mittelgelenk" der Versteifungsträger enthalten, während die Entlastung der Kabel durch die unmittelbare Aufhängung der den Thürmen zunächst liegenden Theile der Brücke nur mit einem geringen Satze in Abzug gebracht ist. Diese Inanspruchnahme von 5 000 kg/qcm, bei welcher die Spannungen aus dem Winddruck noch nicht einmal berücksichtigt sind, überschreitet die von den Gutachtern für zulässig gehaltene „Arbeitsspannung" des Stahldrahtes der Kabel von rund 4 200 kg/qcm um 18 (bis 19) %. Das Ergebniss der Rechnungen wird in dem wenig zuversichtlich klingenden Satze zusammengefasst: „Die Lage ist daher eine sehr ernste — eine Beanspruchung der Kabel weit über die Sicherheitsgrenze, deren genauer Betrag aber unbekannt ist."

Die Gutachter halten sich für verpflichtet, Mittel anzugeben, durch welche die Brücke auf den erforderlichen Sicherheitsgrad gebracht werden könne, ohne ihren jetzigen Verkehr einzuschränken. „Die dringendste Verstärkung ist diejenige der Kabel in der Mitte der Hauptöffnung. Am nächsten in der Wichtigkeit steht die Verstärkung der Fahrbahn und des Systems der einen Theil der Brückenlasten unmittelbar auf die Thürme übertragenden Diagonalkabel, begleitet von der Einführung von Hilfsverankerungen, um die Biegungsspannungen in den Thürmen und die Spannungen in den Kabeln und Verankerungen zu verringern."

Die Kabel erhalten ihre Zusatzspannungen in der Mitte der Hauptöffnung, wenn ihr Krümmungshalbmesser infolge von hoher Wärme oder ungleichmässiger Belastung kleiner, ihre Krümmung schärfer wird. Dies wollen die Herren vermeiden, indem sie die vorhandene Umhüllung von den Kabeln „auf wenige Fuss an dem beweglichen Stoss der Versteifungsträger" entfernen und an diesen Punkten die Kabel mit steifen Umhüllungen versehen, um den Krümmungshalbmesser festzulegen. (Diese Maassregel ist ohne Zeichnung nicht recht zu beurtheilen und erscheint uns von fraglicher Wirksamkeit. D. Berichterst.) Die für nothwendig gehaltene Verstärkung der Fahrbahn können wir ausser Betracht lassen, da sie mit dem System der Hängebrücke nichts zu thun hat.

Die Verstärkung der Diagonalkabelsysteme soll bestehen in einer Verbesserung der Verbindungen der vorhandenen sowie Einführung einiger neuen Diagonalkabel und vollständiger Erneuerung der horizontalen Druckgurtung am Fusse dieser Kabel, welche sich bereits im Jahre 1898 als zu schwach erwies. Diese Verstärkung soll Hand in Hand gehen mit der Freimachung der auf Rollen liegenden, aber festgewordenen Lagersättel auf den Thürmen, behufs Verminderung der Biegungsmomente und daraus hervorgehenden übermässigen Kantenpressungen im Mauerwerk.

Den Schluss der Vorschläge bildet die erwähnte Hilfsverankerung, welche in jeder Uferöffnung am Ende der Diagonalkabelsysteme angebracht werden soll. Es sind senkrechte Anker, welche den Fuss der flachsten Diagonalkabel fassen und auch mit den dort nahe über der Fahrbahn liegenden Hauptkabeln verbunden werden. Diese Anker sollen verhindern, dass die Hauptkabel in den Seitenöffnungen sich heben und demnach in der Mittelöffnung sich senken, wenn sie durch die verstärkten Diagonalsysteme entlastet werden. Man nimmt an, dass über 0,6 des Biegungsmoments im Thurmmauerwerk nach Anbringung der Hilfsanker beseitigt werden kann.

„Das verstärkte Diagonalsystem mit den Hilfsankern", so schliesst der Anhang des Gutachtens, welcher die Vorschläge enthält, „wird den durch die Verstärkung der Fahrbahnen bedingten Zuwachs des Eigengewichts der Brücke ermöglichen und auch die Vermehrung der beweglichen Last nach Zurücknahme der jetzt den Verkehr der elektrischen Strassenbahnen beschränkenden Bestimmungen, und zwar ohne in irgend einem Theil der Brücke Spannungen hervorzurufen, die mit der vollkommenen Sicherheit unverträglich wären."

So hat denn der Unfall vom 24. Juli d. J. Erwägungen hervorgerufen, welche weit über ihre Veranlassung hinaus gingen und welche wohl noch nicht als abgeschlossen zu betrachten sind. Es wird von Belang sein, die geplante Verstärkung dieses in seiner Art und Bedeutung so einzig dastehenden Bauwerks weiter zu verfolgen.

Laut Meldungen politischer Blätter aus Newyork vom 19. November d. J. sollen neuerdings an der Brooklyner Brücke weitere Beschädigungen festgestellt sein. H–e.

Berichtigung.

In der in Nr. 92 S. 1428 d. Ztg. abgedruckten Mittheilung über das weitest gespannte Starkstromkabel muss es im 4. Absatz Zeile 4 statt „rund 43 500 kg/qcm" heissen: „rund 43 500 **kg**" Zugfestigkeit.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die dem Deutschen Reich gehörige, im Betriebe der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen stehende 6,956 km lange vollspurige Strecke Aumetz-Deutsch-Oth Berg, welche am 1. Dezember d. J. zunächst für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet worden ist, ist seit dem Tage der Betriebseröffnung als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung bezw. Schliessung von Stationen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember d. J. ist die an der Bahnlinie Passau-Regensburg zwischen den Stationen Schalding und Sandbach provisorisch errichtete Station V. Klasse Seestetten für Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Dezember d. J. ist Nieder-Petersdorf zwischen Hermsdorf (Kynast) und Petersdorf i/Riesengebirge als Haltepunkt für den Personen- und Gepäckverkehr und zugleich als öffentliche Ladestelle für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 1. Dezember d. J. ist die an der Nebenbahn Ratibor-Troppau zwischen der Haltestelle Deutsch-Krawarn und der Landesgrenze gelegene Haltestelle Gross-Hoschütz für den Gesammtverkehr mit Ausnahme von Sprengstoffen, Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, die durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können oder deren Verladung eine Rampe erfordert, eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Januar k. J. wird an der Bahnstrecke Wannsee-Güterglück zwischen den Stationen Beelitz und Brück die neu eingerichtete Haltestelle Bork (Provinz Brandenburg) für den Gesammtverkehr eröffnet. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die Haltestelle nicht geeignet; auch findet Fahrzeugverkehr und Verladung von Vieh in mehrbödigen Wagen dort nicht statt.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 15. Dezember d. J. wird der bisherige Haltepunkt Dörpen an der Strecke Rheine-Emden aufgehoben und gleichzeitig die in Kilometer 291,5 neu eingerichtete Haltestelle gleichen Namens für den Gesammtverkehr mit Ausschluss von Sprengstoffen und Fahrzeugen eröffnet.

Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Am 25. November d. J. ist die zwischen der Station Mastig und der Personenhaltestelle Gross-Borowitz gelegene Haltestelle Klein-Borowitz für beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die für den Verkehrsbereich der Station Lees-Veldes in Veldes errichtete Güternebenstelle ist mit dem 30. November d. J. bis auf weiteres geschlossen worden.

Königlich ungarische Staatsbahnen. Die auf der Linie Fülek-Ruttka zwischen den Stationen Zólyom und Garam-Berzencze gelegene Ausweiche Osztroluka ist am 15. Oktober d. J. zur Ein- und Ausladung von Wagenladungs-Frachtgutsendungen der Firma Berger & Hartl in Zágráb eröffnet worden. Die zur Ver- oder Entladung bestimmten Wagen müssen entweder räumlich vollkommen oder deren Tragfähigkeit mit mindestens 50 % ausgenutzt werden. Eil- und Stückgüter, lebende Thiere und Sendungen, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, werden nicht befördert. Aufgabe, Abgabe und Verrechnung der Sendungen erfolgt in Zólyom.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Thorn-Schönsee zwischen den Stationen Tauer und Schönsee gelegene, für den Wagenladungsverkehr bereits bestandene Haltestelle Richnau auch für den Personen-, Gepäck-, Leichen- und Stückgutverkehr eröffnet worden. Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Für den Viehverkehr ist Richnau nicht geeignet.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Die an der Strecke Berlin-Cottbus belegene Tarifstation Gross-Köris ist am 1. d. Mts. auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden. Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Thieren in Wagenladungen sowie Grossvieh in Einzelstücken ist ausgeschlossen. Eil- und Stückgut wird nur im Einzelgewicht bis zu 250 kg zugelassen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 15. d. Mts. wird der an der Strecke Jerxheim-Börssum zwischen den Stationen Mattierzoll und Börssum gelegene, gegenwärtig dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut- sowie dem Kleinviehverkehr in einzelnen Stücken dienende Haltepunkt Hedeper zur Haltestelle erhoben und gleichzeitig für die Abfertigung von Wagenladungsgütern sowie von Leichen und lebenden Thieren aller Art in einzelnen Stücken und Wagenladungen mit Ausschluss von solchen in mehrbödigen Wagen eingerichtet. Verkehr mit Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. d. Mts. sind die Abfertigungsbefugnisse der an der Strecke Kojetein-Bielitz zwischen den Stationen Przikas-Osiczko und Kunowitz-Louczka gelegenen Halte- und Ladestelle Rajnochowitz, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr diente, auf die Abfertigung von Eilgut und Frachtgütern aller Art, ohne Rücksicht auf die Frachtgattung und Gewichtsmengen, erweitert worden. In demselben Umfange sind auch an diesem Tage die Befugnisse der an der vorgenannten Strecke zwischen den Stationen Frankstadt a/R. und Friedland gelegenen Halte- und Ladestelle Gross-Kuntschitz, welche gleichfalls bisher nur dem Personen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr diente, erweitert worden. Ausgeschlossen von der Auf- und Abgabe in Rajnochowitz und Gross-Kuntschitz bleiben auch ferner: Sprengstoffe, Güter, welche über eine Wagenlänge hinausreichen sowie deren Gewicht über 750 kg das Stück übersteigt, lebende Thiere, Fahrzeuge, zu deren Auf- und Abladung besondere Ladevorrichtungen erforderlich sind, und Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen:

Nr. I/331 vom 27. November d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend das Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 29. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Am 2. Dezember wird die Bahnstrecke Hain-Caan-Marienborn mit der Station Caan-Marienborn für den Güter- und Viehverkehr eröffnet. Bei der Station Caan-Marienborn ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur über eine feste Rampe erfolgen kann, ausgeschlossen.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 und der Tarif für den Binnenverkehr der Eisern-Siegener Eisenbahn.

Siegen, den 30. November 1901. (3171)
Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

2. Schliessung von Stationen.

Schliessung der Verladestelle Antonischacht.

Am 30. November 1901 wird die an der Schleppbahn Zeltweg-Fohnsdorf-Antonischacht gelegene Verladestelle
Antonischacht
geschlossen.

Villach, im November 1901. (3172)
K. k. Staatsbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Hedeper.
Der an der Strecke Jerxheim-Börssum zwischen Mattierzoll und Börssum gelegene, jetzt dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut-, sowie dem beschränkten Thierverkehr dienende Haltepunkt Hedeper wird vom 15. Dezember d. J. ab zur Haltestelle erhoben und gleichzeitig auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern sowie von Leichen und lebenden Thieren aller Art in einzelnen Stücken und Wagenladungen, ausgenommen jedoch von solchen in mehrbödigen Wagen, eingerichtet.

Fahrzeugverkehr bleibt auch fernerhin ausgeschlossen. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die Station nicht geeignet.

Von dem genannten Tage an findet zwischen Hedeper und sämmtlichen preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahn- und den Militärbahnstationen direkte Abfertigung von Gütern usw. in dem vorangegebenen Umfange statt.

Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 27. Novemb. 1901. (3173)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Hessische Nebenbahnen im Privatbetrieb.
Die Abfertigung von Fahrzeugen von und nach Offstein ist wegen Beseitigung der Rampe daselbst von jetzt ab ausgeschlossen.

Darmstadt, am 1. Dezember 1901. (3174)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

5. Güterverkehr.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.
Die Ziffern 1 und 2 des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) erhalten vom 5. Dezember d. J. folgenden Wortlaut:

1. Düngemittel, folgende: Dünger (Mist und Abtrittsdünger); Gaskalk, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk) — s. auch den Ausnahmetarif 4a —, Kalkmehl aus Muscheln — s. auch den Ausnahmetarif 4 —; Mülldünger (Haus- und Strassenkehricht, ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten); Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl; Wollstaub.
2. a) Erde, gewöhnliche, Kies*) usw. . . . b) Thon . . . . . . } wie im Spezialtarif III genannt.

[*) Wegen Kies, Grand und Sand s. auch den Ausnahmetarif 5.]

Hinsichtlich der unter 2 bezeichneten Artikel findet der Ausnahmetarif 2 nach wie vor nur im Verkehr mit den preussisch-bayerischen und sächsisch-bayerischen Gemeinschafts- und Mitbewerbsstationen Aschaffenburg, Eger usw. Anwendung.

Erfurt, den 28. November 1901. (3175)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde usw.
Tarif vom 1. November 1897.
Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. werden die nachstehenden Stationen der Lokalbahn Kolin-Cercan in den oben genannten Tarif einbezogen. Zum Zwecke der Frachtberechnung ist die auf Seite 19 des Tarifs befindliche Schnitttariftabelle nach Empfangsstationen der Gruppe A wie folgt zu ergänzen:

e) k. k. österreichische Staatsbahnen Lokalbahn Kolin-Cercan.

nach	Heller für 100 kg
Becvar	94,6
Kohljanowic	101,6
Kolin Lokalbahn	87,6
Radbor	89,6
Roth-Peckau	87,6
Sazau-Buda	116,6

Ferner werden von demselben Tage ab in denselben Tarif nach Station Iglau-Stadt der österreichischen Staatsbahnen direkte Frachtsätze eingeführt, die um 6 Heller für 100 kg höher sind, als die bestehenden Frachtsätze nach Station Iglau der österreichischen Nordwestbahn.

Kattowitz, den 27. Nov. 1901. (3176)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. kommt ein Nachtrag II zum Tarifheft Theil II vom 1. Juni 1899 zur Ausgabe.

Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, der Tarifvorschriften der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife.

Die darin aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (3177)

Frankfurt a/M., den 27. November 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI (Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz).
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab wird der Nachtrag II zu dem Gütertarif des vorbezeichneten Verkehrs ausgegeben.

Er enthält hauptsächlich Entfernungen für verschiedene neu einbezogene Stationen, sowie anderweite, zum Theil erhöhte und vom 1. Januar 1902 ab gültige Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen in Bockenheim, Frankfurt a/M. und in Hanau, ferner Aenderungen einiger Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann. (3178)

Frankfurt a/M., den 25. November 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb.
Am 1. Dezember d. J. tritt für die Beförderung von Eisenerz usw. von Station Halle a/Saale nach Peine ein Ausnahmefrachtsatz von 0,39 ℳ für 100 kg in Kraft.

Essen, den 27. November 1901. (3179)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.
Am 15. Januar 1902 treten für den Verkehr mit den Bahnhöfen in Bockenheim, Frankfurt a/M. und Hanau anderweite Tarifentfernungen in Kraft, wodurch verschiedene Frachterhöhungen herbeigeführt werden.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Erfurt, den 27. November 1901. (3180)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 1. Dezember 1901 treten für Braunkohlen, wie im Spezialtarif III genannt, durch Aufnahme dieses Frachtgegenstandes in den Ausnahmetarif 6a des badischen Binnengütertarifs ermässigte Frachtsätze für den Versand von den Rheinhafenstationen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 28. Novbr. 1901. (3181)
Grossh. Generaldirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.
Die Gültigkeit der im Tarifheft 1 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 1 (Eilgüter, gewöhnliche) und Nr. 2 C (Sammelgüter aller Art) wird bis zum 31. Dezember 1902 verlängert.

Breslau, den 30. November 1901. (3182)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.
Gütertarif, Theil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.
Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1902 wird die Stationsverbindung Pilsenetz-Hegge in den Ausnahmetarif Nr. 57, Abtheilung I für Porzellanerde aufgenommen.

München, den 28. November 1901. (3183)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station „Lieblos“ der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. für den Güterverkehr in Wagenladungen in den vorgenannten Gütertarif einbezogen.

Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der Entfernungen für Gelnhausen zuzüglich 4 km.

München, den 29. November 1901. (3184)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Dezember 1901 tritt im südostpreussischen Gütertarif für Holzzellstoff (Cellulose) in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Tilsit nach Pillau zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen überseeischen Kolonien ein Ausnahmefrachtsatz von 0,46 ℳ für 100 kg in Kraft. Die Anwendung

dieses Frachtsatzes ist von der Erfüllung der im süd-ostpreussischen Gütertarif bestehenden Kontrolvorschriften abhängig.

Königsberg i/Pr., den 27. Novbr. 1901. (3185)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1902 wird der Artikel „Kalk, gebrannt“ in den Ausnahmetarif Nr. 29 a für Cement einbezogen.

München, den 28. November 1901. (3186)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1901 wird die Station Ispringen der grossh. bad. Staatseisenbahnen in den direkten Güterverkehr einbezogen. Nähere Auskunft über die Bildung der Entfernungen ertheilen die Stationen.

Im Verkehr mit der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn wird zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 3 (Theil II vom 1. Mai 1895) bezw. des Ausnahmetarifs 2 (Theil II vom 1. August 1901) — Rohstofftarif — ausser der Umladegebühr von 0,02 ℳ für 100 kg noch ein Zuschlag von 0,015 ℳ für 100 kg und 0,50 ℳ Ueberfuhrgebühr für den Wagen berechnet.

Karlsruhe, den 26. November 1901. (3187)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit dem 1. k. Mts. werden die Stationen Dahlhausen a. d. Wupper, Kierspe und Krähwinklerbrücke des Direktionsbezirks Elberfeld, sowie Zornhof der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Verband einbezogen.

Vom 15. Januar n. J. ab erhöhen sich ferner die Stückgutfrachtsätze für die Station Füssen der bayerischen Staatsbahnen um je 2 ₰ $\frac{0}{0}$ kg.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 29. November 1901. (3188)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. Dezember d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Juli 1901 der Nachtrag III, welcher u. a. neue Frachtsätze nach Gliesmarode B. L. E., den Stationen der Strecke Lübben-Beeskow der Niederlausitzer Bahn und Uckro N. L., sowie anderweite Frachtsätze nach Lübben Süd N. L. enthält. Die nach letzterer Station von Derne, Horst i/Westf. und Hugo zur Einführung kommenden erhöhten Frachtsätze gelten erst vom 15. Januar 1902. Ferner finden die Frachtsätze nach Beeskow N. L. auch Anwendung auf Kohlen- etc. Sendungen nach der Staatsbahnstation Beeskow.

Essen, den 29. November 1901. (3189)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 2. Dezember d. J. werden die Stationen Höfte der Teutoburger Wald-Eisenbahn, Caan-Marienborn der Eisern-Siegener Eisenbahn, Gross-Särchen der Lausitzer Eisenbahngesellschaft, Johannisburg, Mallmitz und Westönnen der königlichen Eisenbahndirektionen Königsberg, Breslau und Elberfeld in den Tarif aufgenommen, die Station Goch N. B. D. wird in den Ausnahmetarif 5 b (für Basalt etc.) einbezogen. Am gleichen Tage tritt eine Reihe von Frachtermässigungen im Verkehr mit der Brölthalbahn in Kraft.

Ausserdem erhalten die Stationen Affolterbach, Kreidach, Unter-Waldmichelbach, Wahlen und Waldmichelbach des Direktionsbezirks Mainz direkte Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Münster, den 27. November 1901. (3190)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-ung.-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil IV, Heft 3 vom 1. August 1900.

Böhmisch-bayerischer Holzverkehr.

Bei Abschnitt I, Abtheilung C, Ziffer 1 der Tarifbestimmungen sind die Worte: „sämmtlich über 2,5 m lang“ zu streichen und dafür folgende einzusetzen: „soweit es nicht unter die Abtheilung a oder b fällt.“

München, den 28. November 1901. (3191)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Für Sendungen, die auf Grund des Gütertarifs Waldshut, Schaffhausen und Singen-Mittel- und Westschweiz vom 1. November 1901 im Verkehr zwischen Waldshut und den Stationen Entlebuch, Escholzmatt, Littau, Malters, Rothenburg, Schüpfheim, Sempach-Neuenkirch, Wiggen und Wolhusen zur Abfertigung kamen oder abgefertigt werden, gewähren wir bis einschliesslich 12. Dezember 1901 auf Vorlage der Frachtbriefe im Rückvergütungswege die seitherigen niedereren Frachtsätze, die in dem aufgehobenen Tarif Waldshut-Mittel- und Westschweiz vom 1. April 1893 enthalten sind.

Karlsruhe, den 27. November 1901. (3192)
Gr. Generaldirektion.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag XXIII zum Heft 1 vom Theile II des deutsch-belgischen Gütertarifs vom 1. August 1891 in Kraft.

Er enthält u. a. Aenderung der Bestimmungen über die Beförderung leerer gebrauchter Bierfässer, Aufnahme einiger deutscher Stationen in den Tarif, Aenderung des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl, anderweite Bezeichnung des Ausnahmetarifs 12 für Düngemittel und Aufnahme einiger Stationen in denselben, Aufnahme der Station Katzhütte in den Ausnahmetarif 14 für thüringische usw. Spielwaaren, Streichung des Artikels „Rohmargarin“ im Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifs 16 für besondere Artikel, neue Fassung des Ausnahmetarifs 22 für Zuckerrübensamen und Aufnahme der Stationen Gunsleben und Wasserleben in denselben, Einbeziehung einiger Stationen in den Ausnahmetarif 23 für Hohlglaswaaren, anderweite Fassung des Ausnahmetarifs 26 für Verblendsteine und Aufnahme einiger belgischer Stationen, schliesslich einen neuen Ausnahmetarif 34 für Backsteine.

Bei der anderweiten Fassung des Ausnahmetarifs 22 für Zuckerrübensamen sind die Stationen Aschersleben, Biendorf und Halberstadt, sowie eine Anzahl belgischer Stationen aus demselben ausgeschieden worden. Etwa vorkommende Sendungen in diesen Stationsverbindungen werden bis zum 14. Januar k. J. zu den bisherigen Frachtsätzen, nach diesem Zeitpunkte nach den Tarifklassen A 2 und Spezialtarif I abgefertigt.

Der Ausnahmetarif 26 enthält an Stelle der bisherigen einheitlichen Frachtsätze je besondere für glasirte (emaillirte) und unglasirte (nicht emaillirte) Verblendsteine. Erstere sind höher wie die bisherigen Frachtsätze; die Erhöhung tritt erst vom 15. Januar k. J. an in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 28. November 1901. (3193)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren im Verkehr zwischen Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der kgl. württembergischen Staatseisenbahnen und solchen der Ermsthalbahn anderseits wird mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1901 der Nachtrag I ausgegeben. Derselbe enthält neben der Einbeziehung mehrerer badischer Stationen Aenderung der Kilometertafeln A und B. Sofern durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Januar 1902 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 28. Novbr. 1901. (3194)
Generaldirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 15. Dezember d. J. treten im Tarife Theil II, Heft 1 nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 A (Pfeifenerde und Porzellanerde usw.) in Kraft:

Zwischen Martinroda K. E. D. E. und	Pfennig für 100 kg
Aich-Pirkenhammer k. k. St. B.	90
Alt-Rohlau k. k. St. B.	84
Karlsbad B. E. B. } Karlsbad C. B. } k. k. St. B. Karlsbad K. J.*) }	81

*) Verrechnungsstelle der k. k. St. B. in Karlsbad B. E. B.

Breslau, den 27. November 1901. (3195)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1901 treten für Braunkohlen, wie im Spezialtarif III genannt, durch Aufnahme dieser Frachtgegenstände in den Ausnahmetarif 6 a des Gütertarifs badische Staatsbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb ermässigte Frachtsätze für den Versand von den Rheinhafenstationen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 30. November 1901. (3196)
Gr. Generaldirektion.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Berichtigung von Druckfehlern in dem vom 1. Januar 1901 gültigen Verbands-Gütertarife, Theil II.

Auf Seite 19 des vom 1. Januar 1901 gültigen Verbands-Gütertarifes, Theil II, sind folgende Druckfehlerberichtigungen vorzunehmen:

Zwischen Triest/Fiume und	Der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 4 a – ist richtigzustellen von	4 a auf	4 b von	4 b auf
	Pfennig für 100 kg			
Berlin Anh.-Dresd. Bhf. / „ Görl. Bhf. / „ Schles. Bhf.	603	605	498	502
„ Centralmarkthalle	612	614	506	510

Die hierdurch bedingten Tariferhöhungen treten mit 15. Dezember 1901 in Kraft.

Wien, am 27. November 1901. (3197)

K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Theil II, Heft 2.

(Abänderung der ermässigten Streckentaxen der Schnitttafel Ia und IIa.)

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1901 findet der in diesem Blatte Nr. 77 vom 2./10. 1901 auf Seite 1187 verlautbarte ermässigte Schnittfrachtsatz für Getreide etc. und Kleie etc. per 108 ₰ für 100 kg von Nowosielitza (Bhf.) transito nach Altona, Bentschen etc. auch für den Artikel „Mais“ Anwendung.

Wien, am 26. November 1901. (3198)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Verdingung

des Neubaues eines Wohngebäudes für 2 mittlere Beamte nebst Nebengebäude am Bahnhof Uerzig.

Unter Zugrundelegung der bei Staatsbauten gültigen „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ und der „allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten“ sollen die Arbeiten und Lieferungen — mit Ausnahme der Steine, des Sandes und des Cementes — zum Neubau eines Wohngebäudes für 2 mittlere Beamte nebst Nebengebäude am Bahnhof Uerzig öffentlich verdungen werden.

Die in Ziegelrohbau herzustellenden Gebäude haben eine bebaute Grundfläche von 103 qm und von 18 qm.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude zur Einsichtnahme aus.

Das Verdingungsheft wird von hier gegen kostenfreie Einsendung von 1,50 ℳ ohne Zeichnung und von 3 ℳ (in baar) mit Zeichnungen abgegeben.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung: „Wohnhaus für Uerzig“ bis zum 14. Dezember d. J., Vormittags 12 Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 25. November 1901. (3199)

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 3.

Verdingung der Lieferung von 373 Achswellen, 750 Radgerippen, 2 286 Radreifen aus Tiegelflussstahl, 48 Rädern zu Bahnmeisterwagen, 349 100 kg Federstahl, 32 680 Spiralfedern und 31 650 kg Stahl zu den Führungsleisten der Achshalter für die Eisenbahndirektionen Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Achswellen usw.“ bis zum 20. Dezember 1901, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 4. Januar 1902, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 26. November 1901. (3200)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von Betriebsmaterialien.

Oeffentliche Ausschreibung der Lieferung von Betriebsmaterialien Gruppe A II: Holzkohlen; Gruppe A V: Streichhölzer, Graphit und Putzkrem; Gruppe VI: Bindfaden, Plombirschnur, Bremsleinen, Schnürleinen, Zugleinen, Lampendochte, baumwollene Fadendochte, Plomben, Harzfackeln und Hanf; Gruppe VIII: Piassavabesen, Reiserbesen und Stuhlrohr; Gruppe IX: Lampenglocken, Lampencylinder und Wasserstandsgläser; Gruppe XII: Glühkörper und Gruppe: Dynamoöl. Angebotseröffnungstermin: Donnerstag, den 12. Dezember d. J., Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Oberschlesischen Bahnhofe in Breslau. Die Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind spätestens zu dem obigen Termine versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Angebotsbogen und Bedingungen liegen im Centralbüreau — Gartenstrasse Nr. 106, Zimmer 41 — an den Wochentagen von 8 Uhr Vormittags bis 3 Uhr Nachmittags aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰, nur in baar, für jede Gruppe, ohne Beifügung eines Bestellgeldes postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 9. Januar 1902.

Königliche Eisenbahndirektion. (3201)

Lieferung von Leder.

Die Lieferung von 100 kg Sohlleder, 200 kg Geschirrleder, 400 kg Verdeckleder, 800 kg Nähriemenleder und 1500 kg Maschinenriemenleder soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

17. k. Mts., Vormittags 11 Uhr

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 5. Januar 1902. (3202)

Magdeburg, den 28. November 1901.

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Vergebung eiserner Brückenkonstruktionen.

Für den neuen Güterbahnhof Freiburg im Breisgau und seine Zufahrtslinien, sowie für die Verlegung der Hauptbahn beim Haupt-Personenbahnhof daselbst und für die Hochlegung der Breisacher Bahn soll die Lieferung und fertige Aufstellung der Eisenkonstruktionen zunächst für 17 Bauwerke vergeben werden:

Loos I: 2 zwei- und 3 viergleisige Bahnbrücken von 6—12 m Lichtweite, Blechträger mit Buckelplattenabdeckung, im Gewicht von zusammen 359 600 kg.

Loos II: 1 zweigleisige Bahnbrücke mit drei Oeffnungen von 18 + 28 + 18 m Lichtweite, Fachwerkträger, im Gewicht von zusammen 300 200 kg.

Loos III: 8 zweigleisige Bahnbrücken von 3—10 m Lichtweite, Blechträger mit Buckelplattenabdeckung, im Gewicht von zusammen 247 200 kg.

Loos IV: 1 zweigleisige Bahnbrücke von 26,5 m Lichtweite, Fachwerkträger, im Gewicht von zusammen 122 400 kg.

Alle vier Loose zusammen 1 029 400 kg.

Die Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen an Werktagen auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock zur Einsicht auf. Dieselben werden auch, soweit der Vorrath reicht, gegen Einsendung per Postanweisung von 5 ℳ für jedes Loos, oder von 20 ℳ für alle vier Loose, nach auswärts abgegeben.

Die Angebote, welche den Preis für 100 kg der vollständig fertig aufgestellten Konstruktionen enthalten sollen, sind bis längstens

Sonnabend, den 14. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr

auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock, verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Eisenkonstruktionen“ versehen einzureichen.

Die Zuschlagsfrist beträgt vier Wochen.

Freiburg, den 27. November 1901. (3203)

Grossh. Eisenbahnbauinspektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 96. | 7. Dezember 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 34 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Beschleunigung des Grunderwerbes nach dem preussischen Gesetz vom 11. Juni 1874 über die Enteignung von Grundeigenthum.

Der Eisenbahnunternehmer bedarf des lastenfreien Eigenthums an dem für seine Anlagen erforderlichen Grund und Boden. Da sein Unternehmen nicht auf einen vorübergehenden Zeitraum berechnet ist, wird ihm der Besitz der Flächen allein nicht genügen; auch wird er nicht dulden können, dass er in der Verfügung über die Flächen durch Rechte Dritter an dem Grundstücke beschränkt wird; nur das lastenfreie Eigenthum an dem Grund und Boden, d. h. das Eigenthum frei von den darauf haftenden privatrechtlichen Verbindlichkeiten, wird, von seltenen Ausnahmefällen abgesehen, den Zwecken seines Unternehmens entsprechen. Vielfach gelingt ihm nun der Erwerb dieses Eigenthums auf gütlichem Wege nicht; er kommt nur mit der Enteignung zum Ziele. Die Art, wie die Enteignung seither in Preussen durchgeführt ist, erfordert aber viel Zeit und Umstände und belästigt ebenso den Unternehmer wie den Eigenthümer in erheblichem Maasse; es fragt sich, ob nicht das Gesetz die Möglichkeit bietet, das Ziel schneller und in einfacherer Weise zu erreichen, wie dies seither geschieht.

Bekanntlich umfasst das Enteignungsverfahren nach dem Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 drei Abschnitte:

1. Nachdem der Plan von der zuständigen Behörde geprüft und vorläufig festgestellt ist (§ 15), beginnt auf den Antrag des Unternehmers das förmliche Verfahren zur Feststellung des Planes (§ 18). Der Plan wird zu jedermanns Einsicht ausgelegt (§ 19), über die Einwendungen wird verhandelt (§ 20), dann ergeht die Entscheidung des Bezirksausschusses (§ 21), gegen die der Rekurs an den Minister zulässig ist (§ 22).

2. Nach Erledigung dieses Verfahrens beginnt wieder auf Antrag das Verfahren zur Feststellung der Entschädigung (§ 24); in einem Termine, zu dem die Betheiligten — Eigenthümer, Unternehmer, Realberechtigte usw. — zu laden sind, wird vor einem Kommissar unter Zuziehung von Sachverständigen (§ 27) verhandelt (§ 25); hiernach stellt der Bezirksausschuss die Entschädigung fest (§ 29); diese Entscheidung kann alsdann innerhalb sechs Monaten nach der Zustellung durch Beschreitung des Rechtsweges angegriffen werden (§ 30).

3. Nach Erledigung dieses Verfahrens — bei Dringlichkeit noch vor Erledigung des Rechtsweges (§ 34) — erfolgt wieder auf Antrag des Unternehmers die Vollziehung der Enteignung (§ 32). Dieser muss jedoch noch die Zahlung oder bei belasteten Grundstücken die Hinterlegung (§ 37) der Entschädigung vorangehen. Durch die Vollziehung der Enteignung geht das Grundstück frei von den darauf haftenden privatrechtlichen Verpflichtungen auf den Unternehmer über (§§ 44, 45).

Es liegt auf der Hand, dass die Durchführung des Verfahrens durch diese drei Abschnitte einen erheblichen Zeitraum erfordert. Es fragt sich, ob denn wirklich in allen Fällen dieses ganze Verfahren durchgeführt werden muss. Die Hindernisse, zu deren Beseitigung die Einleitung des Enteignungsverfahrens nothwendig wird, sind nicht immer dieselben. Vielfach liegen sie in der Höhe der Preisforderung des Eigenthümers; in anderen Fällen weigert der Eigenthümer die Hergabe der Fläche, weil er aus der Herstellung der Anlage in der geplanten Weise für den ihm verbleibenden Restbesitz Nachtheile befürchtet, zu deren Beseitigung er Aenderungen des Planes für erforderlich hält; sehr oft muss zur Enteignung geschritten werden, weil die Beseitigung der auf den Grundstücken haftenden Lasten — Hypotheken, Grundschulden Grundrenten usw. — auf Schwierigkeiten stösst. Nur in den seltensten Fällen liegt das Hinderniss in der grundsätzlich ablehnenden Haltung des Eigenthümers;

er weiss, dass er die Ausführung des nach vorheriger sorgfältiger Prüfung behördlich genehmigten Unternehmens nicht wird verhindern können, und wird daher selten von vornherein jede Verständigung ablehnen. Abgesehen von diesem letzten Hinderniss, welches allerdings die Anwendung aller in dem Gesetze angeführten Vorschriften nothwendig machen kann, beziehen sich die voraufgeführten Hindernisse doch nur auf einzelne Abschnitte des Verfahrens. Gleichwohl ist seither meist das Verfahren durch alle drei Abschnitte hindurchgeführt, auch wenn es sich nur um die Beseitigung eines einzigen der angeführten Hindernisse handelte.

Warum soll nun aber noch eine förmliche Planfeststellung stattfinden, wenn die Eigenthümer gegen den von den Behörden bereits geprüften und vorläufig festgestellten Plan keine Einwendungen erheben wollen und sich nur über die Höhe der Entschädigung mit dem Unternehmer nicht einigen können? Warum soll die Entschädigung noch förmlich festgestellt werden, wenn hierüber eine Einigung erzielt ist, und warum soll nach Erzielung einer solchen Einigung noch eine förmliche Entziehung des Eigenthums stattfinden, wenn der Eigenthümer nunmehr gegen den Eigenthumsübergang nichts mehr einzuwenden hat? Warum soll endlich das Verfahren durch alle drei Abschnitte hindurchgeführt werden, wenn der Eigenthümer mit dem Unternehmer in allen Punkten einverstanden ist und nur die Beseitigung der auf dem Grundstück haftenden Lasten Schwierigkeiten bereitet? Das Gesetz würde wenig praktisch sein, wenn es zur Beseitigung auch nur eines der angeführten Hindernisse stets die Durchführung des Verfahrens durch alle drei Abschnitte nothwendig machte. Dass dies nicht der Fall ist, sondern dass das Gesetz nur die Anwendung derjenigen Formvorschriften und die Durchführung derjenigen Theile des Verfahrens erheischt, welche zur Beseitigung des gerade vorliegenden Hindernisses nothwendig sind, geht aus einer im Novemberhefte des „Archivs für Eisenbahnwesen" veröffentlichten Untersuchung des Geheimen Oberregierungsraths Pannenberg: „Die Rechtswirkungen der Enteignung im Falle der Einigung der Betheiligten" hervor.*) Da das Gesetz seither nicht in diesem Sinne verstanden und angewendet ist, wird das Ergebniss dieser Untersuchung von grösserem Interesse sein. Im folgenden soll daher dieses Ergebniss unter dem Hinweise auf seine praktische Anwendung in kurzem mitgetheilt werden. Zur Erleichterung des Verständnisses werden die besonders in Frage kommenden Bestimmungen des Gesetzes vorausgeschickt. Sie lauten:

§ 16. Eine Einigung zwischen den Betheiligten über den Gegenstand der Abtretung, soweit er nach dem Befinden der zuständigen Behörde zu dem Unternehmen erforderlich ist, kann zum Zwecke sowohl der Ueberlassung des Besitzes, als der sofortigen Abtretung des Eigenthums stattfinden. Es kann dabei die Entschädigung nachträglicher Feststellung vorbehalten werden, welche alsdann nach den Vorschriften dieses Gesetzes oder auch je nach Verabredung der Betheiligten sofort im Rechtswege erfolgt. Es kann ferner dabei behufs Regelung der Rechte Dritter die Durchführung des förmlichen Enteignungsverfahrens, nach Befinden ohne Berührung der Entschädigungsfrage, vorbehalten werden.

§ 26. Der Kommissar hat — im Termin zur Verhandlung über die Entschädigung — eine Vereinbarung der Betheiligten zu Protokoll zu nehmen und ihnen eine Ausfertigung auf Verlangen zu ertheilen. Das Protokoll hat die Kraft einer gerichtlichen oder notariellen Urkunde . . . .

§ 46. Ist die Abtretung des Grundstücks durch Vereinbarung zwischen Unternehmer und Eigenthümer erfolgt, und zwar in Gemässheit des § 16 unter Durchführung des Enteignungsverfahrens oder in Gemässheit des § 26, so treten die rechtlichen Wirkungen des § 45 — d. i. die Lastenfreiheit — auch in diesem Falle ein. Hypotheken- und Grundschuldgläubiger sowie Realberechtigte können jedoch, soweit ihre Forderungen durch die zwischen Unternehmer und Eigenthümer vereinbarte Entschädigungssumme nicht gedeckt werden, deren Festsetzung im Rechtswege gegen den Unternehmer fordern . . .

* * *

1. Der am häufigsten vorliegende Fall, der eine Enteignung nothwendig macht, ist wohl der, dass einmal der Eigenthümer einen Preis fordert, der dem Unternehmer zu hoch erscheint, und dass zugleich auf dem Grundstücke Lasten ruhen, deren Beseitigung dem Eigenthümer Schwierigkeiten bereitet. Es treffen hier also von den oben angeführten Hindernissen zwei zusammen. Der Eigenthümer hat an sich gegen das Unternehmen nichts einzuwenden, er ist auch bereit, dem Unternehmer die erforderliche Fläche herzugeben, er will sich nur nicht mit dem ihm gebotenen Preise begnügen und ist auch nicht imstande, dem Unternehmer das zu geben, was dieser fordert, nämlich das Eigenthum frei von den darauf haftenden Lasten. Besonders das letztere ist fast die Regel; die meisten Grundstücke sind mit Hypotheken, Grundschulden, Grundrenten, Altentheilen oder ähnlichen Lasten stark belastet, und bereitet deren Beseitigung ausserordentliche Schwierigkeiten, wird sogar mitunter schon dann fast unmöglich, wenn infolge des Todesfalles eines einzigen Berechtigten das Recht auf eine weit verzweigte Nachkommenschaft übergegangen ist.

a) Tritt nun der Unternehmer in solchen Fällen an den Eigenthümer mit der Forderung der Uebereignung der nach dem vorläufig festgestellten Plan erforderlichen Fläche heran, so wird es ihm leicht werden, von dem Eigenthümer eine Erklärung zu erlangen, nach der dieser damit einverstanden ist, dass die ihm bekannt gegebene Fläche demnächst auf den Unternehmer übergeht, also den Gegenstand der Abtretung bildet. Diese Erklärung wird der Unternehmer besonders dann leicht bekommen, wenn ihm der Eigenthümer die sogenannte Bauerlaubniss ertheilt, d. i. die Erlaubniss, die Flächen für sein Unternehmen in Besitz zu nehmen; denn der Eigenthümer wird ihm dies nur dann gestatten, wenn er damit einverstanden ist, dass die Fläche demnächst auf den Unternehmer übergeht. Erlangt nun der Unternehmer mit der Bauerlaubniss eine solche Erklärung, etwa des Inhalts: „dass der Eigenthümer damit einverstanden ist, dass derjenige Theil seines Eigenthums, welcher nach Maassgabe des vorläufig festgestellten Planes zu dem Unternehmen erforderlich ist, den Gegenstand der Abtretung derart bilde, dass es der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nicht mehr bedarf", so hat „eine Einigung zwischen den Betheiligten über den Gegenstand der Abtretung, soweit er nach dem Befinden der zuständigen Behörde zu dem Unternehmen erforderlich ist, zum Zwecke der Ueberlassung des Besitzes stattgefunden" (§ 16), und es bedarf einer förmlichen Planfeststellung nicht mehr. Auf Grund einer von dem Regierungspräsidenten nach § 24 Abs. 3 auszustellenden Bescheinigung über die erfolgte Einigung kann der Unternehmer sofort mit dem zweiten Abschnitte des Verfahrens, „der Feststellung der Entschädigung", beginnen. Die rechtlichen Folgen sind alsdann dieselben, wie wenn ein förmliches Planfeststellungsverfahren stattgefunden hätte.

b) Die letzterwähnte Erklärung wird der Unternehmer auch unabhängig von der Bauerlaubniss erlangen können; auch wird es ihm keine Schwierigkeit bereiten, zugleich von dem Eigenthümer die Einwilligung in die Abtretung des Eigenthums an der erforderlichen Fläche zu bekommen, da letzterer hierdurch von den ihm zustehenden Rechten auf Entschädigung, auf die es ihm im vorliegenden Falle allein ankommt, nichts aus der Hand gibt. Das Eigenthum geht natürlich noch nicht durch diese Erklärung über; es bedarf noch der Auflassung und Eintragung oder der Enteignung. Der Eigenthümer kann daher auch, wenn er nicht zugleich auch die Bauerlaubniss geben will den Besitz der Flächen noch behalten, bis das Eigenthum übergeht. Trifft nun der Unternehmer mit dem Eigenthümer ein solches Abkommen, so liegt „eine Einigung über den Gegenstand der Abtretung zum Zwecke der Abtretung des Eigenthums vor" (§ 16). Auch hier kann sofort das Entschädigungsfeststellungsverfahren wie bei a) beginnen und wird die förmliche

*) Diese Abhandlung ist auch gesondert im Verlage von Julius Springer, Berlin, erschienen.

Planfeststellung erspart. Ausserdem kann ein solches Abkommen aber noch weitere erhebliche Abkürzungen des Verfahrens zur Folge haben, wie unten bei 3 dargethan werden wird.

Die Form, in der in beiden vorstehenden Fällen das Abkommen zu treffen ist, ist die schriftliche. Einer Beurkundung bedarf es auch in dem Falle b) nicht (vgl. preuss. Ausführungsgesetz zum B. G.-B. Art. 12 § 1 Abs. 2).

2. Der zweite Fall, der zur Besprechung kommen soll, ist der, dass eine Einigung über die Entschädigung erzielt wird. Diese Einigung kann schon vor Einleitung des Enteignungsverfahrens zustande kommen; häufig gelingt sie aber erst im Verfahren selbst, und zwar in dem Termine, in dem über die Bemessung der Entschädigung verhandelt wird. Wie oben bereits angeführt, sind zu diesem Termine nicht nur der Unternehmer und der Eigenthümer, sondern auch die übrigen Betheiligten zu laden, d. h. also die an dem Grundstück berechtigten Dritten. In dem Termine wird es nun dem Kommissar nicht selten gelingen, eine Einigung über die Entschädigung herbeizuführen; dies wird besonders dann leicht zu erreichen sein, wenn bei der Verhandlung Sachverständige mitwirken, die sich des allseitigen Vertrauens erfreuen. Kommt nun hier eine Einigung zustande, so wird der Eigenthümer auch leicht zu bewegen sein, in die Abtretung des Eigenthums nunmehr zu willigen — falls nicht etwa diese Einwilligung schon vorher, wie oben unter 1b) angeführt ist, ertheilt ist. Der Eigenthümer hat jetzt, nachdem die Entschädigung feststeht, ja kein Interesse mehr daran, die Abtretung zu verweigern. Gibt nun der Eigenthümer in dem Termin auch noch diese Erklärung ab, und wird diese von dem Kommissar in das nach § 26 aufzunehmende Protokoll über die getroffene Vereinbarung mit aufgenommen, so hat hiermit das förmliche Enteignungsverfahren seinen Abschluss gefunden. Die vereinbarte Entschädigung ist dem Eigenthümer auszuzahlen oder bei belasteten Grundstücken zu hinterlegen, und hat alsdann nur noch die Auflassung und Eintragung stattzufinden. Hierdurch geht das Grundstück nach § 46 lastenfrei auf den Unternehmer über.

Erspart wird also die förmliche Feststellung der Entschädigung und die Vollziehung der Enteignung; es tritt nur die Auflassung und die Eintragung hinzu, die aber auf Grund des Protokolls des Kommissars keine Schwierigkeit bereitet. Eine Benachtheiligung der berechtigten Dritten liegt hierin nicht; denn einmal bot ihnen der Termin vor dem Kommissar die Gelegenheit, durch Geltendmachung ihrer Ansprüche das Zustandekommen einer Vereinbarung zu verhindern und die Entscheidung der Enteignungsbehörde herbeizuführen; wenn sie dies unterliessen, so geschah dies auf ihre eigene Gefahr. Dann aber haben sie auch jetzt noch nach § 46 einen besonderen Anspruch gegen den Unternehmer, soweit ihre Forderungen durch die vereinbarte Entschädigung nicht gedeckt werden. Sie können daher in reichlichem Maasse ihre Ansprüche zur Geltung bringen.

3. Der letzte der oben erwähnten Fälle ist der, dass vorwiegend die starke Belastung des Grundstücks den lastenfreien Eigenthumsübergang hindert. Zieht der Unternehmer zu den ersten Verhandlungen mit den Eigenthümern Sachverständige hinzu, die sich des allseitigen Vertrauens erfreuen, so wird es ihm oft schon hierbei gelingen, mit dem Eigenthümer über die Abtretung und den Preis eine Einigung zu erzielen. Erreicht er hierbei nicht sofort eine Einigung über den Preis, so wird er doch nicht selten den Eigenthümer zu einem Abkommen über die Art, in welcher der Preis festgesetzt werden soll — durch einen Dritten, im Rechtswege oder in anderer Weise — bewegen. Nimmt er nun in das Abkommen, welches er mit dem Eigenthümer über die Abtretung des Eigenthums (s. oben unter 1b) und den Preis oder die Art der Festsetzung des Preises trifft, noch eine Bestimmung auf, nach der „die Durchführung des Enteignungsverfahrens behufs Regelung der Rechte Dritter vorbehalten wird", so kann er meist in sehr kurzer Zeit das lastenfreie Eigenthum erlangen.

Eine Planfeststellung ist nicht erforderlich, weil eine Einigung über den Gegenstand der Abtretung zum Zwecke der Abtretung des Eigenthums bereits erzielt ist (s. oben unter 1 b); das Entschädigungsfeststellungsverfahren hat nur noch in soweit stattzufinden, als dies zur Regelung der Rechte Dritter nothwendig ist; nun muss nach Einleitung dieses Abschnittes des Verfahrens nach § 25 ein Termin abgehalten werden, zu dem diese Dritten ausser dem Unternehmer und Eigenthümer zu laden sind. Erfahrungsgemäss betheiligen sich aber diese Dritten äusserst selten an dem Verfahren. In der Mehrzahl der Fälle wird das Terminsprotokoll des Kommissars vermerken, dass die Dritten zwar geladen, jedoch nicht erschienen sind oder doch keine Anträge gestellt haben. Da nun zwischen dem Eigenthümer und Unternehmer über alle Punkte bereits ein Abkommen getroffen ist, von den Dritten aber Anträge, über die zu entscheiden wäre, nicht gestellt sind, so erleidet das Enteignungsverfahren mit diesem Termin sein Ende genau so wie oben im Falle 2. Das Verfahren behufs Regelung der Rechte Dritter ist hier in der gleichen Weise durchgeführt, als wenn ausser deren Rechten die Rechte zwischen dem Unternehmer und Eigenthümer noch zu regeln wären. Dass hier noch mehr geschehe, wie im Falle 2, erfordert das Gesetz mit dem „Vorbehalte der Durchführung der Enteignung" nicht. Es hat nun nur noch ebenso wie unter 2. die Hinterlegung und dann auf Grund des getroffenen Abkommens und des Protokolls über den Termin die Auflassung und Eintragung stattzufinden. Hierdurch geht nach § 46 das Grundstück lastenfrei auf den Eigenthümer über; denn dort heisst es: „Ist die Abtretung des Grundstücks durch Vereinbarung zwischen dem Unternehmer und Eigenthümer erfolgt, und zwar in Gemässheit des § 16 unter Durchführung des Enteignungsverfahrens, so treten die rechtlichen Wirkungen des § 45 — d. i. die Lastenfreiheit — auch in diesem Falle ein." Die Dritten haben in diesem Falle dieselben Rechte wie oben unter 2. angeführt.

Fassen wir kurz das Ergebniss zusammen, so zeigt es sich, dass im Falle 1. die förmliche Feststellung des Planes, im Falle 2. ein grosser Theil des förmlichen Verfahrens zur Feststellung der Entschädigung und das Verfahren zur Vollziehung der Enteignung erspart werden kann, und dass im Falle 3. von dem ganzen Enteignungsverfahren nur ein Theil des Verfahrens zur Feststellung der Entschädigung nothwendig wird, und alles andere sich erübrigt.

Es liegt auf der Hand, dass bei dieser Auslegung des Gesetzes eine erhebliche Abkürzung des Verfahrens erreicht werden kann, die, wie in der besprochenen Abhandlung mit Recht hervorgehoben wird, eine Entlastung der Enteignungsbehörden und damit eine beschleunigtere Durchführung des förmlichen Enteignungsverfahrens selbst mit allen seinen Abschnitten ermöglicht. Es wäre erwünscht, wenn sich Theorie und Praxis diese Auslegung des Gesetzes recht bald zu eigen machten.

Zum Schluss wird noch besonders bemerkt, dass im vorstehenden nur die wesentlichsten Ergebnisse der Untersuchung vorgeführt werden konnten. Wegen der näheren rechtlichen Begründung und der Einzelheiten muss auf die genannte Abhandlung verwiesen werden.

R.

Elektrische Zugbeleuchtung in England.

Zu meinem Aufsatz über die Ausbreitung der elektrischen Zugbeleuchtung in England in Nr. 90 und 91 dieses Jahrganges sind mir von verschiedenen Seiten Anfragen zugegangen, die sich namentlich beziehen auf die Uebertragung der Bewegung von der Wagenachse auf den Stromerzeuger, die ja keinerlei Vorrichtungen zur Regelung der Umlaufsgeschwindigkeit der letzteren bedarf. Ich beziehe mich zunächst hierüber auf die im Jahrgang 1899, S. 475 d. Ztg. mitgetheilten Versuchsreihen, hole

Abb. 1.

Abb. 2.

aber aus dem, was ich in Wolverton über die Art und Beschaffenheit des Uebertragungsriemens erfuhr, hier gerne nach, obwohl ich dabei etwas mehr in Einzelheiten gerathe, als meiner Absicht ursprünglich entsprach.

Die Riemen sind 2½ Zoll — rund 6,5 cm — breite Streifen aus zusammengelegtem und mit Balata, einer Gummimasse, welche aus dem in Guyana wachsenden Bully-tree oder Sternapfelbaum gewonnen wird, verklebtem Baumwollgewebe. Ihre Stärke beträgt rund $^1/_{10}$ der Breite. Früher wurden die Baumwollstreifen gemäss Abb. 1 aus einem Stück Zeug zusammengelegt, jetzt faltet man sie aus zwei Stücken Gewebe gemäss Abb. 2, um die aussenliegende Naht des Riemens in seine Mitte zu legen, da sie sich sonst, an der äusseren Kante, unter Umständen öffnen könnte. Der Riemen wird alsdann, wie Abb. 2 angibt und ich an einem mitgebrachten Probestück nachweisen kann, zweimal in der Längsrichtung übernäht. Der Riemen wird beim Aufziehen auf die Rollen abgelängt und mit einer Schnalle verbunden, die, wie in Abb. 3 angegeben, aussieht, so dass die Enden des Riemens nach seiner Aussenseite vorstehen — eine recht einfache, aber praktische Art der Verbindung. Spannt sich der Riemen, so drehen sich die Schnallenenden ein wenig um die beiden Befestigungssplinte *a a* und die Kanten *b b* klemmen die Enden des Riemens fest zwischen sich, so dass dieser ausser durch die beiden schmalen Durchbrechungen für die Schnalle keine Schwächung erleidet und in diesen Durchbrechungen auch nicht aufreissen kann. Der Riemen kostet etwa 15 sh., und was die Haltbarkeit betrifft, so wurden mir in Euston mehrere Wagen gezeigt, deren Riemen nach den Mittheilungen 18, in keinem Falle unter 12 Monate im Gebrauch waren, ohne dass ich hätte sagen können, dass sie nicht noch lange hätten weiter Dienst thun können.

In England laufen die Riemen offen, sind also den Einwirkungen des Staubes ausgesetzt, ohne dass dieser jedoch die Leistungsfähigkeit des Riemens beeinträchtigte. Aber gegen

Abb. 3.

auffliegendes Bettungsmaterial hat Mr. Park vor die Enden des Riemens pflugartige Eisenblechschneiden gesetzt, die etwaige Kies- und Steinkörper abwehren. In Gegenden, in denen mehr als in England mit Schnee und Eis zu kämpfen ist, obwohl auch in England mit heftigem Schneegestöber und Frostwetter gerechnet werden muss, wird man wohl besser thun, den Riemen ganz einzukapseln, was merkwürdigerweise meines Wissens bisher nicht geschehen ist. Ist sogar in England die Nordwestbahn die einzige, die überhaupt eine Schutzvorrichtung für den Riemen für nothwendig befunden hat.

Meinem Aufsatz in Nr. 90 und 91 möchte ich noch weiter nachfügen, dass seit seinem Erscheinen die belgischen Staatsbahnen weitere 450 Wagen mit Stone'scher Beleuchtung ausrüsten lassen. Kemmann.

Neue Gütertarife im Verkehr mit Russland.

Am 1. Januar 1902 treten im Verkehr mit Russland sowohl neue Grenztarife als auch neue direkte Tarife in Kraft, die beide wesentlich von den gegenwärtigen Tarifen abweichen.

An Stelle der bisherigen sieben Grenztarife erscheinen nur zwei Tarifhefte, von denen das Heft 1 im wesentlichen für den Verkehr mit dem Warschauer Gebiet und das Heft 2 nach dem übrigen Russland gilt. Um die Tariferstellung möglichst einfach und beweglich zu gestalten, ist für die neuen Gütertarife die Kilometertarifform gewählt worden. Im Verkehr mit den deutschen Grenzstationen werden die Frachtsätze lediglich auf Grund des Kilometerzeigers und der in den Tarifen enthaltenen Kilometertariftabellen ermittelt. Im Verkehr mit den russischen Grenzstationen Alexandrowo und Sosnowice sind den auf diese Weise berechneten Frachtsätzen für die Strecken Landesgrenze-russische Grenzstation noch besondere Beträge zuzuschlagen, welche bei der verschiedenen Bemessung nicht in den Kilometertariftabellen berücksichtigt werden konnten. Bei dieser vereinfachten Form war es möglich, trotz der bedeutenden Erweiterung der neuen Tarife durch Aufnahme einer grösseren Anzahl deutscher Stationen eine wesentliche Herabminderung des Umfanges der z. Zt. bestehenden Grenztarife zu erzielen.

Im besonderen ist zu erwähnen, dass im Heft 1 durch die Gleichstellung der Lokosätze mit den Transitsätzen für den Verkehr nach Alexandrowo und Sosnowice neben Frachtermässigungen auch Verkehrserleichterungen insofern eintreten, als nunmehr diese Sätze durchweg bei Sendungen nach dem Warschauer Gebiete ohne Erfüllung jedweder Kontrolvorschriften zur Anwendung kommen und somit die bisherigen Reklamationen wegen Erstattung der Differenzfrachten zwischen den Loko- und Transitsätzen entfallen. Ferner sind die Transitsätze für Thorn derart festgesetzt worden, dass die Anwendung derselben im Kartirungswege bei der Weiterbeförderung ab Thorn nach dem Warschauer Gebiete zu nachträglichen Frachterstattungsanträgen nicht mehr Veranlassung geben kann. Es ist nur erforderlich, die Ausfuhr in der vorgeschriebenen Frist nachzuweisen.

Das Heft 2, für den Verkehr nach dem eigentlichen Russland bestimmt, weicht nicht nur in formeller, sondern auch in materieller Beziehung wesentlich von den bisherigen Grenztarifen nach Russland ab. Bisher konnten die Frachtsätze für den Grenzverkehr mit Ausnahme derjenigen für Sosnowice nur aus dem direkten deutsch-russischen Gütertarife durch entsprechende Zu- und Abschläge ermittelt werden. Es musste daher jeder Interessent, welcher die Grenztarife benutzen wollte, den verwickelten direkten Tarif zur Hand nehmen. Mit Rücksicht darauf, dass bei der Erstellung des neuen direkten Gütertarifs die Frachtsätze für die Richtung nach Russland in der Rubelwährung ausgedrückt und somit ohne weiteres für die Grenztarife nicht verwendbar sind, wurden letztere vollständig von dem direkten Tarife losgelöst. In Zukunft wird nicht nur die Frachtberechnung, sondern auch die Tarifirung völlig unabhängig von dem direkten Gütertarife erfolgen können, da auch für diesen Grenztarif die deutsche Güterklassifikation unter den erforderlichen Modalitäten Anwendung finden soll. Hierdurch treten für die Folge Ergänzungen und Aenderungen in der deutschen Waarennomenklatur sofort und ohne weiteres für den Grenzverkehr in Kraft. Den Verkehrsinteressenten wird dieser Vortheil um so werthvoller erscheinen, als nach den bestehenden Vereinbarungen die für den Grenzverkehr eingetretenen Frachtermässigungen im Reklamationswege auch für die im direkten Verkehr abgefertigten Sendungen beansprucht werden können.

Die Kontrolvorschriften für die Ausfuhr nach Russland haben auf Anregung aus Interessentenkreisen eine Aenderung dahin erfahren, dass gleichwie im Verkehr nach den Seehafen-

stationen die Ausfuhr durch Vorlage besonders vorgeschriebener Ausfuhrnachweisungen seitens der Interessenten nachzuweisen ist. Die Prüfung dieser Nachweisungen wird von den Grenzdirektionen der deutschen Bahnen vorgenommen werden, so dass die Ausfuhrbescheinigungen seitens der russischen Grenzstationen, welche mehrfach zu Klagen und Anständen Veranlassung gegeben haben, in Wegfall kommen. Hierdurch wird eine einfachere, aber zugleich auch eine von verschiedenen Interessenten gewünschte schärfere Ausfuhrkontrole geübt werden.

Der direkte Tarif für den niederländisch-deutsch-russischen Verband bringt die Frachtsätze in der Richtung nach Russland in der Rubel- und in der Richtung nach Deutschland in der Markwährung. Die Zahlung sämmtlicher Erhebungen einschliesslich der Nachnahmen muss in der Währung desjenigen Landes stattfinden, in welchem die Fracht- usw. Beträge entrichtet werden. Nachnahmen sind in der Mark-, Rubel- und niederländischen Guldenwährung zugelassen. Die Auszahlung erfolgt indessen ausschliesslich in der Währung desjenigen Landes, in welchem sie in Empfang genommen werden, und zwar unter Anwendung eines Umrechnungskurses von 216 ℳ = 100 R. = 127,44 niederländischen Gulden.

Der Theil I enthält das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nebst den Ausführungsbestimmungen und Zusatzbestimmungen.

Im Theil II ist die Güterklassifikation nicht wieder in der bisherigen, wenig übersichtlichen Anordnung, sondern wie im russischen Gruppentarif gebracht. Um das Auffinden der einzelnen Artikel zu erleichtern, ist der deutschen Ausgabe ein alphabetisches Artikelverzeichniss beigegeben worden. In der russischen Ausgabe sind die Artikel der Güterklassifikation sowohl in russischer als auch in deutscher Sprache wiedergegeben, so dass Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Tarifirung für die Folge weniger in Erscheinung treten werden.

Unter Zusammenlegung des deutsch-russischen und des deutsch-Warschauer Gütertarifs bringt der Theil III die Frachtsätze für den Verkehr zwischen deutschen Stationen westlich Thorn (Thorn einschliesslich) sowie niederländischen Stationen einerseits und russischen Stationen andererseits. Die Frachtsätze sind hier in der Weise gruppirt, dass an Stelle der bisherigen 14 Schnitttariftabellen nach Russland und 13 Schnitttariftabellen von Russland im deutsch-russischen Tarif sowie der besonderen Tariftabellen im deutsch-Warschauer Tarif im ganzen nur 4 Schnitttariftabellen treten, von welchen

Tariftabelle A für den Verkehr n a c h Nordrussland,
„ B „ „ „ „ Mittel- und Südrussland,
„ C „ „ „ „ dem Warschauer Gebiete,
Tariftabelle D für den Verkehr v o n dem gesammten Russland

gelten. Trotz der früheren 27 Schnitttariftabellen und der Einstellung von einem oder zwei Schnittpunkten konnten im deutsch-russischen Tarife nicht immer die billigsten Frachttaxen in Erscheinung treten, weil überall da, wo für die Tarifbildung mehr als ein Uebergang in Frage kam, die Wahl der Schnittpunkte und die Einstellung der Tarifsätze von besonderen Tarifermittelungen abhängig gemacht worden waren, welche sich nur auf die hauptsächlich in Betracht kommenden Beförderungsartikel und auf bestimmte Stationsverbindungen erstreckte. Durch die jetzige Anordnung der Schnitttariftabellen ist bei Einstellung von zwei, höchstens drei Schnittpunkten in eine der Schnitttariftabellen die Ermittelung der wirklich niedrigsten Fracht in jedem Falle ermöglicht worden. Die Anwendungsweise der Schnitttariftabellen, welche die gleiche wie im jetzigen deutsch-Warschauer Tarife ist, wird durch mehrere Beispiele im Tarif näher erläutert. Ausserdem ist dem neuen Tarif ein alphabetisches Verzeichniss der deutschen und russischen Stationen unter Angabe der einzelnen Seitenzahlen beigegeben, auf welchen sie mit Frachtsätzen erscheinen.

Theil IV enthält die Frachtsätze für den Verkehr zwischen deutschen Stationen östlich Thorn und russischen Stationen. Zu diesem Theil werden Anhänge herausgegeben, welche den russisch-ostpreussischen und russisch-westpreussischen Verkehr betreffen. Dieser Theil, welcher in der Hauptsache nur die Frachtsätze für den Verkehr mit den ost- und westpreussischen Hafenstationen bringt, ist von dem übrigen Verkehr abgezweigt worden, weil infolge der Wettbewerbsverhältnisse mit den russischen Häfen theilweise hier eine anderweite Berechnung der Frachten erfolgen musste, als im Verkehr mit den deutschen Binnenstationen. Die Anordnung der Tariftabellen ist indessen die gleiche wie im Theil III. Nur mussten noch für einzelne Stationsverbindungen besondere Schnitttariftabellen aufgeführt werden, welche unter der Bezeichnung E, F und G erscheinen.

Dem allgemeinen Wunsche, dem direkten deutsch-russischen Tarif eine handlichere und übersichtliche Gestalt zu geben, ist, soweit dies die verschiedenartige Tarifgestaltung beider Reiche irgend gestattet, durch die neue Form in weitgehender Weise Rechnung getragen. Konnte doch der neue Tarif bei strenger Wahrung der Uebersichtlichkeit auf mehr als die Hälfte des bisherigen Umfanges reduzirt werden.

Möge die handliche Form und die leichte Anwendungsweise der neuen Tarife dazu beitragen, die Entwickelung der verschiedenen und weitverzweigten Verkehrsverbindungen zwischen den Ländern des niederländisch-deutsch-russischen Verbandes zu fördern.

Fr.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die internationale Fahrplankonferenz** für die Feststellung des Sommerfahrplans 1902 findet in Berlin am 11. und 12. d. Mts. statt. Die Konferenz wird in den vom Präsidium des Abgeordnetenhauses liebenswürdiger Weise zur Verfügung gestellten Räumen tagen. Die Verhandlungen beginnen am Mittwoch um 10 Uhr; Nachmittags 4 Uhr findet gemeinschaftliches Mittagessen im Kaiserhof statt. Donnerstag um 10 Uhr werden die Verhandlungen fortgesetzt. An der Konferenz betheiligen sich 168 Eisenbahnverwaltungen aus folgenden Ländern: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Oesterreich, Russland, Rumänien, Schweden, Schweiz, Serbien, Türkei und Ungarn. Ausserdem werden die vorgesetzten Staatsbehörden vertreten sein und zwar deutscherseits u. a. das Reichs-Eisenbahnamt und das preuss. Ministerium der öffentlichen Arbeiten, aus der Schweiz das schweizerische Eisenbahndepartement in Bern, aus den Niederlanden der königliche Aufsichtsrath der niederländischen Eisenbahnen im Haag, aus Oesterreich das Eisenbahnministerium in Wien, aus Ungarn das Handelsministerium in Budapest, aus Italien die königliche Generalinspektion der italienischen Eisenbahnen sowie aus Russland die Verwaltung der kaiserlich russischen Staatseisenbahnen in St. Petersburg. Es werden gegen 200 Vertreter in Berlin erscheinen. Zur Tagesordnung liegen schon 254 Anträge vor.

— **Die gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige der preussischen Staatseisenbahnverwaltung** vom 1. April 1895 sind nach einem Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten durch eine Einschaltung folgenden Inhalts ergänzt worden: „Sammlungen zu Ehrengeschenken an Vorgesetzte sind untersagt. Die Veranstaltung von Sammlungen zu Ehrengeschenken für Mitarbeiter bedarf der Genehmigung der königlichen Eisenbahndirektion.“

— **Ueberwachung der Herstellung von Privateisenbahnbauten.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die nachgeordneten Eisenbahnkommissare folgenden Erlass gerichtet: „Es ist zu meiner Kenntniss gekommen, dass in einem Einzelfalle die durch den Erlass vom 17. Mai 1897 (E.-V.-Bl. S. 143) geregelte Ueberwachung der Herstellung von Privateisenbahnbauten nicht in ausreichendem Maasse stattfinden konnte, weil der Bahnbau bereits vor der gesetzmässigen Genehmigung, d. h. der vorläufigen Feststellung der Pläne, in Angriff genommen und zum grössten Theile ausgeführt war. Dieses möglichenfalls auf der Unkenntniss seiner Gesetzwidrigkeit beruhende Vorgehen des Gesellschaftsvorstandes, das übrigens auch bei Kleinbahnen — abgesehen von einzelnen bestimmten Ausnahmen, in denen aber meine ausdrückliche Genehmigung eingeholt werden muss (§ 17 des Kleinbahngesetzes) — unstatthaft ist und im öffentlichen Interesse nicht geduldet werden darf, wäre voraussichtlich unterblieben, wenn dem Vorstande die Erstattung der im Erlasse vorgeschriebenen formularmässigen Berichte nicht erst, wie hier geschehen, nach der vorläufigen Planfeststellung, sondern zu einem früheren Zeitpunkte aufgegeben worden wäre, weil nach der vorgedruckten Erklärung, welche der Vorstand bei der Berichterstattung abzugeben hat, die Bauausführung genau nach den genehmigten Plänen erfolgt sein muss. Die Herren Eisenbahnkommissare werden daher ersucht, fortan die nach dem Erlass erforderlichen Weisungen den Vorständen regelmässig schon bei der Aus-

händigung der Konzessionsurkunde, spätestens aber bei dem Abschlusse des landespolizeilichen Prüfungsverfahrens zu ertheilen.“

— **Das Eisenbahnunglück bei Horrem** (oder Buir; vergl. Nr. 95 S. 1472). Eine amtliche Darstellung schildert die Ursache des schweren Unglücks, das am 28. November Abends den Personenzug Düren-Köln betroffen hat, wie folgt: Zwischen den beiden Zuggleisen lagerten die aus dem in Umbau befindlichen Köln-Herbesthaler Gleise (Nachbargleise) genommenen alten Schienen. Gegen das Kopfende einer solchen alten Schiene ist das linke Vorderrad der Lokomotive gestossen. Von dieser 7,22 m langen Schiene ist an dem zunächst getroffenen Ende ein 84 cm langes Stück abgebrochen und in eine grosse Anzahl Stücke zersplittert. Die Stücke lagen meistens ausserhalb des Gleises neben der Stossstelle. Der 6,38 m lange Theil der vom Stosse getroffenen alten Schiene war, wie aus dem Vergleich mit der Lage der nicht verschobenen, paarweise gelagerten alten Schienen geschlossen werden muss, um etwa 3 m vorwärts geschoben und lag etwa 30 cm im Lichten von der Fahrschiene entfernt an deren Aussenseite. Der Fuss war der Fahrschiene zugekehrt, obwohl die Schiene wahrscheinlich vorher mit dem Kopfe dem Fahrgleis zugekehrt war. Aus der starken Zersplitterung des zunächst getroffenen Stückes muss geschlossen werden, dass ein nur wenig elastischer Theil der Lokomotive auf diese Schiene getroffen ist. Es kann also nur das Rad in Frage kommen, da Nebentheile, wie Aufräumer und Cylinderhähne eine andere Form der Zerstörung verursacht haben würden. Auch ist daraus, dass Schienenfuss und Schienenkopf auf die Länge von 84 cm nirgends mehr zusammenhingen, zu schliessen, dass der erste Stoss den Schienensteg getroffen hat. Es wird also vermuthet, dass die alte Schiene zur Zeit des Unfalles flach auf der Fahrschiene gelegen hat, und zwar mit dem Kopf nach der Gleismitte zu. An der linken Fahrschiene, auf welcher die Entgleisung erfolgt ist, war als einzige Spur eine etwa 0,5 cm tiefe, 1 cm breite und 5 cm lange scharfe Einpressung zu erkennen. Da sie durch einen übersetzenden Radreifen nicht herbeigeführt sein kann, ist sie vermuthlich durch ein aufschlagendes Stück der zersplitterten alten Schiene entstanden. Die naheliegende Annahme, dass die alte Schiene von vornherein dem Fahrgleis zu nahe gelegen habe, ist deshalb unwahrscheinlich, weil sämmtliche alte Schienen auf dem umgelegten 2,9 km langen Gleis in reichlichem Abstand von der Umgrenzungslinie des lichten Raumes liegen und weil diese Umlegung an besagter Stelle am 6. November stattgefunden hat. Seit reichlich drei Wochen ist an der Unfallstelle oder in der Nähe derselben nicht mehr gearbeitet worden. Eine nennenswerthe Verschiebung der Schiene durch Erschütterung ist deshalb unwahrscheinlich, weil das Fahrgleis in durchaus gutem Zustande sich befindet. Seit reichlich drei Wochen waren also die Züge, darunter auch die Lokomotive des verunglückten Zuges und zuletzt der Güterzug 4019 um 5 Uhr 10 Minuten Nachmittags unbeanstandet über die betreffende Stelle gefahren. Gegen 5 Uhr 30 Minuten will der Streckenwärter an der fraglichen Stelle vorbeigekommen sein, aber nichts Ungewöhnliches bemerkt haben. Die Bude des Bahnwärters ist 1,6 km von der Unfallstelle entfernt. Wegeübergänge und Schrankenwärter sind in der Nähe nicht vorhanden. Hiernach muss angenommen werden, dass die Schiene freventlich auf das Fahrgleis gelegt worden ist und zwar mit dem Kopfe nach der Innenseite. Auf diese Lage lässt der Umstand schliessen, dass die Stücke des Kopfes weit zerstreut sind und dass es nur so möglich war, das eine Ende der alten Schiene flach auf die Fahrschiene zu legen, ohne an der Lage des anderen Endes etwas zu ändern. Wie durch Versuche festgestellt ist, kann ein einzelner Mann eine der alten Schienen aus der ursprünglichen Lage mit einem Ende auf den Kopf des benachbarten Schienenstranges legen. Die Vermuthung eines Verbrechens wird dadurch unterstützt, dass vor etwa 11 Monaten in unmittelbarer Nähe auf demselben Gleis eine Holzschwelle, die von fernher, vermuthlich von der mehrere Kilometer entfernten Kleinbahn, herangeschleppt, und vor etwa zehn Jahren eine Schwelle und Steine auf die Schiene gelegt und festgebunden worden sind. Im erstgenannten Falle ist der Urheber nicht ermittelt worden. Der zweitgenannte Fall hat zu einer Bestrafung des Schuldigen mit mehrjähriger Zuchthausstrafe geführt. Unfälle sind bei beiden Vorkommnissen nicht entstanden. Der Staatsanwalt, ein Kriminalkommissar und ein Kriminalschutzmann haben bereits am 29. November die nächst betheiligten Personen vernommen.

Nach derselben amtlichen Darstellung sind drei Personen todt, nämlich Ehefrau Kraus, 26 Jahre alt, aus Lövenich; August Neust, 31 Jahre alt, Kaufmann aus Mettmann, und Gerhard Brück, Klavierstimmer aus Köln. Schwer verletzt wurden: 1. Joseph Käufer, Montör aus Mülheim a/Rh. (Verletzungen am Arme und Kopfe, ein Bein musste amputirt werden), 2. Hubert Lenz, Schweizer aus Büttgenbach (Brustquetschung), 3. Franz Lücking, Feilenhauer aus Remscheid (Brustquetschung), 4. Johann Kraus, Rottenarbeiter aus Lövenich (Brustquetschung). Leicht verletzt wurden ausserdem 12 Personen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 30. November d. J. in 12 Arbeitstagen 203 912 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 993 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 217 662 und auf den Arbeitstag 18 138 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 30. November d. J. auf den Arbeitstag 1 145 und im ganzen 13 750 Doppelwagen oder 6,3 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 30. November d. J. 28 636 Doppelwagen gegen 29 599, in Oberschlesien 75 554 Doppelwagen gegen 76 888 und in den drei Bezirken zusammen 308 102 Doppelwagen gegen 324 149 und war demnach im Saarbezirk 963 Doppelwagen oder 3,2 %, in Oberschlesien 1 334 Doppelwagen oder 1,7 % und in den drei Bezirken zusammen 16 047 Doppelwagen oder 4,9 % niedriger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1900.

Im ganzen Monat November 1901 stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 398 734 Doppelwagen gegen 425 112, im Saarbezirk auf 55 129 Doppelwagen gegen 57 100, in Oberschlesien auf 152 638 Doppelwagen gegen 152 352 und in den drei Bezirken zusammen auf 606 501 Doppelwagen gegen 634 564 und betrug demnach im Ruhrbezirk 26 378 Doppelwagen oder 6,2 %, im Saarbezirk 1 971 Doppelwagen oder 3,4 % weniger, in Oberschlesien 286 Doppelwagen oder 0,2 % mehr und in den drei Bezirken zusammen 28 063 Doppelwagen oder 4,4 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1900.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen und Koks in den ersten elf Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 4 445 412 Doppelwagen gegen 4 538 314, im Saarbezirk 651 075 Doppelwagen gegen 659 445, in Oberschlesien 1 652 706 Doppelwagen gegen 1 637 453 und in den drei Bezirken zusammen 6 749 193 Doppelwagen gegen 6 835 212 und ist demnach im Ruhrbezirk 92 902 Doppelwagen oder 2,0 %, im Saarbezirk 8 370 Doppelwagen oder 1,2 % niedriger, in Oberschlesien 15 253 Doppelwagen oder 1,0 % höher und in den drei Bezirken zusammen 86 019 Doppelwagen oder 1,2 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

— **Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft.** Auf Veranlassung des Ausschusses der Obligationenbesitzer dieser Gesellschaft ist vor einigen Tagen eine Schutzvereinigung für die Besitzer der Obligationen aller Serien gebildet worden. Dieselbe hat in den Vorstand die sämmtlichen Mitglieder des Ausschusses, nämlich die Herren Bauinspektor Bandekow, Bankier Ellissen-Frankfurt a/M., Direktor Feldmann, Rechtsanwalt Gesse, Justizrath Maximilian Kempner, Direktor Werner, ferner Regierungsrath Hoppenstädt, Regierungsrath Kemmann und Bankier M. A. Philippi-Hamburg gewählt.

— **Osthavelländische Kreisbahn.** In das Gesellschaftsregister des Amtsgerichts I in Berlin ist nunmehr die Firma Aktiengesellschaft Osthavelländische Kreisbahn mit dem Sitze zu Nauen und einer Zweigniederlassung in Berlin eingetragen worden. Das Grundkapital beträgt 1 100 000 *M.* Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Nauen nach Ketzin sowie deren späterer Fortsetzung und etwaiger Seitenlinien, ferner Bau und Betrieb der Kleinbahnen von Brandenburg Dom nach Röthehof und von Brandenburg-Altstadt nach Roskow, Bau und Betrieb von Bahnen jeder Art sowie Ausführung von Ingeniörbauten. Vorstand der Gesellschaft ist Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor a. D. Oswald Bandekow in Nauen, stellvertretendes Vorstandsmitglied ist Regierungsbaumeister a. D. Adolf Heimbeck ebenda.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen ist der grossherzoglich hessische Regierungsbaumeister Jordan in Worms zum grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt. Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Wickmann, bisher in Gravenstein, ist nach Kiel zur Anfertigung der ausführlichen Vorarbeiten für die Neubaustrecke Kiel-Rendsburg versetzt. — Dem grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schilling ist die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 1 in Darmstadt, dem Regierungsassessor Rosenbaum in Frankfurt a/M. die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst und dem grossherzoglich hessischen Regierungsassessor Dr. Weber, Mitglied der Eisenbahn-

direktion in Frankfurt a/M., der Charakter als Regierungsrath verliehen. — Zur preussisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung sind unter Ernennung zu Regierungsassessoren dauernd übernommen: die seitherigen Gerichtsassessoren Hövel in Kattowitz, Vollmar in St. Johann-Saarbrücken, Vogt in Altona und Pfeiffer in Hannover. — Versetzt sind die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Martin, bisher im technischen Eisenbahnbüro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Mainz, Oder, bisher in Aachen, nach Berlin zur Beschäftigung im technischen Eisenbahnbüro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. — Zur Beschäftigung sind überwiesen die Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Gelhausen der Eisenbahndirektion in Magdeburg und die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Kerst der Eisenbahndirektion in Stettin und Wolfhagen der Eisenbahndirektion in Kattowitz.

Oesterreich-Ungarn.

— **Oesterreichischer Staatseisenbahnrath.** Am 2. d. Mts. wurde unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers die Herbstsitzung des Staatseisenbahnraths abgehalten. Nach Eröffnung der Sitzung widmete der Vorsitzende dem kürzlich verstorbenen Mitgliede des Staatseisenbahnraths, Kommerzialrath Gottfried Schenker, einen Nachruf, der durch die ungewöhnliche Wärme des Tones auf die Anwesenden den tiefsten Eindruck übte. Der Minister hob vorerst die hingebungsvolle und ausgezeichnete Wirksamkeit des Verblichenen im Eisenbahnrath selbst hervor und beleuchtete sodann die vielseitige Thätigkeit des Kommerzialraths Schenker auf dem Felde des internationalen Verkehrswesens.

Unter den Gegenständen, welche zur Verhandlung gelangten, ist vor allem ein Antrag des Reichsrathsabgeordneten Dr. Forscht zu erwähnen, nach welchem die Regierung ersucht wird, eingehende Berechnungen anzustellen, um zu ermitteln: a) welche finanzielle Wirkung die einfache Uebertragung des gegenwärtigen Staatsbahntarifs auf die zu verstaatlichenden Linien der österreichischen Nordwestbahn und der Staatseisenbahngesellschaft zur Folge hätte; b) welche Umgestaltung der Staatsbahntarif erfahren müsste, damit die Fortführung der Verstaatlichung ihre staatsfinanzielle Bedenklichkeit verliere?

Der Antragsteller wies in Begründung seines Antrages darauf hin, dass seit der Frühjahrssitzung des Staatseisenbahnraths, in welcher die Anregung zur Fortsetzung der Verstaatlichung beschlossen wurde, die Frage selbst eine mächtige Bewegung hervorgerufen habe, von welcher sowohl das Parlament, als auch zahlreiche wirthschaftliche Interessentenvertretungen ergriffen worden seien. Zugleich hatten sich jedoch auch Schwierigkeiten und Bedenken aufgethürmt, deren Bedeutung keineswegs unterschätzt werden dürfe. Soll nicht die ganze Bewegung im Sande staatsfinanzieller Rücksichten verlaufen, soll sie nicht ersticken in der Hoffnungslosigkeit und stumpfen Entsagung, an denen das öffentliche Leben in Oesterreich kranke, müsse die Verstaatlichungsfrage aus der Umhüllung platonischer Schwärmerei einerseits und kopfhängerischer Zweifelsucht andererseits herausgeschält und in ihrem wirklichen Wesen ins klare Licht gerückt werden. Dies zu versuchen, sei vor allem die Aufgabe des Staatseisenbahnraths. Man müsse sich diesfalls zwei Thatsachen vor Augen halten. Die erste bestehe darin, dass das jetzige österreichische Staatsbudget eine bedeutende dauernde Mehrbelastung ohne Erschliessung neuer ausgiebiger Steuerquellen nicht vertrage. Redner sei weit entfernt, Fiskalist zu sein. Allein man dürfe nicht vergessen, dass die zerrütteten politischen Zustände auf das österreichische Staatsbudget thatsächlich verheerend eingewirkt haben. Das Gleichgewicht sei zwar formell aufrecht erhalten, materiell jedoch kranke der Staatsvoranschlag an einem bedeutenden Abgang, welcher in diesem Jahre durch Einstellung des Münzgewinnes, Ausgabe von Tilgungsrente und Ausscheidung laufender Investitionen aus dem Erfordernisse des Staatsbahnbetriebes und Einbeziehung derselben in das Investitionsprogramm nur mühsam verdeckt worden sei. Ein blos mechanisches Vorgehen auf dem Wege der Verstaatlichung hätte zweifellos einen nicht unbedeutenden Ausfall in den Einnahmen der zu verstaatlichenden Linien und somit eine Steigerung des staatlichen Zuschusses bezw. vollständige, durch keinerlei künstliche Mittel zu verhüllende Zerstörung des Gleichgewichts im Budget zur Folge. Aus diesen Besorgnissen erkläre sich die Zugeknöpftheit, mit welcher gewisse maassgebende Kreise der Verstaatlichungsfrage gegenüberstehen, gewiss von selbst. Die zweite Thatsache beruhe in der Erkenntniss, dass der gegenwärtige eisenbahnpolitische Uebergangszustand, nämlich das sogenannte gemischte Bahnsystem, grosse wirthschaftliche Nachtheile mit sich bringe und auf die Dauer unhaltbar sei. Es behindere vor allem die aus wichtigen Gründen anzustrebende Gleichmässigkeit im Tarifwesen. Die Frachtkosten bilden unter den Produktionsbedingungen ein maassgebendes Element, dessen Wichtigkeit mit dem Anwachsen des Verkehres stets zunimmt. Für eine gesunde Entwickelung des wirthschaftlichen Körpers sei die Gleichmässigkeit des Frachtsatzes von grösserer Bedeutung, als dessen wirkliche Höhe. Ferner beeinträchtige das gegenwärtige gemischte System die Dehnbarkeit und Anpassungsfähigkeit des Tarifwesens an die jeweiligen Bedürfnisse der Volkswirthschaft. Schliesslich stelle sich dieses System auch als ein Hemmschuh der Aktionsfähigkeit des Staates auf dem Gebiete der auswärtigen Handelspolitik dar. Ein beredtes Zeugniss — von Deutschland abgesehen — liefere hierfür die tarifpolitische Ohnmacht Oesterreichs gegenüber Ungarn. Redner bespricht die Geschichte der beiden Uebereinkommen, welche in den Jahren 1882 und 1891 zwischen den ungarischen Staatsbahnen und der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft abgeschlossen wurden, und legt dar, die ungarische Tarifpolitik übe vermittelst der Staatseisenbahngesellschaft auf das Tarifwesen einen Einfluss aus, der in vielen Fällen für die österreichischen Interessen von wesentlichem Nachtheile sei. Aus alledem gehe hervor, dass einerseits die Verstaatlichung in ihrer Fortführung staatsfinanziell nicht unbedenklich erscheine, andererseits aber die Verstaatlichungsfrage sich als eine volkswirthschaftliche Maassnahme darstelle, die mit der Wucht eines kategorischen Imperativs wirke.

In diesem Zwiespalt liege die Schwierigkeit der Aufgabe. Diese Erkenntniss fordere heraus, einen Ausweg zu suchen. Zunächst müsse man gewissen Vorurtheilen und Schlagworten entgegentreten, mit denen seitens der Zweifler gearbeitet werde. Es werde die bedeutende Höhe des Staatszuschusses für die Staatsbahnen als Grund gegen den Staatsbahnbetrieb hervorgekehrt. Ab und zu ertöne wieder der Ruf nach rücksichtsloser Tariferhöhung, damit der Fehlbetrag der Staatsbahnen gedeckt werde. Dem Staatsbetriebe könne zwar eine rückhaltlose Anerkennung in Oesterreich nicht gezollt werden, denn es haften an ihm dieselben Mängel, welche in politisch zerklüfteten Staaten in der Regel sämmtliche Verwaltungszweige aufzuweisen pflegen, allein gewisse Uebertreibungen stellen sich doch von selbst richtig. Der ungenügende Ertrag des Staatsbetriebes fliesse in Oesterreich meistens aus Quellen, die mit dem Wesen der Bahnbetriebsökonomie grundsätzlich nichts gemein haben. Der theuere Erwerb ertragarmer Privatbahnen im Wege des Sequestrationsgesetzes, die Angliederung von Linien, die unter dem Titel der Nothstandsbauten entstanden sind, der Bau ertragloser strategischer Bahnen, die beträchtliche Anzahl unfruchtbarer Lokalbahnen, ferner eine Reihe organisatorischer Fehler und Missgriffe, diese und ähnliche Thatsachen bringen es mit sich, dass das Verzinsungsprozent allein für die Beurtheilung des kommerziellen und finanziellen Werthes der Staatsbahnen keineswegs einen verlässlichen Maassstab abzugeben vermag. Im übrigen dürfe nicht ausser Acht gelassen werden, dass der etwa mangelnde finanzielle Ertrag der Staatsbahnen unter Umständen durch die volkswirthschaftlichen Vortheile aufgewogen werden könne. Trotz alledem dürfe jedoch durch eine unbedachtsame Fortsetzung der Verstaatlichung kein Sprung ins Dunkle gewagt werden. Es thue noth, aus dem berührten Zwiespalt einen vernünftigen Ausweg ausfindig zu machen. Daraufhin ziele der vorliegende Antrag ab. Es müsse zunächst rechnungsmässig der Ausfall ermittelt werden, welcher nach aller Voraussicht aus einer blos mechanischen Uebertragung des gegenwärtigen Staatsbahnbarêmes auf die zu verstaatlichenden Linien sich rechnungsmässig ergeben würde. Allein auf diese rechnungsmässige Ermittelung des Ausfalles dürfe sich die Thätigkeit des Ministeriums nicht beschränken. Seine Thätigkeit müsse diesfalls vielmehr auch eine schöpferische sein. Es müssen Maassnahmen ins Auge gefasst und sorgfältig geprüft werden, deren Anwendung die finanzielle Bedenklichkeit einer fortzusetzenden Verstaatlichung mindestens zum grössten Theile beseitigen würde. Unter diese Maassnahmen etwa eine rücksichtslose Tariferhöhung einzureihen, wäre weder klug noch nothwendig. Vor allem sei mit Nachdruck zu betonen, dass der für den Fall der fortgesetzten Verstaatlichung gefürchtete Ausfall durch drei Umstände zu einem nicht unbedeutenden Theile hereingebracht werden könnte. Unter diese Umstände sei zunächst die anzuhoffende, naturgemäss fortschreitende Steigerung des Verkehrs zu rechnen. Ein zweiter finanziell nicht unbedeutender Vortheil dürfte aus der Möglichkeit der Durchrechnung eines einheitlichen Tarifs entspringen. Der Umstand nämlich, dass gegenwärtig beim Uebergange der Fracht von der Staats- auf eine Privatbahn die hohen Einheitstaxen der ersten Staffeln angerechnet werden, komme sodann in Wegfall, und dies werde zwischen dem jetzigen wirklichen Gesammtsatze und dem idealen Satze des heutigen Staatsbahntarifs eine Spannung herbeiführen, die eine Regelung des heutigen Tarifs nach aufwärts ohne Schädigung der Verfrachter ermöglichen würde. Ferner sei eine nüchterne Anwendung der Sparsamkeit und Wirthschaftlichkeit im staatlichen Tarifwesen ins Auge zu fassen. Das Streben nach Gemeinwirthschaftlichkeit dürfe nicht in Un-

wirthschaftlichkeit ausarten. Eine zwar rücksichtsvolle, aber energische Revision des bestehenden staatlichen Tarifwesens dürfte es auch hier ermöglichen, vieles in Ersparung zu bringen, was heute zwar für einzelne Interessenten oder Interessentengruppen vortheilhaft erscheinen mag, allein doch jenseits des allgemeinen Interesses gelegen sei. Die schöpferische Thätigkeit des Ministeriums bei der Durchführung der Aufgabe, die aus der Annahme des vorliegenden Antrages erwächst, werde sich aber schliesslich auch auf die Aufstellung eines neuen Tarifschemas erstrecken müssen, welches mit dem Namen „Tarifnivellirung" zu bezeichnen sein möchte. Mit einem Wort: die Regierung werde sich veranlasst finden müssen, unter dem Drucke der dringend nothwendigen Fortsetzung der Verstaatlichung ein alle einschlägigen Belange berücksichtigendes, reiflich erwogenes tarifpolitisches Programm zu entwerfen. Redner ersuchte schliesslich um die Annahme seines Antrages mit dem Wunsche, es möge den Fachorganen des Eisenbahnministeriums gelingen, zu Nutz und Frommen der wirthschaftlichen Zukunft des Staatswesens diese schwere Aufgabe baldigst einer gedeihlichen Lösung zuzuführen.

Nach mehrstündiger Berathung gelangte der Antrag Dr. Forscht mit nachstehendem Zusatzantrage zur Annahme: „Das Eisenbahnministerium wird ersucht, die rechtlichen Vorfragen, welche sich auf die Klarstellung der Voraussetzungen und Bedingungen der Einlösung der Staatseisenbahngesellschaft und der österreichischen Nordwestbahn beziehen, mit aller Beschleunigung und Entschiedenheit zur Lösung zu bringen."

Von den sonstigen Anträgen, welche im Staatseisenbahnrath zur Verhandlung kamen, sei u. a. jener erwähnt, welcher den Ausbau der Südtiroler Linie der Südbahn von Bozen abwärts bis zur Reichsgrenze betrifft. Dem Antrage entsprechend wurde beschlossen, wegen Veranlassung des Ausbaues dieser Bahnlinie an das Eisenbahnministerium ein Ersuchen zu richten. Der Antrag auf Erhöhung der Höchstfahrgeschwindigkeit auf Lokalbahnen für Tageszüge auf 45 km und für Nachtzüge auf 35 km in der Stunde wurde im Sinne der Ausführungen des Regierungsvertreters abgelehnt.

Anlässlich der Behandlung von Fahrordnungsangelegenheiten brachte der Berichterstatter die im Ausschusse abgegebene Erklärung des Regierungsvertreters zur Kenntniss der Versammlung, wonach sich das Eisenbahnministerium angelegentlich mit der Frage der Einführung von Kraftwagen für den Fall des plötzlich auftretenden Bedürfnisses der Personenbeförderung auf kurze Strecken befasse und zu diesem Behufe im Deutschen Reiche, wo diese Einrichtung bereits auf mehreren Strecken besteht, Studien angestellt habe. Diese Mittheilung wurde vom Staatseisenbahnrath unter grossem Beifalle zur Kenntniss genommen.

Bei Besprechung der Grundzüge für die nächstjährige Sommerfahrordnung der österreichischen Staatsbahnen wurde dem Eisenbahnminister für die beschlossene Einführung eines neuen Schnellzugpaares von Wien nach Tirol zum Anschlusse an die Schweiz der Dank ausgesprochen.

Von den in Verhandlung gestandenen Tariffragen ist unter anderen die Anregung wegen Herabsetzung des Wägegeldes für Massengüter zu erwähnen. Es wurde beschlossen, die Durchführung dieser Anregung dem Eisenbahnministerium zur Würdigung zu empfehlen.

Der Antrag, betreffend Aufrundung des Gewichtes von Reisegepäck bei der Gebührenbemessung von 5 zu 5 kg, statt von 10 zu 10 kg, wurde von der Versammlung im Sinne der Ausführungen des Regierungsvertreters abgelehnt, welcher erklärte, dass mit der Durchführung dieser Maassnahme ein mit Rücksicht auf die ohnedies niedrigen Gepäcktaxen der österreichischen Staatsbahnen nicht zu rechtfertigender Gebührenausfall verbunden wäre und ausserdem Schwierigkeiten in der direkten Gepäckabfertigung entständen, da die ausländischen Bahnen die Gepäcktaxen von 10 zu 10 kg berechnen.

Eine lebhafte Erörterung entspann sich anlässlich der Behandlung der Dringlichkeitsanträge, betreffend Gewährung von Fahrpreisermässigungen an Besucher von landwirthschaftlichen und gewerblichen Ausstellungen sowie von Fortbildungskursen der Handels- und Gewerbekammern. Es wurde beschlossen, die Regierung zu ersuchen, die Gewährung von angemessenen Fahrpreisermässigungen für Besucher von landwirthschaftlichen und gewerblichen Ausstellungen in Gruppen von 30 und mehr Personen sowie die Gewährung von Ermässigungen für Besucher von gewerblichen Fortbildungskursen in Erwägung zu ziehen.

Nach Erledigung der Tagesordnung dankte der Eisenbahnminister sowohl den Mitgliedern als auch den Berichterstattern für die bei Behandlung der umfangreichen Tagesordnung bewiesene Ausdauer.

Hieran anknüpfend, sprach ein Mitglied des Staatseisenbahnraths dem Eisenbahnminister den Dank für die hingebungsvolle Leitung der Versammlung aus.

— **Die tarifarischen Wünsche der österreichischen Eisenindustrie.** Auf der Tagesordnung der vor kurzem abgehaltenen Sitzung des Industrieraths stand u. a. auch ein Bericht, die tarifarischen Wünsche der österreichischen Eisenindustrie betreffend. In dem Berichte, welcher die Zustimmung des Staatseisenbahnraths fand, wird als eines jener Mittel, welche geeignet wären, die Absatzfähigkeit der österreichischen Eisenindustrieerzeugnisse im Auslande zu heben, die Gleichstellung der Frachtentarife mit jenen der in Wettbewerb stehenden Länder bezeichnet. In dem Bericht wird zugegeben, dass die österreichischen Staatsbahnen dem dringenden Verlangen, ermässigte Tarife für die Ausfuhr einzuführen, in mancher Beziehung entgegengekommen seien, und es könne in dieser Richtung auf den Ausnahmetarif IX hingewiesen werden, in welchem für den Fall der Ausfuhr Nachlässe bis zu 15 % eingeräumt werden; im Verkehr nach Deutschland sei jedoch diese Begünstigung nicht ausreichend, um die Tarifmaassnahmen der deutschen Bahnverwaltungen wettzumachen. Diese rechnen in die direkten Tarife aus dem Rheinlande und Westfalen nach Oesterreich Antheile ein, welche höhere Begünstigungen der deutschen Industrie mit sich bringen, als sie in Oesterreich durch den erwähnten Ausnahmetarif erreicht werden können. Die Frachtsätze von Deutschland nach Oesterreich seien sonach um vieles niedriger als die Frachtsätze von Oesterreich nach Deutschland. Dieser Zustand sei durch die Bestimmung des Schlussprotokolls zum österreichisch-ungarischen Handelsvertrage mit Deutschland ermöglicht, wonach die von dem einen Staatsgebiete gewährten Begünstigungen nur in derselben Verkehrsrichtung im gleichen Umfange gewährt werden müssen. Bei neuerlichem Abschlusse des Handelsvertrages müsse eine derartige Bestimmung, welche der auf gleichmässige Behandlung der Bewohner beider Vertragsstaaten gerichteten Absicht des Vertrages zuwiderläuft, vermieden werden.

Ueber das Verhältniss der Eisentarife in Oesterreich und Ungarn führt der Bericht aus, dass seitens der ungarischen Staatsbahnen bei der Ausfuhr nach Oesterreich wesentlich günstigere Tarife für die ungarischen Erzeugnisse gewährt werden, als in umgekehrter Richtung den österreichischen Sendungen nach Ungarn.

Es könne gewiss der ungarischen Eisenbahnverwaltung das Recht nicht bestritten werden, in die direkten Tarife in der einen Richtung gegenüber dem Lokaltarife ermässigte Antheile einzurechnen, in der Gegenrichtung aber an den Lokaltarifen festzuhalten. Dann aber stehe auch der österreichischen Staatsbahnverwaltung das Recht zu, bei der Einfuhr aus Ungarn die österreichischen Lokaltarife beizubehalten und in der entgegengesetzten Richtung diese beliebig zu ermässigen, wenn es der österreichischen Regierung nicht gelingen sollte, die ungarischen Bahnen zu bewegen, volle Gleichbehandlung in den Tarifen nach beiden Richtungen walten zu lassen. In keinem Falle sollte es die österreichische Regierung zulassen, dass eine österreichische Privatbahn der ungarischen Ausfuhr nach Oesterreich dadurch geradezu Vorschub leistet, dass sie ihren Lokaltarif bei der Einführung ungarischer Erzeugnisse ermässige.

Auch sollte die österreichische Regierung in der Beziehung ihren Einfluss ausüben, dass die österreichischen Ausfuhrtarife nicht nur bis zur ungarischen Grenze, sondern, wie es bei den ungarischen Tarifen bei der Ausfuhr nach Oesterreich der Fall ist, bis zum Bestimmungsort gelten und dass die Deklassifizirung von Eisen- und Stahlwaaren beim Verkehre über die Grenze (nach Ungarn) in ähnlicher Weise wie in Ungarn durchgeführt werde.

— **Tarifbegünstigungen für die Zuckerausfuhr.** Der Staatseisenbahnrath hat in seiner im Frühjahr abgehaltenen Sitzung den Beschluss gefasst, das Eisenbahnministerium möge ersucht werden, dahin zu wirken, dass der für die Ausfuhr von Zucker aller Art auf den österreichischen Staatsbahnen bestehende Tarif auch von den österreichischen Privatbahnen angenommen und auf letzteren überdies auch der Reexpeditionsverkehr, wie derselbe bereits für die an den Linien der Staatsbahnen gelegenen Raffinerien besteht, eingeführt werde. Das Eisenbahnministerium ist dieserhalb mit den Privatbahnen in Verhandlung getreten. Letztere haben erklärt, dass sie nach wie vor den Bedürfnissen der Zuckerindustrie hinsichtlich der Ausfuhr fallweise durch Gewährung der erforderlichen Frachtbegünstigungen Rechnung zu tragen bereit seien, dass sie aber die allgemeine Uebernahme der bei den österreichischen Staatsbahnen bestehenden Ausfuhrbegünstigungen nicht zuzugestehen vermögen.

— **Galizischer Landeseisenbahnrath.** Wie gemeldet wird, ist im galizischen Landeseisenbahnrath ein Antrag dahin gehend eingebracht worden, dass eine Vereinigung der drei in Galizien bestehenden Staatsbahndirektionen (Krakau, Lemberg, Stanislau) oder wenigstens die Uebertragung ihres Wirkungskreises in Tarifsachen an e i n e Direktion anzustreben sei.

— **Der Wagenmangel in Böhmen.** Der böhmische Landesverein für Zuckerindustrie hat bei Beginn der diesjährigen

Zuckerkampagne über den Mangel an den erforderlichen Wagen Beschwerde bei der Regierung geführt und um Abhilfe gebeten. Auch im Parlament wurde eine Interpellation angebracht. Da die böhmischen Zuckerfabriken in der letzten Zeit unter der ungenügenden Beistellung von Eisenbahnwagen abermals empfindlich zu leiden hatten, hat der genannte Landesverein an alle böhmischen Zuckerfabriken die Aufforderung ergehen lassen, ihm genaue Angaben über die verlangten und wirklich erhaltenen Wagen einzusenden. Der Verein wird dieses Material als Grundlage für eine neuerliche Denkschrift verwerthen und diese dann dem Eisenbahnminister vorlegen.

— **Eisenbahnunfälle.** Am 2. d. Mts. stiessen im Bahnhofe Sollenau der Wien-Aspanger Eisenbahn zwei Personenzüge zusammen, und erlitten hierbei eine grössere Anzahl von Personen mehr oder minder schwere Verletzungen. Die Erhebungen über die Ursachen des Unfalls sind noch nicht beendet, und somit ist es noch nicht ganz klargestellt, wodurch das Unglück herbeigeführt wurde und wen in erster Linie ein Verschulden trifft. Allgemein glaubt man aber, dass der Lokomotivführer des von Oedenburg kommenden Zuges, sei es aus Leichtsinn und Unvorsichtigkeit, sei es infolge unzureichender Schulung, unter Nichtbeachtung aller Warnungssignale in den Aspang-Wiener Zug hineingefahren ist.

Am 29. November stiessen zwei Güterzüge bei der Station Puracic (Strecke Doboj-Donja-Tuzla) zusammen. Die beiden Lokomotiven bohrten sich ineinander und wurden ebenso wie sieben Wagen vollständig zertrümmert. Von den Zugbediensteten wurde ein Lokomotivführer getödtet. Der Zusammenstoss ist darauf zurückzuführen, dass der eine Zug infolge des abschüssigen Bodens den Wechsel überfuhr.

— **Unvorsichtigkeit der Reisenden.** Die Wahrnehmung, dass die Zahl der Verletzungen, welche sich Reisende bei Bahnfahrten und zwar insbesondere auf der Wiener Stadtbahn durch eigene Unvorsichtigkeit zufügen, stetig zunimmt, hat die Staatsbahndirektion Wien veranlasst, durch die Presse auf die Gefahren aufmerksam zu machen, welchen sich die Reisenden durch Sorglosigkeit bei Benutzung der Bahn aussetzen.

Wie die tagtäglich an die Staatsbahndirektion Wien einlaufenden Stationsberichte nachweisen, glauben viele Reisende, von fahrenden Eisenbahnzügen ganz gefahrlos abspringen oder auf solche aufspringen zu können. Im laufenden Jahre haben sich 107 Reisende durch eine solche Unvorsichtigkeit mehr oder minder schwer verletzt. Besonders auf der Wiener Stadtbahn ist der Untug eingerissen, auf der letzten Trittbrettstufe stehend, die Einfahrt in die Station abzuwarten und noch vor Stillstehen des Zuges abzuspringen.

Vielfach ziehen sich Reisende Verletzungen beim Oeffnen und Schliessen der Wagenthüren zu, obwohl deren Bauart zu keinerlei Bemängelung Anlass gibt. Die Wagenthüren werden trotz aller Warnungen von den Reisenden oft so schlecht geschlossen, dass sie, sobald sich der Zug in Gang setzt, sich von selbst öffnen. Obwohl es jedermann einleuchten sollte, dass eine solche offene Thür bei der Fahrt über die nächste Krümmung oder im Gefälle zuschlagen muss, wählt dennoch eine grosse Zahl Reisender (sogar bei den Versuchen, die Thüre zu schliessen) den Thürrahmen als Stützpunkt und steckt, unbekümmert um die augenscheinliche Gefahr einer Quetschung, in der leichtsinnigsten Weise die Finger in den Thürspalt. Auf diese Weise haben sich im laufenden Jahre 21 Reisende beschädigt.

Auch das Verweilen auf den Plattformen ist die Quelle häufiger Verletzungen. Der Aufenthalt auf diesen sollte, weil nicht ganz gefahrlos, auf unabweisbare Nothwendigkeit beschränkt werden. Leider werden aber namentlich zur wärmeren Jahreszeit die Plattformen auch dann zum bevorzugten Aufenthalte gewählt, wenn genügend Sitzplätze in den Wagen vorhanden sind. Hierbei lassen die Reisenden nur zu häufig die Vorschriften ausser Acht, wonach die offenen Plattformgitter zur Verhütung von Abstürzen zu schliessen sind. Derartige Abstürze sind, zumeist von schweren Verletzungen begleitet, im laufenden Jahre 15 Mal vorgekommen.

Als bezeichnend für die Sorglosigkeit des Publikums bei Benutzung der Wiener Stadtbahn sei schliesslich erwähnt, dass auf dieser Bahn sich im Jahre 1901 nicht weniger als sieben Personen dadurch verletzten, dass sie theils an die eisernen Tragsäulen auf den Bahnsteigen angerannt, theils von den Bahnsteigen aus Unachtsamkeit auf das Gleis herabgestürzt sind.

— **Die Subvention der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft.** Ende dieses Monats läuft der Subventionsvertrag der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft ab. Da die Verhandlungen mit der Regierung wegen Erneuerung des Vertrages bisher zu keiner Verständigung geführt haben, ist eine rechtzeitige Erledigung der Angelegenheit ausgeschlossen. Von Neujahr ab wird daher ein vertragsloser Zustand eintreten. Die Gesellschaft wird infolge dessen keine Subvention beziehen, andererseits aber auch von den im Vertrage gegenüber dem Staate übernommenen Verpflichtungen befreit.

— **Haftpflicht für die Gefahren elektrischer Starkstromleitungen.** Vor einiger Zeit verunglückten mehrere Personen durch das Herabfallen eines Drahtes der Fernsprechleitung in Wien, welcher mit der elektrischen Oberleitung der Strassenbahn in Berührung gekommen war. Die Verunglückten verklagten die Bau- und Betriebsgesellschaft der Wiener Strassenbahnen sowie das Aerar als Eigenthümerin der Fernsprechleitung auf Schadenersatz. Die unteren Instanzen erklärten die Strassenbahngesellschaft als ersatzpflichtig, wiesen dagegen die Klage gegen den Fiskus ab. In Abänderung dieser Entscheidung hat der Oberste Gerichtshof zu Recht erkannt: „Der klägerische Anspruch besteht sowohl dem Aerar als auch der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien gegenüber zu Recht, und haben beide Beklagte den Klägern für den von ihnen zu erweisenden Schaden zur ungetheilten Hand zu haften." In den Gründen wird bemerkt: „Die Strassenbahngesellschaft durfte sich nicht darauf verlassen, dass die Wahrung der sicherheitspolizeilichen Rücksichten und der Schutz der Interessenten vor Beschädigungen in den Pflichtenkreis der Staatsaufsicht falle, da sie bei der Frage des Betriebes der elektrischen Linien auf die Thatsache Rücksicht zu nehmen hatte, dass oberhalb ihrer Starkstromleitung die Schwachstromleitung für Fernsprechzwecke bestand, und dass nach Aussage der vernommenen Zeugen und Sachverständigen die Drähte der Fernsprechleitung leicht zu reissen pflegen. Ein Mitverschulden der staatlichen Fernsprechunternehmung befreit die Gesellschaft noch nicht von der Haftung für die Gefahren des Betriebes . . Auch das Aerar trage infolge Betriebes der Fernsprechleitung an dem eingetretenen Schaden Schuld. Der Staat sei im vorliegenden Falle nicht nur als Aufsichtsbehörde zur Wahrung der öffentlichen Interessen eingetreten, sondern er erscheine auch als Unternehmer der die Trasse der elektrischen Bahnen kreuzenden und hierdurch gefahrbringend gewordenen Fernsprechleitungen. Da die angewendeten Schutzvorrichtungen sich als unzureichend erwiesen haben, so liege ein die Ersatzpflicht des Staates begründendes Verschulden darin, dass er die Fernsprechleitung in ihrem bisherigen Zustande belassen hatte, ohne für die Sicherheit der Fussgeher in ausreichender Weise zu sorgen."

Ueber die Höhe der zu leistenden Ersatzansprüche wird nun bei der ersten Instanz verhandelt werden.

— **Die Verstaatlichung der ungarischen Privatbahnen.** Im ungarischen Eisenbahn- und Schifffahrtklub hielt der Inspektor der ungarischen Staatsbahnen Alexy einen Vortrag über die Eisenbahnverstaatlichung. Der Vortragende wies darauf hin, dass durch die Verstaatlichung u. a. ein zweckmässigerer Ausbau der Bahnhöfe in den grossen Städten, eine Ersparniss an Lokomotiven und Wagen durch bessere Ausnutzung derselben sowie der Wegfall der Tarifkartelle und Verkehrstheilungen ermöglicht werden. Hand in Hand damit könnte das bisherige Wirrniss in den Tarifen durch die Verstaatlichung beseitigt werden. Auf den ungarischen Staatsbahnen seien 1 100 regelmässige und Ausnahmetarife in Anwendung. Ueberdies seien mehr als 500 Tarifbegünstigungen verlautbart. Diese Verhältnisse machen die Anstellung vieler Arbeitskräfte nöthig, während bei einheitlicher staatlicher Verwaltung für den Verkehr zwischen den ungarischen Stationen die Tarifbestimmungen in einem Tarife zusammengefasst werden könnten. Der Vortragende machte weiter auf den Umstand aufmerksam, dass die ungarischen Staatsbahnen zahlreiche Vizinalbahnen verwalten, von denen jede einen besonderen Tarif besitze, und müssen die Einnahmen derselben besonders verrechnet werden. Hier könnte nach Ansicht des Vortragenden viel erspart werden. Die Verstaatlichung wäre auch geeignet, die Verbesserung der Lage der staatlichen Beamten herbeizuführen. Der reine Staatsbetrieb könnte bei sparsamer Verwaltung so viel Gewinn bringen, dass genügende Mittel für die Verbesserung der Bezüge der Staatsbeamten erübrigt werden könnten.

— **Amtsbericht des ungarischen Handelsministers für das Jahr 1900.** Nach diesem, dem Abgeordnetenhause vorgelegten Berichte wurden im Jahre 1900 neun Eisenbahnlinien in der Gesammtlänge von 172,6 km eröffnet. Im Bau begriffen blieben sechs Linien in der Gesammtlänge von 167,3 km. Ferner waren administrativ bereits begangen 123 Linien mit einer Gesammtlänge von 4 903 km, während den Gegenstand der Konzessionirung 17 Linien mit einer Ausdehnung von 614,6 km bildeten. Besonders eingehend behandelt der Bericht die Frage der Eisenbahntarife und die durch die bewilligten Tarifbegünstigungen bezweckten wirthschaftlichen Vortheile.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** im laufenden Jahre zeigen verhältnissmässig einen mindestens ebenso grossen oder noch grösseren Ausfall als die der deutschen. Schon Anfang November, mit der am 4. November endigenden Woche, hatten die seit 1. Januar 1901 zu verzeichnenden Mindereinnahmen der sechs grossen französischen Bahnnetze 60 000 000 Fr. überschritten (60 295 000 Fr.). Uebrigens hat das von der Abgeordnetenkammer angenommene, an dieser Stelle besprochene Gesetz über die Verminderung der Arbeitszeit mit Zehnstundentag usw. den Kurs der Aktien durchaus nicht ungünstig beeinflusst, da man der bestimmten Ueberzeugung ist, dass der Senat das Gesetz wieder verwerfen wird.

— **Das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1902.** Das vom Verwaltungsrath der Bundesbahnen aufgestellte und der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegende Budget für das Jahr 1902, welches auch für die Ergebnisse der gegenwärtigen Eisenbahnverstaatlichung der Schweiz allgemeine und für die schweizerische Eisenbahnpolitik bemerkenswerthe Gesichtspunkte enthält, stellt sich ungünstiger, als nach früheren Berechnungen anzunehmen war. Obwohl die Verstaatlichung auch für die anderen Hauptbahnen vor dem Abschluss steht, ist das Budget nur für die Centralbahn aufgestellt; es heisst einleitend: Im Jahre 1902 wird die Bundesbahnverwaltung das Netz der früheren schweizerischen Centralbahn betreiben, und es hat zu diesem Zwecke die Kreisdirektion II mit 1. Januar 1902 in Funktion zu treten. Die gesammten Betriebseinnahmen werden veranschlagt auf 22 194 200 Fr., die Betriebsausgaben auf 14 220 200 Fr., so dass ein Einnahmeüberschuss von 7 974 000 Fr. verbleiben würde, d. i. um 1 305 430 Fr. weniger als nach der Rechnung von 1900 und um 526 000 Fr. weniger als nach der schätzungsweisen Rechnung für 1901. Diese ungünstigeren Annahmen rühren, wie betreffs des Betriebsbudgets ausgeführt wird, davon her, dass einerseits geringere Einnahmen und andererseits grössere Ausgaben als in den vorangegangenen Betriebsjahren der Centralbahn vorgesehen werden mussten. Der Rückgang im Güterverkehr bei den meisten schweizerischen Eisenbahngesellschaften seit dem zweiten Halbjahr 1900 machte sich auch bei der Centralbahn fühlbar. Das Anwachsen der Ausgaben ist hauptsächlich auf die Personalvermehrung zurückzuführen, welche die Folge der Einführung neuer Züge und der Vergrösserung von Bahnhöfen und Stationen ist, ferner auf Gehaltserhöhungen usw. Nach der Gewinn- und Verlustrechnung kommen zu dem Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben im Betrage von 7 974 000 Fr. noch Antheile vom Ertrage gemeinschaftlicher Linien, Bötzbergbahn und aargauische Südbahn usw. hinzu, so dass die Gesammteinnahmen 10 449 100 Fr. betragen. Davon gehen ab an Ausgaben in der Hauptsache für Verzinsung der Obligationen 5 200 000 Fr., für Verzinsung des Grundkapitals (Jahresbetrag der als Gegenleistung für die Aktien der Centralbahn geschaffenen Rente) 3 000 000 Fr., für den Erneuerungsfonds 1 466 500 Fr. Die Gesammtausgaben belaufen sich auf 9 860 000 Franken, so dass ein Ueberschuss von nur 588 900 Fr. bleibt, während die Rechnung von 1900 mit einem Ueberschuss von 1 859 801 Fr. (die 3 000 000 Fr. für Verzinsung des Grundkapitals abgezogen) abschloss, nach der Schätzung für 1901 ein Ueberschuss von 891 000 Fr. sich ergeben wird und das Budget für 1901: 1 299 600 Fr. vorsah. In der Botschaft des Bundesraths vom 28. November 1900 war gesagt worden: „Bei der Ausrichtung einer solchen Rente (30 Fr. für die Aktie) wird das Betriebsergebniss der Centralbahn immerhin einen bedeutenden Ueberschuss zu Gunsten der Bundesbahnen abwerfen.“ Jetzt schliesst der Bericht des Verwaltungsraths: „Dieser Ueberschuss (588 900 Fr.) — der sich in ein Defizit verwandeln würde, wenn die vorgeschriebene Amortisation (die von 1903 ab laut Art. 7 des Rückkaufsgesetzes binnen 60 Jahren zu erfolgen hat) schon auf dieses Uebergangsbetriebsjahr Anwendung finden müsste — ist ungenügend, um dem Budget für 1902 die wünschenswerthe Dehnbarkeit zu geben.“ Beruhigend wird hinzugefügt, dass zweifellos zufällige Ursachen beeinträchtigend wirkten; nach der gegenwartigen Periode der Krise und der Liquidation lasse sich eine neue Aera des Aufschwungs für Handel und Industrie voraussehen, welche in den Einnahmen aus dem Güterverkehr wieder die steigende Bewegung bringen würde; das Sinken der Kohlenpreise werde eine sehr fühlbare Verminderung der Betriebskosten zur Folge haben, und es sei zu hoffen, dass, wenn die Neuordnung der vier verstaatlichten Netze durchgeführt sein wird, die vorgesehenen Maassnahmen zur Vereinheitlichung einen günstigen Einfluss auf das Budget der Bundesbahnen ausüben würden. „Aber,“ so wird gewarnt, „immer wird man mit zwei wichtigen Faktoren der Ausgabenvermehrung rechnen müssen, mit den Gehalts- und Lohnerhöhungen und der Personalvermehrung infolge der nicht zu umgehenden Bahnhof- und Stationserweiterungen und der Anforderungen eines gesteigerten Verkehrs. Es ist deshalb im Interesse einer soliden Finanzgebahrung unbedingt nothwendig, in Bezug auf Herabsetzung der Tarife und Gewährung neuer Erleichterungen, wie bezüglich Einführung neuer Züge und auch aller Neubauten Verbesserungen und Aenderungen an bestehenden Anlagen mit grösster Umsicht vorzunehmen. Die Lage, wie sie aus den Annahmen des Budgets für 1902 sich ergibt, gebietet die allergrösste Vorsicht.“ Uebrigens fällt betreffs der Centralbahn ungünstig ins Gewicht, dass der Bund die mit 750 Fr. bewertheten Aktien 20 Jahre lang unkündbar mit 4 % (30 Fr.) verzinsen muss, während er nach dem derzeitigen Geldstand 3,5 prozentige Obligationen zum vollen Werth mit etwa 100 ausgeben kann. Jetzt gerade wird mitgetheilt, dass die 3,5 prozentigen Bundesobligationen im Gesammtbetrage von 200 000 000 Fr. untergebracht sind, etwa 58 500 000 Fr. durch Umtausch gegen 3,5 prozentige Obligationen von Hauptbahnen, 61 500 000 Fr. durch Verkauf aus freier Hand und 80 000 000 Fr. durch Bezahlung des Kaufpreises der Nordostbahn.

— **Unfall auf der Strecke Sosnowice-Zabkowice.** Der „Lodzer Zeitung“ zufolge ereignete sich auf der vorgenannten Zweiglinie der Warschau-Wiener Eisenbahn vor einigen Tagen ein Unfall unter eigenthümlichen Umständen. Mit dem Lokalzuge Nr. 76, der aus Sosnowice um 4 Uhr 10 Min. Nachmittags abgeht, begaben sich, wie gewöhnlich um diese Tageszeit, mehrere Gruben- und Fabrikarbeiter sowie Schulkinder nach Zabkowice und den unterwegs befindlichen Stationen: Bedzin, Alt-Bedzin, Dabrowa und Golonog. Einer der im Zuge befindlichen Arbeiter hatte einen gläsernen Ballon mit Benzin in das Abtheil mitgenommen. Plötzlich explodirte zwischen den Stationen Bedzin und Alt-Bedzin aus unbekannter Veranlassung der Ballon und der feuergefährliche Inhalt desselben gerieth in Brand. Bevor die Reisenden sich überhaupt noch Rechenschaft von dem Vorgang geben konnten, stand bereits ein grosser Theil des Wagens in lichten Flammen. In dem Wagen III. Klasse befanden sich 30 Bahnarbeiter, die angesichts des entsetzlichen Brandes von fürchterlicher Angst ergriffen wurden. Da die Benzinexplosion gerade in der Mitte des betreffenden Wagens stattgefunden hatte, verbreiteten sich die Verderben und Vernichtung bringenden Flammen gleichzeitig in beiden Theilen des Wagens, der im nächsten Augenblick bereits ganz in Flammen stand. Die Flammen schlugen heraus und steckten gleichzeitig den noch folgenden Wagen III. Klasse in Brand. Die von der so unerwartet hereingebrochenen Katastrophe überraschten Arbeiter sprangen zum Theil aus den Wagen auf den Bahndamm hinaus, wobei zahlreiche Arbeiter mehr oder weniger schwere Verletzungen davontrugen. Denjenigen Arbeitern, die sich in der Nähe des Unglücksherdes befanden, ist es leider nicht mehr gelungen, der Gefahr zu entkommen, sie wurden von den Flammen ergriffen und verbrannten. Drei verkohlte Leichen wurden aus dem theilweise verbrannten Wagen hervorgeholt. Elf Arbeiter erlitten schwere und leichtere Brandwunden. Die Katastrophe ereignete sich, nachdem der betreffende Zug die Station zwei Minuten verlassen hatte.

Der Zug wurde sofort zum Stehen gebracht, die brennenden Wagen gelöscht und abgehängt, worauf der übrige Theil des Zuges mit einiger Verspätung die Fahrt fortsetzte. Die Brandkatastrophe war das Werk eines Augenblicks. Der Brand währte im ganzen nur acht Minuten, in welcher Zeit es den Flammen gelungen war, zwei Wagen zu ergreifen und zu zerstören. Man kann sich somit ein Bild von der Gewalt des zerstörenden Elements machen. Die Leichen der drei verbrannten Arbeiter wurden auf der Station untergebracht, doch sind die Persönlichkeiten derselben noch nicht festgestellt worden. Die Verletzten wurden in die Hospitäler des nahegelegenen Bedzin gebracht.

— **Warschau-Radom-Eisenbahn.** Die Frage wegen Erbauung einer Eisenbahnverbindung zwischen Warschau und Radom hat schon mehrfach die verschiedenen Regierungsinstanzen beschäftigt. Bisher konnte man sich nicht dazu entschliessen, die Nothwendigkeit des Baues anzuerkennen. Selbst noch vor Jahresfrist wurde die Dringlichkeit des Baues einer breitspurigen Eisenbahnlinie von Warschau nach der an der Iwangorod-Dombrowo-Eisenbahn liegenden Guvernementsstadt Radom seitens der betreffenden Regierungsinstitutionen nicht anerkannt. Nachdem jedoch der gegenwärtige Generalguvernör von Warschau den Bau der genannten Bahn befürwortet und ihre Nothwendigkeit im Interesse einer gedeihlichen Entwickelung von Handel und Industrie klargestellt hat, wurde diese Frage wieder aufgenommen und gelangte am 8/21. und 10/23. November d. J. zur Durchsicht in der beim Eisenbahndepartement des Finanzministeriums bestehenden Kommission zur Begutachtung des Baues neuer Eisenbahnlinien. Die Länge der Warschau-Radom-Eisenbahnlinie nebst ihren zwei im Süden die Stadt Warschau ringartig umfassenden Seitenzweigen beträgt rund 110 Werst (= 117,37 km). Die Baukosten der Linie dürften

die Summe von rund 10 000 000 R. nicht übersteigen. Diese verhältnissmässig hohen Kosten finden zum Theil ihre Erklärung dadurch, dass die Enteignung des erforderlichen Grund und Bodens in der Nähe der Stadt Warschau und in ihr selbst hohe Summen beansprucht.

Die Kommission des Finanzministeriums hat nunmehr einstimmig die Dringlichkeit des Baues der Warschau-Radom-Eisenbahnlinie anerkannt und stellte dabei fest, dass die Einnahmen dieser Linie zur Zahlung der Zinsen und Tilgung des Baukapitals ausreichend sein werden.

Die Konzession zum Bau und Betrieb der Warschau-Radom-Eisenbahnlinie wurde dem Oberst Tiesenhausen ertheilt.

— Oeffentliche Arbeiten zur Linderung der Noth in den Misserntegebieten Russlands. Die Kommission unter dem Vorsitz des Ministergehilfen Stischinski, welcher der Bau der Nordbahn unterstellt ist, hat einen Plan für öffentliche, von den von der Missernte betroffenen Bauern auszuführenden Arbeiten fertiggestellt. Diese Bahn wird bekanntlich von Petersburg über Tichwin, Tscherepowez, Wologda, Galitsch nach Wjätka führen und eine Zweiglinie von Galitsch nach Jarossláwl mit einer Brücke über die Wolga besitzen. Auf dieser Strecke sollen 4 000 Arbeiter beschäftigt werden, wodurch die Beendigung des Bahnbaues fast um ein halbes Jahr beschleunigt werden kann. Diese Arbeiter sollen mit dem Abholzen von Wald auf den von der Bahn berührten Strecken, mit der Anlage von Gräben und dem Bau von Wärterhäusern beschäftigt werden. Die an diesen Arbeiten beschäftigten Bauern werden bei freier Beköstigung 8 R. monatlich erhalten. Theuer sind die Arbeitskräfte nicht!

— Wagen mit offenen Luken in Russland. Wie erfinderisch man in Russland ist, wenn es gilt, die nicht eben glänzenden finanziellen Verhältnisse der Staatseisenbahnen aufzubessern, davon gibt eine Anordnung des Ministers der Verkehrsanstalten, die die amtliche „Hand.- u. Industrieztg." mittheilt, Zeugniss. Die Absender von leicht verderblichen Gütern haben häufig darüber Klage geführt, dass ihre Waaren infolge der Unvollkommenheit der technischen Einrichtungen der Wagen, namentlich wegen mangelhafter Ventilation, verderben. Um diesen Uebelständen abzuhelfen, hat nun das Ministerium der Verkehrsanstalten angeordnet, dass diese Waaren in Wagen mit offenen Luken zu befördern sind, wobei für die Benutzung dieser Wagen, die solche zum Oeffnen hergerichteten Luken besitzen, 25 Kopeken für jede offen zu haltende Luke oder 1 R. (= 2,16 *M.*) für jeden Wagen zu erheben sind!

Das ist findig, aber gleichzeitig ganz charakteristisch. So macht man es in Russland bei jeder Gelegenheit. Auf der einen Seite versucht man durch alle erdenklichen Mittel, die Produzenten anzuregen, ihre Erzeugnisse an den Markt zu bringen, räumt dazu etwaige Hindernisse aus dem Wege, und wenn dann der hinkende Bote in Form unzureichender Einrichtungen nachfolgt, die zu beseitigen offenbar Sache der Eisenbahn ist, dann werden Gebühren erhoben, die garnicht selten sehr drückend sind.

Wie man für das Offenhalten von Luken, die ja an jedem Wagen vorhanden sind, eine Zahlung zu erheben sich berechtigt halten kann, selbst wenn Vorrichtungen angebracht sein sollten, die die Luke in einer bestimmten Lage erhalten, ist thatsächlich unerfindlich.

Aber man sieht, bei ernstlichem Bemühen gelingt auch das.

Fremde Welttheile.

— Die Damaskus-Mekkabahn. Während erst vor kurzem die türkische Regierung durch ihren Gesandten den Berliner Verein für Eisenbahnkunde ersucht hat, ihr geeignete Ingeniöre für diesen Bahnbau zu empfehlen, bringt die für wohlunterrichtet geltende „Pol. Korr." aus Konstantinopel über die Lage des Mekkabahnunternehmens unerfreuliche Kunde: „Das so geräuschvoll und unter Antheilnahme der ganzen mohammedanischen Welt in Szene gesetzte Werk der Mekkabahn geräth unaufhaltsam in die gefährliche Krisis, welche vorauszusehen war. Die Leistungen des neuerrichteten Eisenbahnbataillons (mit Genieoffizieren und Unteroffizieren, die jedoch jeder Fachausbildung entbehren) und des Arbeiterbataillons (aus abkommandirten Infanteriemannschaften), auf welche so grosse Hoffnungen gesetzt wurden, befriedigen wenig. Auch der Widerstand der arabischen Nomadenstämme gegen den Bahnbau scheint zuzunehmen, da schon zwei grössere Militärabtheilungen angegriffen wurden, wobei eine Gebirgskanone in Verlust gerieth. Der finanzielle Theil des grossen Unternehmens ist gleichfalls in keiner Weise gesichert. Die von den Türken gehegten Hoffnungen, dass die Aufbringung von 10 000 000 Pfund gelingen werde, erwiesen sich als viel zu übertrieben. Thatsächlich sind durch grössere Spenden im In- und Auslande und durch Subskriptionen bisher nicht mehr als rund 400 000 Pfund hier eingegangen, während noch 100 000 Pfund, die bereits gezeichnet wurden, ausständig sind. Dagegen sind aber für den Bau bereits beinahe 100 000 Pfund ausgegeben und man ist mit ungefähr 180 000—190 000 Pfund für bestelltes Material (Schienen, Lokomotiven, Wagen usw.) engagirt. Es ist also für den grossen Bau von ungefähr 2 600 km, von welchen beiläufig der fünfzigste Theil erst im Bau ist, nur ein sehr geringer Betrag verfügbar. Vorausgesetzt aber auch, dass die nöthigen Mittel langsam doch aufgebracht werden, der Bau mit eigener Regie und Oberleitung wird nicht gelingen. Zu der Ueberzeugung, dass mohammedanische Kräfte für die Ausführung nicht genügen, ist man schon vor einigen Monaten gekommen. Es erschien daher eine kaiserliche Jrade, wonach die Vergebung der einzelnen Bauloose auch an christliche Unternehmer erfolgen und christliche Arbeiter in grösserem Maassstabe verwendet werden können. In der allerjüngsten Zeit erscheint aber in der obersten Kommission (Präsidium: der Sultan, Vizepräsidium: Marineminister Hassan Pascha), deren treibendes Element der bekannte Kammerherr und zweite Sekretär Izzet Bey ist, die Erkenntniss zu reifen, dass das Unternehmen weder von den Türken allein geleitet, noch ausgeführt werden kann. Man hat nämlich soeben die schon einmal begonnenen Verhandlungen wegen Uebernahme des ganzen Baues seitens einer französischen Eisenbahnbaugesellschaft wieder aufgenommen. Es ist vorauszusehen, dass türkischerseits die grössten Anstrengungen gemacht werden, um die jetzige Krisis des grossen Unternehmens zu überwinden und dessen Ausführung möglichst zu sichern, denn die Aufgabe des Baues würde dem Ansehen des Sultans in Arabien sehr nachtheilig sein."

— Bagdadbahn. Wie der „Pol. Korr." aus Konstantinopel berichtet wird, liegt der Vertragsentwurf, der in den Verhandlungen zwischen dem Bautenministerium und den Vertretern der anatolischen Bahn, beziehungsweise der Deutschen Bank in Konstantinopel, über den Bau der Bagdadbahn festgestellt ist, gegenwärtig zur Genehmigung durch den Sultan vor. In türkischen Kreisen verlautet, dass dieser Entwurf noch nicht die endgültige Abmachung enthalte. Es wird anerkannt, dass deutscherseits bei den Verhandlungen viel Entgegenkommen an den Tag gelegt worden sei; die Kilometergarantie soll auf 14 000 Fr. herabgesetzt sein.

— Eisenbahn Dschibuti-Harrar. Die Arbeiten an dieser Eisenbahn werden nach einer Pariser Mittheilung des „Hamb. Korresp." mit grossem Eifer fortgesetzt, die Schienen sind bereits bis zur Höhe von Harrar gelegt. Das 200 km von Dschibuti gelegene Adagalla soll eine Hauptstation werden.

— Eisenbahnüberfälle in Nordamerika und zwar von unerhört frecher Art sind in letzter Zeit so häufig vorgekommen, dass in manchen Bezirken einiger Oststaaten die Einwohnerschaft von einem förmlichen Schrecken ergriffen worden ist. In Pennsylvanien wurde einer Mittheilung der Münch. „Allgem. Zeitung" zufolge ein Versuch gemacht, den Buffalo-Expresszug, welcher bedeutende Geldsummen mit sich führt, mit Dynamit in die Luft zu sprengen. Dieser Zug passirte die Bombe jedoch, ohne dass sie explodirte, während der mit einer Geschwindigkeit von 45 Meilen wenig später heranbrausende südwestliche Expresszug sie zur Explosion brachte. Wunderbarerweise kamen die Insassen dreier aus den Schienen geschleuderter Wagen mit dem blossen Schrecken davon. — In Delaware brachten Bahnräuber den Newyorker Expresszug durch Umstellen einer Weiche und Wechseln der Signallichter zum Entgleisen, aber nur die Lokomotive stürzte den Bahndamm hinab, und ausser den Heizern wurde niemand verletzt. Das Auffälligste bei diesen Frevelthaten ist, dass sie sich nicht im „wilden Westen", sondern in den kultivirten und dicht bevölkerten Oststaaten in der Nähe der Hauptstädte Newyork, Washington und Chicago ereignen.

— Ueber das schwere Eisenbahnunglück bei Seneca (vergl. Nr. 95 S. 1479 d. Ztg.) schreibt man der Münchener „Allgem. Ztg." aus Newyork: „Schrecken und Unwillen wachsen hier in dem Maasse, wie Einzelheiten über das Wabashunglück bekannt werden. Die Verantwortlichkeit für den Zusammenstoss, der unter den italienischen Auswanderern eine so fürchterliche Todesernte hielt, wird dem Maschinenführer der ostwärts fahrenden ‚Continental Limited' zugeschrieben, der mit einer Geschwindigkeit von über 90 km in der Stunde dahinraste. Der Maschinenführer behauptet jedoch, seine Instruktionen seien nicht klar gewesen; er habe geglaubt, dass er auf der Station Cedar Creek und nicht in Seneca zu halten habe. Die Presse dringt auf scharfe gesetzliche Regelungen hinsichtlich der Verantwortlichkeit und Intelligenz von Maschinenführern und anderer Punkte, in welchen die Eisenbahngesellschaften oft in hohem Maasse fahrlässig sind. Es ist eine schmachvolle

Wahrheit, dass man bei der Beförderung mittelloser Emigranten in Amerika weniger sorgfältig verfährt, als beim Transport von Reisenden, die in Pullmannwagen fahren. Obwohl die Wabashgesellschaft es ableugnet, beharren die Berichterstatter an Ort und Stelle dabei, dass über 100 Auswanderer getödtet wurden und dass 90 vollständig zu Asche verbrannten. 50 der Verletzten werden, so fürchtet man, ihren Wunden erliegen. Schauerliche Einzelheiten werden über den furchtbaren Kampf, über die schreckliche Verzweiflung und Todesangst der in den zertrümmerten Wagen eingeschlossenen Menschen berichtet, und den Zuschauern war es unmöglich, den in Flammen stehenden Wagen sich zu nähern, um Hilfe zu leisten. Die ganze Beschreibung der Katastrophe ist einer der schauerlichsten Berichte, die jemals gedruckt worden sind. Der Newyork ‚Herald' meint, es sei unbedingt nöthig, dass jede Eisenbahn, welche derartig schnelle Züge laufen lässt, doppelgleisig sei."

Wir können nur unsere schon früher bei ähnlichen traurigen Anlässen ausgesprochene Meinung wiederholen, dass diese schrecklichen amerikanischen Unglücksfälle ihre Ursache in dem Fehlen eines genügenden Zugmeldesystems haben. Auch hier wieder hat offenbar eine Verständigung über die Kreuzung der beiden verunglückten Züge nicht stattgefunden

---

Allgemeines.

— **Kilometrische Länge der dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Bahnstrecken.** Die Gesammtlänge der Bahnlinien, auf welche das Internationale Uebereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet, ist vom Centralamt in Bern für den 31. März 1901 auf 197 111 km festgestellt worden und hat seit demselben Tage des Vorjahres einen Zuwachs von 3 680 km erfahren. An der Vermehrung haben Theil genommen Russland mit 1 459, Deutschland mit 1 116, Frankreich mit 676, Oesterreich mit 325, Ungarn mit 98, die Niederlande mit 14 und Italien mit 9 km. Eine Verminderung ist nur in Belgien eingetreten, wo die dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten Bahnen um 17 km vermindert sind. In den einzelnen am Internationalen Uebereinkommen betheiligten Ländern hat sich seit dem Jahre 1893 die Kilometerzahl der ihnen unterstellten Bahnen wie folgt vermehrt: in Deutschland von 43 200 auf 51 500, in Oesterreich von 14 887 auf 18 482, in Ungarn von 11 722 auf 16 892, in Belgien von 4 516 auf 4 591, in Dänemark (seit 1897) von 1 924 auf 1 958, in Frankreich von 33 872 auf 37 952, in Italien von 11 762 auf 13 206, in den Niederlanden von 2 475 auf 2 570, in Russland von 26 351 auf 46 070 und in der Schweiz von 2 995 auf 3 429 km. In Luxemburg ist der anfängliche Bestand von 356 km derselbe geblieben, in Bosnien ist er von 374 auf 105 km zurückgegangen.

— **Die Eisenbahnen Europas 1899—1900.** Nach einer von dem französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten im „Journal officiel" veröffentlichten Zusammenstellung betrug am Schlusse des Jahres 1900 die Länge der Eisenbahnen Europas 283 525 km, eine Länge, die mehr als das 7fache des Erdumfanges am Aequator (40 075 km) und 74 % der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde (384 420 km) beträgt. Bei dieser Längenangabe sind nur die Bahnlängen gerechnet; die Gleislänge ist bei den vielen zwei- und mehrgleisigen Eisenbahnen eine noch bedeutend grössere.

Der Zuwachs des Eisenbahnnetzes in dem in der Zusammenstellung in Betracht gezogenen Zeitraum (von Ende des Jahres 1899 bis dahin 1900) beziffert sich auf 5 188 km oder 1,9 %. Von den einzelnen Staaten erhielt im Jahre 1900 Russland mit 1 665 km den grössten Zuwachs; es folgen Deutschland mit 880 km, Frankreich mit 612 km und Oesterreich-Ungarn mit 608 km Zuwachs.

In Bezug auf die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes steht Belgien mit 21,9 km und Sachsen mit 19 km Eisenbahnen auf je 100 qkm Fläche allen anderen Ländern voran. Dann kommen Luxemburg mit 15,5, Baden und Elsass-Lothringen mit je 13 km, Grossbritannien und Irland mit 11,4, Malta, Jersey, Man mit 11, die Schweiz und das Deutsche Reich im Durchschnitt mit 9,5 km Eisenbahn auf 100 qkm. Unter dem Gesammtdurchschnitt, der 2,8 km betrug, blieben Spanien und Schweden (2,7), Portugal (2,6), Rumänien (2,4), Griechenland (1,5), Serbien (1,2), Türkei, Bulgarien, Rumelien (1,1), Russland einschl. Finnland (0,8) und Norwegen (0,6).

Von den europäischen Staaten hat Schweden die grösste Eisenbahnlänge im Verhältniss zur Einwohnerzahl (22,4 km auf je 10 000 Einwohner); es folgen Luxemburg mit 19,4, Dänemark mit 12,3, die Schweiz mit 11,4, Frankreich mit 11,1, Baden, Bayern und Elsass-Lothringen mit je 11, Norwegen mit 9,2 und das Deutsche Reich im Durchschnitt mit 9,1 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner. Unter dem Gesammtdurchschnitt (7,1 km) blieben Sachsen (6,8), die Niederlande (5,4), Rumänien (5,2), Italien (5), Portugal (4,7), Russland einschl. Finnland (4,2), Griechenland (4), Malta, Jersey, Man (3,4), Türkei, Bulgarien und Rumelien (3,2) und Serbien (2,4).

Die nachstehende Uebersicht veranschaulicht ein klares Bild über die Entwickelung des Netzes der einzelnen Staaten und das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Flächengrösse und Bevölkerungszahl:

Länder	Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres		Zuwachs im Jahre	es trifft Ende 1900 Bahnlänge auf je	
	1899	1900	1900	100 qkm	10 000 Einw.
	Kilometer				
Preussen	30 217	30 801	584	8,8	8,9
Bayern	6 605	6 747	142	8,9	11,0
Sachsen	2 823	2 853	30	19,0	6,8
Württemberg	1 683	1 721	38	9,1	8,0
Baden	1 913	1 957	44	13,0	11,0
Elsass-Lothringen	1 796	1 821	25	13,0	11,0
übrige deutsche Staaten	5 474	5 491	17	10,6	9,5
zusammen Deutschland	50 511	51 391	880	9,5	9,1
Oesterreich-Ungarn einschliesslich Bosnien usw.	36 275	36 883	608	5,4	8,0
Grossbritannien und Irland	35 015	35 186	171	11,4	8,6
Frankreich	42 215	42 827	612	8,0	11,1
Russland einschliesslich Finnland	46 442	48 107	1 665	0,8	4,2
Italien	15 723	15 787	64	5,5	5,0
Belgien	6 194	6 345	151	21,9	9,0
Luxemburg	446	466	20	15,5	19,4
Niederlande	2 743	2 743	—	8,6	5,4
Schweiz	3 769	3 783	14	9,5	11,4
Spanien	13 287	13 357	70	2,7	7,4
Portugal	2 363	2 376	13	2,6	4,7
Dänemark	2 840	3 001	161	7,9	12,3
Norwegen	1 981	2 053	72	0,6	9,2
Schweden	10 723	11 320	597	2,7	22,4
Serbien	578	578	—	1,2	2,4
Rumänien	3 091	3 098	7	2,4	5,2
Griechenland	972	972	—	1,5	4,0
Türkei, Bulgarien, Rumelien	3 059	3 142	83	1,1	3,2
Malta, Jersey, Man	110	110	—	11,0	3,4
zusammen	278 337	283 525	5 188	2,8	7,1

— **Zur grossen Brooklyner Hängebrücke,** über welche wir zuletzt in Nr. 95 S. 1479 d. Ztg. berichteten, hat im „Eng. News & Am. Ry. J." Nr. 43 (14) vom 24. Oktober 1901 S. 310 der bekannte Brückeningeniör Gustav Lindenthal das Wort ergriffen.

Er hält die Brücke für sicher, jedoch für verstärkungsbedürftig. Er will aber gründlicher vorgehen als Duryea und Mayer. Er erstrebt Verminderung des Eigengewichts, Vermehrung der Tragfähigkeit und der Steifigkeit in senkrechtem und wagerechtem Sinne. Er wendet sich gegen die von den genannten Ingeniören angerathene, steife Umhüllung der Hauptkabel in der Brückenmitte, will vielmehr die schädlichen Biegungsspannungen der Kabel dadurch beseitigen, dass er das Mittelgelenk aus den Versteifungsträgern entfernt, letztere also kontinuirlich macht (wohl mit Ausgleichvorrichtungen auf den Hauptpfeilern). Die unteren Gurtungen der Versteifungsträger würden auch als Gurtungen der horizontalen Windträger dienen. Die gegenwärtigen Windkabel können dann fortfallen. Ihr Gewicht würde gespart. „Es ist zweifelhaft, ob sie jemals von Nutzen waren."

Wir können diesem Vorschlage nur zustimmen, da es nicht zweifelhaft scheint, dass das „Mittelgelenk" der Versteifungsträger in verschiedener Weise schädlich gewirkt hat. Uebrigens hat bereits Schwedler in seinem im Jahrgang 1876 S. 449 der „Deutschen Bauzeitung" wiedergegebenen Vortrag für die Verlegung der Kompensationsvorrichtungen auf die Pfeiler (also für die Kontinuität der Versteifungsträger) und gegen die Windkabel sich ausgesprochen.

Weiter wendet sich Lindenthal gegen die von Duryea und Mayer beabsichtigte Beseitigung der senkrechten Hängestangen in denjenigen Theilen der Brücke, welche gleichzeitig die unmittelbare Aufhängung der Fahrbahn an den Thürmen mittelst Diagonalkabel haben. „Die Brücke würde an Steifigkeit verlieren. Die Form der Hauptkabel würde ungünstig geändert, wenn man ihnen theilweise ihre Last nehme. Andererseits sei

es durchaus möglich, durch geeignete ‚Details‘ die Last auf die Diagonalkabel und die senkrechten Hängestangen in vorher bestimmtem Verhältniss zu vertheilen.“

Auch hier sind wir geneigt, Herrn Lindenthal zuzustimmen, wenn auch ein Urtheil über die „lastvertheilenden Details“ erst nach deren Bekanntgabe gebildet werden kann. Ebenso wäre noch näher nachzuweisen, wie es möglich sein soll, die eingangs erwähnte Verminderung des Eigengewichts in Verbindung mit der Vermehrung der Tragfähigkeit der Brücke zu erzielen. Der Hinweis auf die Ersparung des Gewichts der Windkabel genügt in dieser Beziehung nicht.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass Lindenthal die von Duryea und Mayer beabsichtigten, senkrechten Verankerungen in der Mitte der Uferöffnungen billigt. Er nimmt aber das Eigenthumsrecht für diesen Gedanken in Anspruch, da er ihn bereits angewendet habe. — Hinsichtlich der Unterhaltung der Brücke macht Lindenthal auf die grosse Wichtigkeit des Anstrichs der Hauptkabel aufmerksam, welcher zu wünschen übrig lasse.

Rechtsprechung.

— **Erhebung eines Frachtzuschlages wegen ungenügender Bezeichnung eines Fasses „Motoröl“.** Ein im Frachtbriefe als „Motoröl“ bezeichnetes hölzernes Fass Braunkohlentheeröl war auf dem Transporte von der preussisch-hessischen Staatsbahnstation Messel nach Gehrhausen theilweise ausgelaufen und hatte durch seinen Inhalt einen daneben gelagerten Ballen Tabak beschädigt und entwerthet. Der Eisenbahnfiskus erhob infolge dessen Klage gegen die Absenderin und beanspruchte die Zahlung eines Frachtzuschlages von 12 ℳ. für jedes Kilogramm des 186 kg schweren Fasses, im ganzen also 2232 ℳ., weil der Frachtbrief nur die Bezeichnung „Motoröl“ getragen habe, während für den nach Anlage B unter XX 2 der Verkehrsordnung vom 15. November 1892 nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Versandgegenstand nach Ziff. 6 daselbst die Vorschrift bestehe, dass der Frachtbrief angeben müsse, ob das Oel ein spezifisches Gewicht von 0,780 kg mindestens habe. Demnach sei hier der in § 53 Abs. 8 vorgesehene Frachtzuschlag von 12 ℳ. für das Kilogramm verfallen. Die Beklagte bestritt die Forderung mit dem Vorbringen, dass letztere Bestimmung hier nicht zutreffe, denn die Aufgabe von Braunkohlentheeröl sei auch ohne jenen Zusatz im Frachtbriefe gemäss Anlage B zu XX und XXII der Verkehrsordnung dann gestattet, wenn die Versendung in dichten und widerstandsfähigen Metall-, Glas- oder Steinzeuggefässen erfolge. Ausserdem aber sei die Klage, die in erster Linie gegen den Empfänger des Fasses zu richten gewesen wäre, verjährt, weil sie erst im Mai 1899 erhoben worden sei, während der Transport bereits im Juli 1897 stattgefunden habe und somit die in § 61 Ziffer 4 der Verkehrsordnung vorgesehene einjährige Frist abgelaufen sei.

Das Landgericht Darmstadt wies die Klage ab, weil dieselbe in erster Linie gegen den Empfänger zu richten gewesen, zur Zeit also unzulässig erhoben sei. Das Oberlandesgericht daselbst erkannte auf Abweisung, weil die Verjährungseinrede durchgreife; das Reichsgericht hat jedoch die Klage für begründet anerkannt und die Beklagte zur Zahlung von 2232 ℳ verurtheilt. Die Entscheidungsgründe führen aus, dass in keiner Weise eine Verpflichtung für die Bahn bestanden habe, sich mit ihrem Anspruch zunächst an den Empfänger zu halten, und ferner, dass der Einwand der Beklagten, als sei die Versendung auch ohne den fraglichen Zusatz im Frachtbriefe gestattet, dadurch hinfällig werde, dass die Bedingung, an welche diese Gestattung geknüpft ist — Verpackung in Metall-, Glas- oder Steingutgefässen — eben von der Beklagten nicht erfüllt gewesen sei. Die Berufung auf die in § 61 Abs. 4 der Verkehrsordnung vorgesehene Verjährungsfrist finde aber nur Anwendung auf die durch unrichtige Berechnung rückständig gebliebenen e i g e n t l i c h e n F r a c h t b e t r ä g e, während es sich hier um die Einziehung einer Konventionalstrafe handle, die eine von der tarifmässigen Frachtforderung wesentlich verschiedene rechtliche Natur besitze.

Die „Zeitschrift des Centralamts zu Bern“ bemerkt zu diesem, dem Bande 47 der „Entscheidungen des deutschen Reichsgerichts in Civilsachen“ — s. S. 53 ff. das. — entnommenen Urtheile folgendes:

„Von hochgeschätzter Seite sind uns folgende Bemerkungen zu dem vorstehenden Urtheil zugegangen: Wenn in den vorstehenden Entscheidungsgründen unter anderem ausgeführt ist, dass der Frachtzuschlag wegen unrichtiger Angaben im Frachtbrief, wie er in dem — den Vorschriften des Art. 7, Absatz 4 Int. Ueb. nachgebildeten — § 53, Absatz 8 ff. der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 vorgesehen ist, den Charakter einer Konventionalstrafe trage, so wird diese Auffassung für die seit dem 1. Januar 1900 in Kraft stehende Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 nicht ebenmässig zutreffen. Diese Ordnung ist nach § 453 des neuen deutschen Handelsgesetzbuchs nicht, wie die bisherige, als ein Verwaltungsbefehl mit Normativbestimmungen für den Abschluss von Eisenbahnfrachtverträgen, sondern vielmehr als eine Rechtsordnung mit Gesetzeskraft zu betrachten. Der in Rede stehende Frachtzuschlag trägt somit nunmehr den Charakter einer unmittelbar auf gesetzlicher Vorschrift beruhenden Verbindlichkeit. Das gleiche gilt auch für die konnexen Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens, dem, nachdem es in den Vertragsstaaten veröffentlicht worden ist, ebenfalls Gesetzeskraft zukommt. (Vergl. Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht S. 142, Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht S. 75 unten und Anm. 6.) Gleichwohl wird im Sinne der Entscheidungsgründe des vorliegenden Urtheils anzunehmen sein, dass auch unter dieser Voraussetzung der Frachtzuschlag nicht als ein Theil der Fracht zu betrachten sei und deshalb die darin bezüglich der Fracht getroffenen Bestimmungen auf Frachtzuschlag keine Anwendung finden.“

Wir geben diese Ausführungen hier ihrem vollen Wortlaute nach wieder und können nur hinzufügen, dass wir sie in jedem Punkte für durchaus zutreffend erachten.

Bücherschau.

— **20 Jahre Kanalkämpfe.** Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Parteiwesens. Nach den Verhandlungen des preussischen Landtags in den Jahren 1882 bis 1901 zusammengestellt von Ernst von Eynern, Vorsitzender der Kanalkommission des preussischen Abgeordnetenhauses in den Jahren 1899 und 1901. Berlin 1901. Deutscher Verlag (Ges. m. b. H.). gr. 4, 165 Seiten. Preis 3 ℳ. — Ein interessanteres Sammelwerk auf dem Gebiete der Kanalpolitik Preussens ist ganz entschieden noch nicht erschienen. Der Umstand, dass alle darin vorgebrachten Thatsachen, Reden usw. zwar früher in den Tageszeitungen mehr oder weniger ausführlich einzeln zum Abdruck gekommen, auch in den stenographischen Berichten über die Verhandlungen des preussischen Landtages enthalten sind, dass aber die ersteren aus der Erinnerung geschwunden und im allgemeinen auch nicht mehr vorhanden sein dürften, die letzteren, die besonderen Berichte über die Kanalverhandlungen, umwuchert sind von denjenigen über alle anderen Redeschlachten des Abgeordnetenhauses, so dass sie nur mit grösster Mühe herauszuziehen wären — abgesehen davon, dass die stenographischen Berichte auch nicht in jedermanns Hand sind —, alles dies gibt der v. Eynernschen Veröffentlichung einen so hohen Werth. Die Kanalfrage hat nicht nur durch die ihr innewohnende p r a k t i s c h e Bedeutung, sondern auch durch die Verhandlungen und Kämpfe, die darum stattgefunden haben und noch stattfinden werden, für jeden sich irgendwie wirthschaftlich oder politisch bethätigenden bezw. sich für eine dieser Seiten des (neuzeitlichen) Staatslebens interessirenden Bürger unseres Landes eine Wichtigkeit erlangt, dass man sich irgendwie damit befassen muss. Um dieses aber mit Vortheil, mit richtiger Einsicht zu thun, muss derjenige, der sich nicht ganz besonders mit den einschlägigen Verhältnissen vertraut gemacht hat, eine Unterstützung haben, ein Kompendium alles Wissenswerthen, ein Handbuch der Kanalfrage — und dieses findet man in vorliegendem Werk. In Verbindung mit den betreffenden Gesetzesvorlagen (und weitergehend den Begründungen sowie den erläuternden Schriften von Sympher und Prüsmann) bildet die hier zu besprechende Druckschrift eine völlige kleine Bücherei der Kanalfrage, sie ist an sich ein Quellenwerk der Kanalkämpfe, worin alles Wichtige enthalten ist. Jedes irgendwie bedeutende Wort der Minister und ihrer Räthe, der Parteiführer und einzelnen Landboten, welches seit 1882 über den D o r t m u n d - E m s -, den R h e i n - W e s e r - E l b e - K a n a l, die Verbesserungen der Oder, Spree und Havel, den Elbe-Trave-, den Oder-Spree-Kanal usw. usw. gesprochen ist, ist hier nach dem amtlichen Stenogramm in unparteiischem Auszug wiedergegeben. Das ist eine dankenswerthe Veröffentlichung, insbesondere soweit sie die sonst nicht so bekannt gewordenen Kommissionsverhandlungen betrifft. Geeigneter und berufener dazu dürfte allerdings so leicht niemand zu finden sein als der Vorsitzende der Kanalkommission des Abgeordnetenhauses in den Jahren 1899 und 1901. Wie sehr Herr v. Eynern, der ja überzeugter Kanalfreund ist, in seinem schweren Amte durch Unparteilichkeit in der Leitung der Verhandlungen sich ausgezeichnet hat, bezeugt am besten der Umstand, dass die in der Kommission von 1901 die Mehrheit bildenden Kanalgegner — Agrarier, Konservative, Centrumsmitglieder — ihm wiederum den Vorsitz übertrugen. Wir machen wiederholt auf die „20 Jahre Kanalkämpfe“ aufmerksam und empfehlen Freund und Feind der Wasserstrassen die Schrift zum Studium.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 10. Dezember d. J. wird die Hafenbahn in Lauenburg a/E. für den öffentlichen Verkehr in Wagenladungen in Betrieb genommen werden. Für die Güter, welche auf Bahnhof Lauenburg mit der Eisenbahn eingehen oder von da mit der Eisenbahn weitergesandt werden, ist die Gebühr für die Ueberführung nach oder von dem Hafen wie folgt festgesetzt:

a) für Wagenladungsgüter aller Art, für 100 kg . . . . 2 ₰,
b) für nicht nach Gewicht zu befördernde Gegenstände (auch Schutzwagen), für die Eisenbahnwagenachse . . . . . . 1 ℳ.

Für Ortssendungen auf der Hafenbahn wird nach den Bestimmungen unter II D, IV D auf S. 34 des Gruppentarifs IV (Altona, Hannover, Münster) Stationsfracht erhoben.

Altona, den 2. Dezember 1901. (3204)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Am 1. Januar 1902 erhält die an der Bahnstrecke Hagen - Brügge - Dieringhausen gelegene Station Delstern die Bezeichnung „Hagen=Delstern“.

Elberfeld, den 28. November 1901. (3205)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Grünebach.

Die seither für die Haltestelle Grünebach bestehende Abfertigungsbeschränkung, dass Sendungen nach der Haltestelle nur frankirt, von der Haltestelle nur unfrankirt, in beiden Fällen ohne Nachnahme aufgeliefert werden dürfen, wird mit Wirkung vom 15. Dezember d. J. aufgehoben.

Frankfurt a/M., den 28. Nov. 1901. (3206)
Namens aller betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Die an der Bahnstrecke Weissenfels-Zeitz gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Prittitz wird am 1. Januar 1902 auch für den Stückgutverkehr (Eil- und Frachtstückgut) eröffnet werden.

Erfurt, den 29. November 1901. (3207)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Braunkohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. wird die Station Zetten=Andelst der holländischen Eisenbahngesellschaft in den Ausnahmetarif vom 1. April 1897 — Abtheilung A — aufgenommen. Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen.

Cöln, den 3. Dezember 1901. (3208)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Baden.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Haltestelle Ispringen der badischen Staatseisenbahnen in den Saarkohlentarif Nr. 5 aufgenommen. Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen der Station Königsbach in Baden zuzüglich 8 km zu Grunde gelegt. (3209)

St. Johann=Saarbrücken, den 4. Dez. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 7, 8 und 9 des Verbandsgütertarifs vom 1. Februar 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1902 ist im Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 54 für Güter des deutschen Spezialtarifs III der Artikel „Graphiterde, kristallinische, roh, auch pulverisirt“ sammt Anmerkung zu streichen.

München, den 2. Dezember 1901. (3210)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Bettmannsäge in den Ausnahmetarif Nr. 1 Abtheilungen a und b einbezogen.

Die direkten Ausnahmefrachtsätze werden gebildet durch Anstoss von 0,02 ℳ für 100 kg an die bezüglichen Ausnahmefrachtsätze für Regen.

München, den 30. November 1901. (3211)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Bettmannsäge (s. Ausschreiben unter „Direkter Güterverkehr unter deutschen Bahnen“ Nr. 42 im Tarifanzeiger 43 d. J.) in den Ausnahmetarif Nr. 2, Abtheilung a (für Schnittholz) und Abtheilung b (für Stammholz) aufgenommen.

Näheres durch die betheiligten Güterdienststellen.

München, den 2. Dezember 1901. (3212)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

3. Heft. Pfälzisch - württembergischer Güterverkehr.

Die an der am 21. d. Mts. eröffneten Neubaustrecke Freudenstadt - Klosterreichenbach gelegenen Stationen Freudenstadt Stadtbahnhof, Friedrichsthal, Baiersbronn und Klosterreichenbach werden mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. in vorgenannten Verkehr einbezogen.

Stuttgart, den 29. November 1901. (3213)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover, Magdeburg (Gruppe IV, V und VI) etc.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember d. J. wird die Station Beeskow der niederlausitzer Bahn in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Die Frachtsätze der Station Beeskow N/L. sind die gleichen wie die der Station Beeskow der preussischen Staatsbahn.

Breslau, den 2. Dezember 1901. (3214)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr von Lampersdorf und Schatzlar der Lokalbahn Königshan-Schatzlar nach Stationen des Direktionsbezirks Breslau.

Die für Steinkohlensendungen von Lampersdorf und Schatzlar nach den Stationen Hirschberg i/Schl., Landeshut i/Schl., Merzdorf, Petersdorf i/Riesgb., Rosenau i/Schl. und Schmiedeberg i/Riesgb. für die Zeit vom 1. Januar bis Ende Dezember d. J. eingeführten Frachtsätze behalten noch Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902.

Breslau, den 30. November 1901. (3215)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

1. Die im Nachtrag XIII zum Tarifheft 8 des südwestdeutschen Eisenbahnverbandes — Verkehr zwischen Stationen der badischen und pfälzischen Eisenbahnen — vom 1. November 1901 durch Erweiterung des Rohstofftarifs auf die Artikel Erde, Thon etc. neu eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die badischen Stationen Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg gelten vom gleichen Tage ab auch für die gleichnamigen bayerischen Stationen im pfälzisch-bayerischen Verkehre.

2. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Bettmannsäge in den Holzausnahmetarif Nr. 1 Abtheilung b für Stammholz mit nachfolgenden Schnittsätzen einbezogen:

Schnitt-Tariftabelle A.

Vom Schnittpunkte bis	Schnittpunkt I	II	III	IV	V
	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark				
Bettmannsäge . .	1,17	1,32	1,27	—	—

3. Seite 110 des Tarifs ist die Entfernung Saargemünd Pf. B.-Oberaudorf auf 566 richtig zu stellen.

München, den 30. Nov. 1901. (3216)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der österreichischen Nordwestbahn etc.

Für Steinkohlensendungen von den in den vorgenannten Verkehr einbezogenen Versandstationen, jedoch unter Ausschluss von Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten, nach Station Königinhof (S. N. D. V. B.) werden vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 die im Tarif vorgesehenen Frachtsätze abzüglich 8 Heller für 100 kg zur Anwendung gebracht.

Breslau, den 30. November 1901. (3217)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Seehafen-Ausnahmetarif P für Holzzellstoff (Cellulose).

Am 15. Dezember d. J. treten die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze für Beförderung von Hollzellstoff (Cellulose) wie in den Spezialtarifen II und III des

deutschen Eisenbahn-Gütertarifs genannt, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern, einschliesslich der deutschen überseeischen Kolonien in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür in Kraft:

Nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark von Königsberg i/Pr., Ostbahnhof oder Kaibahnhof	Königsberg i/Pr., Lizentbahnhof	Tilsit
Hamburg, Lüb. Bhf.	1,80	1,81	2,06

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze sind die Kontrolvorschriften Abschnitt II B. 4 des Tarifs, Heft 1, maassgebend.

Berlin, den 3. Dezember 1901. (3218)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1902 werden für Petroleum und Naphta von Mannheim, Mannheim Industriehafen, Rheinau, Karlsruhe Hafen und Kehl nach Mimmenhausen-Neufrach ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 2. Dezember 1901. (3219)
Gr. Generaldirektion.

Schweizerisch-deutsch-russischer Grenzverkehr.

Die auf Seite 559 der Vereinszeitung Nr. 36 vom 9. Mai v. J. veröffentlichten Rückvergütungsbeträge werden für Sendungen nach Eydtkuhnen transit mit sofortiger Wirksamkeit wie folgt erhöht:

auf 24 Centimes für 100 kg für Wagenladungen von 5 000 kg,
auf 27 Centimes für 100 kg für Wagenladungen von 10 000 kg.

München, den 3. Dezember 1901. (3220)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab wird die Station Jasenitz als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen der preussischen Staatsbahnen aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Stettin, im Dezember 1901. (3221)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Bettmannsäge in den Ausnahmetarif Nr. 1, Abtheilung b für Stammholz mit folgenden Schnittsätzen einbezogen:

Schnitt-Tariftabelle A.

Vom Schnittpunkte bis	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark							
Bettmannsäge	1,18	—	0,87	—	—	0,89	—	—

(Spaltenköpfe: Schnittpunkt Nr.)

München, den 30. November 1901. (3222)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Petroleum, raffinirtes, Benzin etc. von Pardubitz und Kolin nach Bodenbach/Tetschen trs. usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1902 gelangen für: „Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröl (mineralisch), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), in Fässern oder Cisternen-(Reservoir-) Wagen, Asphaltkoks und Petroleumkoks, Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mehr als 0,835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2,6 haben," bei Aufgabe bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Nach	Von Pardubitz (S. N. D. V. B.)	Kolin (Oe. N. W. B.)	Pardubitz (St. E. G.)	Kolin (St. E. G.)
	Pfennige für 100 kg			
Tetschen trs.	41	36	—	—
Reichenberg trs.	30	32	—	—
Seidenberg trs.	37	39	—	—
Liebau trs.	21	28	—	—
Mittelwalde trs.	23	30	—	—
Bodenbach trs.	—	—	41	36
Halbstadt trs.	—	—	26	32
Mittelsteine trs.	—	—	30	36

Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach dem Auslande zur Aufgabe gebracht werden.

Wien, am 2. Dezember 1901. (3223)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Januar 1902 tritt der Nachtrag 2 zum Tarif Theil II, Heft 2 in Kraft. Durch denselben gelangen unter anderem neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 8 und 9 (Holz usw.), Nr. 12 A (Eisen und Stahl usw. als Stückgut), ein neuer Ausnahmetarif Nr. 14 C (Chlorkalium usw.), ermässigte und neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 16 B (Porzellanerde, geschlemmt) und Nr. 17 A (Chamottesteine), sowie ein neuer Ausnahmetarif Nr. 48 (Magnesit usw.) zur Einführung.

Näheres ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren, bei denen der Nachtrag zum Preise von 10 ₰ = 12 Heller für das Stück bezogen werden kann.

Breslau, den 2. Dezember 1901. (3224)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für Nüssetransporte mit Herkunft von südfranzösischen Stationen nach Wien I K. E. B. (Westbahnhof).

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von Nüssen mit Herkunft von Perigueux (Station der Orléansbahn) sowie von Stationen der Linien Perigueux-Brive-Tulle, Brive-St. Denis près Martel-Souillac, Brive-Souillac-Sarlat und westlich bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 } Kilogramm pro Frachtbrief
b) 10 000 } und Wagen,

sowie Einhaltung der Bestimmungen des Tariftheiles I, Abtheilung A und B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Wien I K. E. B. (Westbahnhof), bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000	10 000
	Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1000 kg	
Bregenz trans.	33,60	33,60
Buchs „	33,60	33,60
Lindau „	33,60	33,60
Romanshorn trans.	37,40	36,60

Diese Frachtsätze finden Anwendung:

1. Auf Transporte mit direkten Frachtbriefen von Perigueux oder von Stationen der vorgenannten französischen Linien, welche in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn zur Umkartirung gelangen;
2. auf Transporte ab Perigueux oder von Stationen der vorgenannten französischen Linien, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach Wien I K. E. B. (Westbahnhof) reexpedirt werden.

Die Berechtigung zur Inanspruchnahme dieser Frachtsätze ist durch Vorlage der Originalfrachtbriefe, welche das Gut bis Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn

begleitet haben und aus welchen ersehen werden muss, dass die Sendungen thatsächlich von Perigueux oder von Stationen der vorgenannten französischen Linien stammen, nachzuweisen.

Hierdurch werden die in Nr. 99 dieses Blattes vom 19. Dezember 1900 unter fortl. Nr. 3186 verlautbarten Frachtsätze aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 30. November 1901. (3225)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr.

Für Pilézucker und Raffinadezucker treten 3 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von	nach	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Adlerkosteletz	Tetschen Oe. N. W. B. transit	106 ₰
Aussig Oe.N.W.B.		11 „
Cakowitz		56 „
Caslau		82 „
Daudleb		106 „
Dobrowitz		69 „
Jiritz (Ladestelle)		68 „
Mesic		62 „
Neratovic		62 „
Neubydzow		81 „
Rositz		93 „
Slatinan		110 „
Wlkawa		69 „
Aussig St. E. G.	Bodenbach transit	11 „
Nestomitz		11 „
Pecek		78 „
Schönpriesen		11 „
Taxis-Dobrowiz		69 „

Wien, am 4. Dezember 1901. (3226)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Frachtbegünstigung für Messing etc.

Mit weiterer Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf oder bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1902 werden von Prag k. k. St B. und von Smichow k. k. St. B. nach Brixlegg oder vice versa für Messing, Kupfer in Blechen und Drähten, Metallabfälle (Bruchmetall) bei Aufgabe von mindestens:

a) 5 000 kg,
b) 10 000 kg

der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür folgende Frachtsätze zur Anrechnung gebracht:

a) 318 }
b) 288 } Heller für 100 kg.

Wien, am 29. November 1901. (3227)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Einführung neuer Tarife.

Am 15. Dezember 1901 tritt der Nachtrag I zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II, gültig vom 1. Juli 1900, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Stettin sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, in Kraft.

Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hier, Lindenstrasse 18.

Die in dem Nachtrage enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Stettin, den 1. Dezember 1901. (3228)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Vergebung eiserner Brückenkonstruktionen.

Für den **neuen Güterbahnhof Freiburg** im Breisgau und seine Zufahrtslinien, sowie für die Verlegung der Hauptbahn beim Haupt-Personenbahnhof daselbst und für die Hochlegung der Breisacher Bahn soll die Lieferung und fertige Aufstellung der Eisenkonstruktionen zunächst für 17 Bauwerke vergeben werden:

Loos I: 2 zwei- und 3 viergleisige Bahnbrücken von 6—12 m Lichtweite, Blechträger mit Buckelplattenabdeckung, im Gewicht von zusammen 359 600 kg.

Loos II: 1 zweigleisige Bahnbrücke mit drei Oeffnungen von 18 + 28 + 18 m Lichtweite, Fachwerkträger, im Gewicht von zusammen 300 200 kg.

Loos III: 8 zweigleisige Bahnbrücken von 3—10 m Lichtweite, Blechträger mit Buckelplattenabdeckung, im Gewicht von zusammen 247 200 kg.

Loos IV: 1 zweigleisige Bahnbrücke von 26,5 m Lichtweite, Fachwerkträger, im Gewicht von zusammen 122 400 kg.

Alle vier Loose zusammen 1 029 400 kg.

Die Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen an Werktagen auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock zur Einsicht auf. Dieselben werden auch, soweit der Vorrath reicht, gegen Einsendung per Postanweisung von 5 ℳ für jedes Loos, oder von 20 ℳ für alle vier Loose, nach auswärts abgegeben.

Die Angebote, welche den Preis für 100 kg der vollständig fertig aufgestellten Konstruktionen enthalten sollen, sind bis längstens

Sonnabend, den 14. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr

auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock, verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Eisenkonstruktionen" versehen einzureichen.

Die Zuschlagsfrist beträgt vier Wochen.

Freiburg, den 27. November 1901. (3229)
Grossh. Eisenbahnbauinspektion.

Verdingung.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen für die auf Bahnhof Salzwedel (Altmark) zu erbauenden Bahnsteigüberdachungen im ungefähren Umfang von 60 t Fluss- und 1 t Gusseisen soll vergeben werden. Mit entsprechender Aufschrift versehene und versiegelte Angebote sind bis zum 21. d. Mts., Vormittags 11 Uhr hierher einzureichen. Zu dieser Zeit findet die Eröffnung der eingegangenen Angebote statt. Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ von hier bezogen werden. Unbeschädigt wieder eingehende Zeichnungen werden angemessen rückvergütet werden.

Salzwedel, den 2. Dezember 1901. (3230)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung von ungefähr 325 500 kg gusseiserner Bremsklötze soll im Wege allgemeinen Angebots vergeben werden.

Zeichnungen, allgemeine und besondere Lieferungsbedingungen mit Bedarfsliste liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben gegen Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift „Bremsklötze pro 1902" versehen portofrei verschlossen bis 20. Dezember 1901, Mittags 12 Uhr einzureichen.

Zuschlagsfrist: 2 Wochen. (3231)
Ludwigshafen a/Rh., den 27. Nov. 1901
Die Direktion
v. Lavale.

Oldenburgische Staatsbahnen.

Die Lieferung von 12 Stück vollständigen Radsätzen mit Speichen- oder Flussstahlscheibenrädern für Wagen ist zu vergeben. Die Lieferungsbedingungen können gegen vorherige post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 Pfennig von unserem Materialienbüreau, Karlstrasse hierselbst bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Radsätze" spätestens bis zum 20. Dezember d. J. an das genannte Büreau postfrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter am 21. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr.

Die Bewerber bleiben bis zum 31. Dezember d. J. an ihr Angebot gebunden.

Oldenburg, den 3. Dezember 1901. (3232)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Altmaterialien-Verkauf.

Die in unserem Bezirk angesammelten unbrauchbaren Schienen usw. sollen am 21. Dezember d. J., Vorm. 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, Louisenstrasse 10, verkauft werden. Bedingungen nebst Verkaufsnachweisungen sind gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ baar von unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 68/69, zu beziehen. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterial" bis zum obigen Termine versiegelt und postfrei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Posen, den 30. November 1901. (3233)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. Dezember Vorm. gemeldet.

Nr. 34. Berlin, am 7. Dezember 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	2	1	Sack	Kartoffeln —	75	1	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
2	A	—	1	—	eis. Ofenplatte —	9	2	Zetel	Oldenburgische Stsb.	mit Füssen.
3	A	770	1	Korb	Messingstreifen —	65	3	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
4	A B	8325	1	Fass	ansch. Karbol —	125	4	Mainz	Direktion Mainz	
5	A B	—	1	—	eis. Fenster —	4,5	5	Ahrensburg	Lübeck Büchener	
6	A B	1	1	Kiste	Kleidung —	12	6	Wagens	K. E.-D. Altona	
7	{ AB H A }	8365	1	Bierfass	leer —	32	7	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
8	A C	—	6	—	Ofentheile —	54	8	Herford	K. E.-D. Hannover	
9	A C S	15	1	Ballen	Leder —	61	9	Münster	K. E.-D. Münster	
10	A D	7674	1	Kiste	Hohlglas —	53	10	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
11	A F T C	—	1	Sack	Kartoffeln —	64	11	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
12	A G	7825	1	Pack	{ 2 Stück Maschinentheile aus Gusseisen }	2,5	12	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
13	A & G	5824	1	Kiste	Werkzeug —	34	13	Deisenhofen	Bayerische Stsb.	
14	A H	7585	1	„	{ Spielwaaren, Zündholzhalter etc. }	23	14	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
15	A K	600	1	—	Hinterpflug —	50	15	Weiterstadt	Direktion Mainz	
16	A K	9181/83	3	Pack	Gardinenstangen —	30	16	Seehausen i/A.	K. E.-D. Magdeburg	
17	A L	—	1	Kiste	{ gefüllt (Zollplombe Herbesthal) }	43	17	Heidelberg	Badische Stsb.	
18	A M	147	1	Ballen	Wollwaaren —	28	18	Herne	K. E.-D. Essen	
19	{ A N A B C (F) }	{ 10925 6 301 }	1	Pack	gebr. Kaffee —	25,5	19	Bovenden	K. E.-D. Cassel	
20	{ A P & Co. A 111 A P & Co. J F }	630 99	1 1	Fass „	ansch. Petroleum —	{ 177 186 }	20	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
21	A S	1045	1	—	{ Kartoffelquetschmaschine }	10	21	Hagen	K. E.-D. Hannover	
22	A S	5	1	Sack	Kartoffeln —	74	22	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
23	A St	3039	1	Kiste	ansch. Cigarren —	24	23	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
24	B	—	1	Bund	3 Kaminthüren —	5	24	Rostock	Grhzl. Meckl. Fr. Frzb.	
25	B	—	1	—	gusseis. Pumpe —	12	25	„	„	{ grün gestrichen.
26	B	10813	1	—	Ofenrohr —	7	26	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	1,99 m lg.
27	B	—	1	—	Brunnenrohr —	18	27	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	2,5 m lg.
28	B	91	1	—	Ofenrohrknie —	1	28	Geseke	K. E.-D. Cassel	
29	B	1689	1	Korb	Schraubstollen —	78	29	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
30	B	3570	1	Ballen	Fleisch —	15	30	Wanne	K. E.-D. Essen	
31	B	11411	3	—	Ofenrohre —	11	31	Eger	Bayerische Stsb.	
32	B & C	5173	1	Ballen	Baumwollw. —	56	32	Mannheim	Direktion Mainz	
33	B C A	500	2	Kisten	Pflaumen —	30	33	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
34	B C M C	—	1	Kiste	Rosinen —	10	34	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
35	B G	25186	1	„	Cigarren —	30	35	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
36	B G	55966	1	„	Zuckerw. —	50	36	Georgenthal	K. E.-D. Erfurt	
37	B G S	83	1	—	Messingrohr —	5	37	Münster	K. E.-D. Münster	
38	B H	{ 2909/10 2912 }	2 1	Kisten Ring	Eisenwaaren —	375	38	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
39	B K	{ 958/6 958/7 }	2	Kisten	Blechwaaren —	{ 170 65 }	39	{ Mannheim Industriehafen }	Badische Stsb.	
40	B L	155	1	Korb	leb. Pflanzen —	60	40	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
41	B N K A	{ 1087 1088 }	2	Kisten	leer —	68	41	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
42	B S	—	1	Bund	2 halbe Kesselringe —	2	42	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
43	B Z	—	1	{ Schliesskorb }	{ 5 Paar Strümpfe, 4 Handtücher, 1 Taschentuch, 7 Hemden }	8	43	Meiderich	K. E.-D. Essen	
44	C A F K	377	1	{ eisernes Fass }	gefüllt —	?	44	Hainholz	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	C A W A	523	1	Kiste	Wein in Fl. —	28	45	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	Stehpiepel.
46	C B F	2087/9	3	Kisten	leer —	57	46	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
47	C D	207	1	Kiste	Wurst —	16,5	47	Friedrichshagen	K. E.-D. Berlin	
48	C F N	1878	1	„	Kalender —	27	48	Belgard	K. E.-D. Stettin	
49	C F S & Co.	12503	1	„	? —	?	49	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	auch G K E Z 770.
50	C H V	120	1	„	Leinen u. Wäsche —	41	50	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
51	Ch S	5	1	Bund	Budentheile —	10	51	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
52	C L	1/5	5	Pack	29 Stück Eichenbretter	164	52	Leipzig Thür. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
53	C M	—	6	—	eis. Ofentheile —	28	53	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
54	C M	3296	1	Kiste	Fruchtkonserven —	50	54	Altenessen	K. E.-D. Essen	
55	C R	7216	1	„	Leinen —	39	55	Mainz	Direktion Mainz	
56	C R	30/32	3	Ballen	Pflanzenfasern oder Reisswurzeln	260	56	Heidelberg	Badische Stsb.	
57	C S	306	1	Fass	gefüllt —	165	57	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
58	C S	4392	1	Kiste	Gusseisen —	29	58	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
59	D C F	7452	1	„	Konserven —	46	59	Duisburg	K. E.-D. Essen	
60	D F J	5	1	Korb	leb. Pflanzen —	25	60	„	„	
61	D J	150	1	Sack	Kaffee —	62	61	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
62	D L	642/6	4	Stck.	☐ Stahl —	78	62	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
63	D N	2837	1	Kiste	leer —	84	63	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
64	D & S	5972	1	„	? —	114	64	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
65	E	—	1	Bund	Bandeisen —	52	65	Kenzingen	Badische Stsb.	
66	E B C	2643	1	„	Stahl —	27	66	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
67	E G	803	1	Kiste	Porzellan —	46	67	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
68	E L	26226	1	„	Rosinen —	?	68	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
69	E N	—	1	Sack	Kokosnüsse —	62	69	M-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
70	E S	250	1	Korb	Gitterspitzen —	82	70	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
71	E W	511	1	Pack	Holzwaare —	18	71	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
72	F B	20410	1	Kübel	Margarine —	24	72	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
73	F B	3175	1	Kiste	Christbaumschmuck	45	73	Hamm	K. E.-D. Essen	
74	F B	—	1	Pack	l. Säcke —	27	74	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
75	F M	—	1	Sack	Kartoffeln —	92	75	Strasburg U/M.	K. E.-D. Stettin	
76	F C	3	1	Kiste	leere Flaschen —	27	76	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
77	F C S	—	1	Sack	Meerrettig —	48	77	Villingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	F C S	911	1	Kiste	Bücher —	24	78	Giessen	„	
79	F D	707	1	Fass	Wein —	39	79	Mainz	Direktion Mainz	
80	F G	101	1	Sack	Frauenrock, alte Blechdosen, leere Flaschen u. Flicken	21	80	Lütjenburg	K. E.-D. Altona	
81	F G & Co.	1146/7	2	Fässer	Kaffee —	75	81	Pforzheim	Badische Stsb.	
82	F M / I H W	—	1	Sack	Mohrrüben —	18	82	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
83	F W	15	1	Kiste	Wurst —	8	83	Berlin Stett. B.	K. E.-D. Berlin	
84	G	561	1	„	leer —	49	84	Berlin Pog.	„	
85	(5 G)	—	4 / 4	— / —	eis. Pflugbalken — / Pflugrosten —	60	85	Preetz	K. E.-D. Altona	
86	G A	9662	1	Sack	Erbsen —	25	86	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
87	G B	200	1	„	Mehl —	75	87	Mannheim	Badische Stsb.	
88	G B	6538	1	Pck.	Schraubenbolzen —	1	88	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
89	G B C	2359	1	Bund	3 Stg. Stahl —	56	89	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	3 m lg.
90	G D	100	1	Kiste	leer —	40	90	Mainz	Direktion Mainz	
91	G E L	9268	1	Pack	Centrifugentheile —	—	91	Ebeleben	Hohenebra-Ebelebener E.	
92	G F	4636/7	2	Bll.	Federn —	76,5	92	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
93	G G	4361	1	Bund	3 Ofenthüren —	7	93	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	schwarz. lackirt. durchlocht.
94	G K	2872	1	Pck.	4 eis. Kugeln —	12,5	94	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
95	G N	527	1	Kiste	? —	35	95	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
96	G N	4348	1	„	Cigarren —	23,5	96	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
97	G R C	1466	1	Ballen	Wollwaaren —	34	97	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
98	G S	118	1	Kiste	Christbaumschmuck	34	98	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
99	G S O	7043	1	Eimer	Marmelade —	11	99	Mainz	Direktion Mainz	
100	G W	11	1	Sack	Kleidung —	12,5	100	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
101	H	1845	1	Kiste	Spielwaaren —	42	101	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
102	H	1	1	Ballot	Rohre —	6	102	Würzburg	„	
103	H	215	1	Fass	gefüllt —	209,5	103	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
104	H	789	2	Stck.	geschmiedetes Eisen	24	104	Bingerbrück	Direktion Mainz	
105	H	4	1	Pack	alte Kleiesäcke —	27	105	Sarstedt	K. E.-D. Hannover	
106	H	—	2	—	Kochtöpfe —	5	106	Rinteln	„	
107	H B	5813	1	Ballen	Papier —	160	107	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
108	H C	1/3	3	Säcke	anscheinend Viehfutter	137	108	Hornberg	Badische Stsb.	
109	H D	3940	1	Fass	gefüllt —	38	109	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
110	H E	18341	1	Kiste	vermuthlich Speck —	162	110	Prostken	Ostpreuss. Südbahn	
111	H G	—	1	Sack	Kartoffeln —	80	111	Hamburg	Lübeck-Büchener	
112	H K	204	1	Pck.	4 Gardinenstangen —	4	112	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
113	H & K	400 / 444	2	„	Schiefertafeln —	21	113	Neumühl	K. E.-D. Essen	
114	H K	3555 / 3388/90	4	Kisten	ansch. Verpackmaterial	68	114	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
115	H & L	—	1	Bund	4 Bretter, 3 Leitern mit 2 Stricken umbunden	22	115	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
116	H M	6	1	Pack	5 Kistchen Kieler Sprotten	10	116	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
117	H M A K	11	1	Kiste	Feigen —	14	117	Essen N.	"	
118	H P Co.	—	2	Verschl.	leer —	53	118	Pforzheim	Badische Stsb.	
119	H R	30012	1	Kiste	Seife —	34	119	Meppen	K. E.-D. Münster	
120	H R & Co.	3744	1	Verschlag	Holztrichter —	9	120	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
121	H S	25	1	Koffer, gelb, aus Holz	Kleider —	20	121	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	
122	H W	200	1	Sack	l. Säcke —	10	122	Düren	K. E.-D. Cöln	
123	H W	508	1	Verschlag	2 Nachtschränkchen	25	123	Freckenhorst	Westfäl. Landes-E.	
124	H W	90	1	Kiste	Spiegel —	13	124	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
125	H W	11137	1	"	eiserne Puppenbettstellen	108	125	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
126	H & W	8528	1	Ballen	Schmirgelleinen —	34	126	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
127	H Z	1022	1	Kiste	Packheu —	30	127	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
128	J A	13947	1	Pack	6 farbige Schulmappen	4,5	128	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
129	J B	—	4	—	Ofenplatten —	19	129	Augsburg	Bayerische Stsb.	
130	J C	3214 II	2	—	eis. Pflugtheile —	4	130	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
131	J D	130/2	2	Säcke	Kartoffeln —	110	131	Wanne	K. E.-D. Essen	
132	J D	—	1 1	— —	Ofenrohr — Ofenknie —	9	132	Köslin	K. E.-D. Danzig	1,90 m lg. mit Klappe.
133	J H	1	1	Sack	l. Säcke u. alte Brotstücke	14	133	Weinheim Hbf.	Main-Neckarbahn	
134	J L	—	2	Kisten	Teigwaaren —	30	134	Mainz	Direktion Mainz	
135	K	—	1	—	altes Regal, gelb gestrichen	30	135	"	"	
136	K	1567	1	Korb	Fensterkrücken —	16	136	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
137	K	—	1	Sack	frisches Fleisch —	25	137	Berlin Stett. B.	K. E.-D. Berlin	
138	K	4	1	"	Kartoffeln —	50	138	Rheine	K. E.-D. Münster	
139	K C	510	1	Kiste	gefüllte Flaschen in Strohhülsen	36	139	Neersen=Neuwerk	K. E.-D. Cöln	
140	K D	—	1	Sack	Kohl und Kohlrüben	42	140	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
141	K E C O	—	1	Kiste	Teigwaaren —	15	141	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
142	K G	9418/19	2	Kisten	leer —	102	142	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
143	K P	—	1	Sack	Holzkohlen —	20	143	Mainz	Direktion Mainz	
144	K R S G	15 1	2	Säcke	Gemüse —	20 15	144	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
145	K R	1003	1	Kiste	Nudeln —	14	145	Mainz	Direktion Mainz	
146	L	2933/34	2	Kisten	gefüllt —	144 zus. mit 1 Kübel	146	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	
147	L	322	1	Fass	gesalz. Schwarten —	134	147	Mannheim	Badische Stsb.	
148	L	2937	1	Kübel	gefüllt —	48	148	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	
149	L	—	3	Theile	1 Ofenthür —	4	149	Bohmte	K. E.-D. Münster	Inschr.: R F 116½.
150	L	125	1	Bund	4 Kreuzhacken —	—	150	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
151	L	—	1	—	Ofenthür —	10	151	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
152	L G	5	1	—	Löthkessel —	9,5	152	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
153	L K	1863	1	—	Klosettrichter —	9	153	"	"	
154	L K	4	1	Pack	Frauenkleider —	6,5	154	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
155	L K	300	1	Holzgestell	7 Stück Käse —	33	155	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
156	L M	2175	1	Kiste	Glas —	30	156	Lubasch	K. E.-D. Bromberg	
157	L S	4220	1	Sack	Graupen —	50	157	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
158	L S	850	1	Kiste	Schweinfurter Grün	16	158	Weissensee	K. E.-D. Berlin	
159	MD	8132	1	Sack	Wolle —	26	159	Meppen	K. E.-D. Münster	
160	M G N	118	1	Fass	Butter —	50	160	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
161	MH	203	1	Sack	Kartoffelmehl —	57	161	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
162	N	25	1	Pack	Schwingen —	24,5	162	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
163	N T	12 21	2	Ballen	Tuchabfälle —	325	163	Tantow	K. E.-D. Stettin	
164	O B	198	1	Harrass	leer —	60	164	Baden	Badische Stsb.	
165	O C	7	1	Mulde	Blei —	50	165	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
166	O H H & S	1110	1	Kiste	Cigarren —	62	166	Gera	"	
167	O T	5708	1	Fass	gefüllt —	218	167	Burbach i/W.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
168	P	1791	1	Kiste	? —	?	168	Oberbrechen	"	
169	P	5950	1	Kübel	ansch. Pech —	244	169	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
170	P I J K K (undeutlich)	2800	1	—	Bindekette, 5,60 m —	30	170	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	Dienstgut.
171	P & Co.	2035	1	Fass	ansch. Spiritus —	157	171	Berent	K. E.-D. Danzig	
172	P I H	2540	1	Kiste	Glaskugeln —	30	172	Wunsiedel	Bayerische Stsb.	
173	P K	16362	1	"	Briefumschläge —	14	173	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
174	P N	5441	1	"	? —	125	174	Freienwalde a/O.	K. E.-D. Stettin	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
175	P S	3006	1	Pack	Düten —	20	175	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
176	R	—	1	—	eis. Fenster —	10	176	Samter	K. E.-D. Bromberg	
177	R	8033	1	Kiste	Spirituosen —	30	177	Neuss	K. E.-D. Cöln	
178	R E	8920	1	Blechflasche (im Korbgeflecht)	Aether —	62	178	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
179	R F L	12199	1	Rll.	Drahtgeflecht —	19	179	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
180	R G	370	1	Kiste	Blumenzwiebeln —	16	180	Kreuznach	Direktion Mainz	
181	S	270	1	„	? —	57	181	Nieder-Kainsbach P. H.	Reinheim-Reichelsheimer E.	
182	S I	4932	1	„	Blumenzwiebeln —	56	182	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
183	Sch & Co.	7878	1	„	Kohlenstifte —	29	183	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
184	Sch & Co.	3380	1	Bierfass	leer —	23	184	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
185	S H	4168	1	Kiste	Photographierahmen u. Hornkämme	18	185	Cöln	K. E.-D. Cöln	
186	S K Wr	1865	1	eisernes Fass	gefüllt —	590	186	Neustadt O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
187	S M	4907/8	2	Bll.	Kokosmatten —	60	187	Mainz	Direktion Mainz	
188	S S	2748	1	Kiste	Medikamente —	36	188	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
189	S S	1090	1	„	l. Flaschen —	37	189	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
190	S S	20/21	2	Korbflaschen	gefüllt —	150	190	Mülheim Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
191	S W	61	1	Koffer	leer —	18	191	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
192	V D N	1307	1	Bll.	Tuch —	15	192	Stuttgart Hbf.	Württemberg. Stsb.	
193	V K	127	1	Korb	leb. Pflanzen —	155	193	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
194	W	4520	1	Kiste	Diamantine —	37	194	Cassel Eilg.	K. E.-D. Cassel	
195	W	319	1	Bund	Kupferblech —	11	195	Furtwangen	Bregthal-E.	
196	W	59	1	Fass	Petroleum —	188	196	Essen H.	K. E.-D. Essen	
197	W	—	1	—	gusseis. Deckel —	1	197	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
198	W	—	4	—	eis. Gussplatten —	286	198	Frankfurt a/M. Hpt.-Gtbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
199	W B	1478	1	Bll.	Speck —	21	199	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
200	W D	626	1	Kiste	Kolonialw. —	100	200	Marburg	K. E.-D. Cassel	
201	W K	524	1	Korb	Eisenschraubenstollen	39,5	201	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
202	W R	—	4	Säcke	Kartoffeln —	248	202	Bonn	K. E.-D. Cöln	
203	W S	7232	1	Fass	Firniss —	210	203	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
204	Z	—	1	—	gusseis. Platte —	?	204	Coblenz	K. E.-D. Cöln	75 cm im □.
205	Z L	7348	1	Kiste	Cigarren —	40	205	Mannheim	Direktion Mainz	mit Holzunterlage.
206	Z W	—	1	—	Eisentheil —	5	206	Altona	K. E.-D. Altona	
207	W S	666	1	Fass	gefüllt —	272	207	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
208	W S	2423	1	Kiste	? —	90	208	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
209	W T	172	1	„	Eisenwaaren —	49	209	Hagen	„	
210	W W	31	1	Sack	Strohseile —	10	210	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
211	W W	6223	1	Pck.	7 Lampenkugeln —	32,5	211	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
212	Z	4516, 4521	2	Kisten	leer —	22	212	Würzburg	Bayerische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
213	Berchelmann	—	1	Sack	Kartoffeln —	51	213	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
214	C. Bolle	—	5	Milchkannen	leer —	37	214	Moabit	K. E.-D. Berlin	
215	Brenken	—	1	Pack	l. Säcke —	13	215	Benninghausen	K. E.-D. Cassel	
216	Closine	—	1	Kiste	Putzpomade —	6,5	216	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
217	Deutsche Dampffischerei Nordenham	—	1	Gestell	3 Büchsen Bratschellfische	17	217	Bretten	Württemberg. Stsb.	
218	A K Erbach	3	1	Sack	Kartoffeln und Kohlrabi	113	218	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
219	F H Forst	—	1	„	Wolle —	8,5	219	Forst i/L.	K. E.-D. Halle a/S.	
220	Gebr. S & Cie.	984	1	Kiste	Kohlenstifte —	51	220	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	Eilgut.
221	Hahn	—	1	Sack	l. g. Mehlsäcke —	27	221	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
222	Carl Henning Kohlen- u. Brikett-Grosshandlung Konstanz	—	1	—	Decke —	—	222	Hachenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut. Firma in Konkurs.
223	Herzog	—	1	—	Holzwanne —	29	223	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
224	Jessen	—	1	Pack	Holzschrauben —	3	224	Charlottenburg G. B.	K. E.-D. Berlin	
225	Kirchmeyer	—	1 1	Koffer Korb	? —	57	225	Offenburg	Badische Stsb.	
227	Erste Berl. Malzfabrik	—	1	Sack	ged. Weizen —	50	227	Egeln	K. E.-D. Magdeburg	
228	S F C Samarang	1031	1	Kiste	? —	?	228	Kerkrade	Niederländ. Stsb.	beklebt: Stolberg Rh.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwalge Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
228	A. Samking	450	1	Sack	Düngemittel —	73	228	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
229	Saxonia	—	1	—	Laterne —	.	229	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
230	Schmidt		1	Packet	Wäsche —	19	230	Erlangen	„	
231	K. Schmitt	86	1	Sack	Kartoffeln —	59	231	Mücke	K. E.-D. Frankf. a/M.	
232	Gebr. Söllert	2611	1	Bierfass	leer —	27	232	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
233	Union	—	4	Bund	8 Schienen —	—	233	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
234	(Marsala 1898) C. F. (Wanner & Florio & Co.)	74	1	Fass	Wein —	132	234	Radolfzell	Badische Stsb.	
235	M R Werden	92	5 / 2 / 1	Bund / „ / „	Rundeisen — / Flacheisen — / ☐ Eisen —	294	235	Werden	K. E.-D. Essen	
236	Wille H F	—	1	Beutel	gebr. Kaffee —	16	236	Derenburg	Halberst.-Blankenb.	
237	Witthöft	V	1	Sack	l. a. Säcke —	17	237	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
238	W. Wolf	19	1	—	Decke —	—	238	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
239	J. B. Züllichau	97	1	Sack	Kartoffeln —	50	239	Lübbenau	K. E.-D. Halle a/S.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
240	—	2	2	Bund	Ofentheile —	19,5	240	Jessen	K. E.-D. Halle a/S.	
241	—	12/18	1	Tafel	verz. Blech —	12	241	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
242	—	19 / 23	2	—	Ketten 7 m — / 5,30 m —	20 / 14	242	Osnabrück	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
243	—	76	9	—	Ausgüsse —	51	243	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
244	—	196	1	Fass	anscheinend Leber —	28	244	Berlin Stett. B.	K. E.-D. Berlin	
245	—	389	4	—	hölzerne Bügel —	15	245	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
246	—	anscheinend 487 mit Blaustift	1	Bürde	Leder in ganzen Häuten	70	246	Neudamm	Stargard-Cüstriner	
247	—	979 Berlin	1	Schachtel	Rückenkissen —	6	247	den Haag C. G.	Niederländ. Stsb.	
248	—	1378	1	—	Maschinentheil —	—	248	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	aus Messing.
249	—	38656	1	—	Blechrohr —	3	249	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	Nr. ist eingegossen.
250	—	4150	2	—	Winkelrollen —	5	250	Hannover Eilg.-A.	K. E.-D. Hannover	
251	—	4919	1	Holzkasten	leer —	8	251	Redwitz a. d. Rod.	Bayerische Stsb.	
252	—	7633 und 901	1	—	Schaukelstuhl (in Stroh)	15,5	252	Neudamm	Stargard-Cüstriner	
253	—	9663	1	Fass	Theer —	225	253	Oehringen	Württemberg. Stsb.	
254	—	9701	12	—	Blechrohre —	12	254	Bocholt	K. E.-D. Essen	
255	—	10932	1	—	Waschkonsole —	42	255	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
256	—	15427/28	2	Kisten	Erbsenkonserven —	85	256	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
257	—	88972	1	—	Ofenrohr —	3	257	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
258		50123	1	Korbflasche	anscheinend Säure —	68	258	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
259	(Grafenkrone)	191	1	Bierfass	leer —	27	269	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
260	roth //	—	5	Stück	Ofenrohre —	19	270	Bersenbrück	Oldenburgische Stsb.	
261	rother Strich	—	11	—	eis. Röhren —	222,5	271	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
262	schwarze Striche	—	6	—	Eisenrohre —	131	272	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	5,10 m lg.
263	weiss X	—	1	—	Roststab —	3	273	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
264	weisser Strich	—	1	—	eisernes Schwungrad	37	274	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	mit Holzgriff zum Handbetrieb.
265	weisser Strich	—	1	Stab	Flacheisen —	23	275	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	5 m lg.
266	A	—	1	Kiste	Ananas —	15	276	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
267	III/III	* 1	1	Fass	Kognak —	285	277	Soest	K. E.-D. Cassel	
268	S	9632	1	„	gefüllt —	128	278	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
269		2244	1	Kiste	Maggi —	25	279	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
270	8.C.	—	1	Fass	ansch. Sauerkraut —	55	280	Weimar	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
271	—	—	1	Bund	10 Achsbuchsen —	6,5	271	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
272	—	—	1	Verschlag	Asbestpappe —	11	272	Basel	Badische Stsb.	
273	—	—	1	—	neuer, gelb gestrichener Aufsatz	9	273	Mainz	Direktion Mainz	
274	—	—	1	—	gusseis. Ausguss —	23	274	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	viereckig.
275	—	—	1	Rolle	Bandeisen —	39	275	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
276	—	—	1	Bund	Bandeisen —	21	276	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
277	—	—	1	Pack	2 junge Bäume —	6	277	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
278	—	—	1	Sack (bunter Bettbezug)	Betten —	9	278	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
279	—	—	1	Ballen	Bettfedern —	71	279	Stettin	K. E.-D. Stettin	
280	—	—	1	Bund	Bettstellfüsse —	13	280	Offenburg	Badische Stsb.	
281	—	—	1 1 1	— — —	Bindekette mit 2 Haken eiserne Winde — hölzerne Walze —	—	281	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
282	—	—	1	Bund	2 neue Binsenstühle —	12	282	Weidenau (Sieg)	K. E.-D. Elberfeld	
283	—	—	1	Sack	getrocknete Birnen —	57	283	Soest	K. E.-D. Cassel	
284	—	—	1	Pack	2 Bleche, gelocht —	—	284	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
285	—	—	1	Bund	3 Blechschüsseln —	7	285	Bingen	Direktion Mainz	
286	—	—	1	Sack	weisse Bohnen —	52	286	Oberstein	St. Johann=Saarbr.	
287	—	—	1	Wagen	Bordsteine —	—	287	Niederschöneweide=Johannisthal	K. E.-D. Berlin	26 989 K. S.
288	—	—	1	„	Braunkohlen —	—	288	Peine	K. E.-D. Hannover	44 741 Bsl.
289	—	—	20	Stück	eichene Bretter —	—	289	Banteln	K. E.-D. Casssl	Streckenfund.
290	—	—	1	Sack	frisches Brot —	38	290	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
291	—	—	8	Stück	rohe Buchenstollen —	4,8	291	Frintrop	K. E.-D. Essen	
292	—	—	1	Bund	3 Stück blaue Budenstangen	18,5	292	Farge	K. E.-D. Hannover	
293	—	—	1	Wagen	Koks —	—	293	Darmstadt	Direktion Mainz	65 039 Bsl.
294	—	—	1	—	Dezimalwaage —	—	294	Seehausen i/A.	K. E.-D. Magdeburg	Tragfähigkeit 8 Ctr.
295	—	—	2	—	Deckeltheile —	10	295	Bonn	K. E.-D. Cöln	v. Viehkessel.
296	—	—	2	Rollen	3 Rg. Draht —	44	296	Kevelaer	„	
297	—	—	1	Bund	10 Stg. Eisen —	10	297	Flensburg	K. E.-D. Altona	1,70 m lang.
298	—	—	4	Stb.	Eisen, vierk. —	10	298	Glogau	K. E.-D. Posen	75 cm lg.
299	—	—	2	—	U-Eisen —	18	299	Bretten	Badische Stsb.	gebogen.
300	—	—	1	Bund	12 Eisenröhren —	6,5	300	Rheinbrohl	K. E.-D. Cöln	1,30 m lg.
301	—	—	100 8	— —	Eisenstäbe — Eisenbleche —	670	301	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
302	—	—	1		Eisentheil —	6	302	Braunschweig	K. E.-D. Königsberg	1,5 m lg.
303	—	—	1	Bund	20 Eisenwaaren —	11	303	Heidelberg	Badische Stsb.	
304	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	5	304	Mainz	Direktion Mainz	Rollladentheile.
305	—	—	1	„	Eisenwaaren —	3	305	Bretten	Badische Stsb.	
306	—	—	1	Kiste	Eisenw. —	75	306	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
307	—	—	1	Pack in Leinen	Eisenwaaren (kurze eis. Rohrenden, theilweise gebogen, ca. 4 cm Durchmesser)	13	307	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
308	—	—	2 1	— —	leb. Enten — leb. Huhn —	—	308	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
309	—	—	1	Sack	anscheinend Erde —	74	309	Stockstadt a Rh.	Direktion Mainz	
310	—	—	2	Bunde	hölz. Fassreifen —	4,5	310	Neheim=Hüsten	K. E.-D. Cassel	
311	—	—	12	—	Feilen —	6	311	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
312	—	—	2	—	Feldbahnschienen —	—	312	Coswig i/A.	K. E.-D. Halle a/S.	
313	—	—	1	Sack	Fett —	40	313	Karthaus (Bez. Trier)	St. Johann=Saarbr.	
314	—	—	1	Eimer	präpar. Fett —	5	314	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
315	—	—	1	Bund	24 Feuerschürer —	15	315	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
316	—	—	1	„	Flacheisen —	29	316	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
317	—	—	1	Stange	Flacheisen —	33	317	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
318	—	—	2	Stäbe	Flachstahl —	3	318	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
319	—	—	1	Pack	gebr. Flachs —	12	319	Liebau	K. E.-D. Breslau	
320	—	—	1	„	Flanschen —	22	320	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
321	—	—	1	—	gusseis. Flanschrohr —	510	321	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
322	—	—	2	—	Flaschenzüge —	104	322	Mainz	Direktion Mainz	
323	—	—	1	Bund	24 Fussmatten —	13	323	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
324	—	—	1	Sack	Futter —	15	324	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
325	—	—	1	Bund	Futterschwingen —	9	325	Pritzwalk	K. E.-D. Altona	
326	—	—	1	—	hölzerner Futtertrog —	25	326	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
327	—	—	1	Käfig	6 leb. Gänse —	28	327	Wulfen (Anhalt)	K. E.-D. Magdeburg	
328	—	—	1	Ballen in grauem Papier	Gardinen- oder Rouleauxstoffe	32	328	Carden	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
329	—	—	1	—	Gardinenstange aus pol. Holz (2 m lang)	3	329	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
330	—	—	1	—	Gussrohr, gebogen —	9	330	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
331	—	—	1 1 1	— — —	eis. Gasrohr — eis. Gasrohr — eis. Gasrohr —	5,5 13,0 23,0	331	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	2,45 m lg., 3,15 „ „ 5,23 „ „
332	—	—	2	Bunde	20 Gasrohre —	90	332	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
333	—	—	1	Bund	10 Gasrohre —	40	333	Neuss	K. E.-D. Cöln	
334	—	—	1	„	2 Gasröhren —	73	334	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
335	—	—	1	Sack	Gemüse —	37	335	Schrimm	K. E.-D. Posen	
336	—	—	1	Korb	l. Glasballon —	11	336	Rostock	Grhzl. Meckl. Fr.Frzb.	
337	—	—	1	—	Gusskasten —	5	337	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
338	—	—	1	Wagen	Hammerschlacken —	—	338	Dahlhausen=Ruhr	K. E.-D. Essen	21624 Bsl.
339	—	—	1	Bund	9 Hämmer ohne Stiele	15	339	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
340	—	—	2	—	eiserne Hämmer ohne Stiele	3,5	340	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
341	—	—	1	—	todter Hase —	3,5	341	München Centr.	Bayerische Stsb.	
342	—	—	1	Wagen	altes Holz —	1 080	342	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	43683 Cöln.
343	—	—	1	Ballen	fertige Hosen und Tuche	43,5	343	Eutin	K. E.-D. Altona	
344	—	—	1	—	leb. Huhn —	—	344	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
345	—	—	1	—	Kammrad —	8	345	Thorn	K. E.-D. Bromberg	bez. v. Liegnitz.
346	—	—	1	Wagen	Kartoffeln —	—	346	Essen Rgb.	K. E.-D. Essen	7828 Bbg.
347	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	73	347	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
348	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	84 80	348	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
349	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	67	349	Wald	„	
350	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	50 50	350	Kiel	K. E.-D. Altona	
351	—	—	2	„	Kartoffeln —	30 40	351	„	„	
352	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	60	352	„	„	
353	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	33 34	353	„	„	
354	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	40	354	„	„	
355	—	—	1	„	Kartoffeln —	60	355	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
356	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	356	Münster	K. E.-D. Münster	
357	—	—	1	„	Kartoffeln —	37	357	Steele N.	K. E.-D. Essen	
358	—	—	1	„	Kartoffeln —	74	358	Hattingen a/R.	„	
359	—	—	1	„	weisse Kartoffeln —	40	359	Ruhrort Rh.	„	
360	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	75 75	360	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
361	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	49	361	„	„	
362	—	—	1	„	Kartoffeln —	47	362	„	„	
363	—	—	1	„	Kartoffeln —	48	363	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
364	—	—	1	„	Kartoffeln —	40	364	Cö'n=D.	K. E.-D. Cöln	
365	—	—	1	„	Kartoffeln —	62	365	Dorstfeld	K. E.-D. Essen	
366	—	—	1	Bd.	3 alte Kartoffelhacken	—	366	Dühringshof	K. E.-D. Bromberg	
367	—	—	1	—	Eisentheil (Kartoffelpflug)	—	367	Gep.-A. Hannover	K. E.-D. Hannover	P. K. 191 Dessau-Hannover.
368	—	—	1	Kiste	2 holl. Käse —	14	368	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
369	—	—	2	—	eiserne Ketten, je 1 m	10	369	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	Dienstgut.
370	—	—	1	Bund	6 Kinderwagenräder	2	370	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
371	—	—	1	Korb	Kleider —	21	371	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
372	—	—	1	Sack	Kleider, anscheinend für einen Ziegelarbeiter	—	372	Herford	K. E.-D. Hannover	
373	—	—	1	„	getragene Kleider und Wäsche (Schnittergut)	23	373	Friedeberg N/M.	K. E.-D. Bromberg	
374	—	—	1	„	Kleidung —	26	374	Münster	K. E.-D. Münster	
375	—	—	8	Stück	gedrehte hölzerne Knöpfe	0,5	375	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
376	—	—	1	Wagen	Kohlenlösche —	—	376	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	80 509 Esn.
377	—	—	1	Bund	Kupferstreifen —	39	377	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
378	—	—	1	„	3 eis. Kurbeln —	15	378	Hanau N.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
379	—	—	1	grau-blau ange-strichene Kiste	Künstlersachen (Trapez etc.)	65	379	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
380	—	—	1	—	Lager-Metall —	2	380	Stendal	K. E.-D. Hannover	
381	—	—	1	Bund	8 hölzerne Latten —	5	381	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	3 m lang.
382	—	—	5	Stück	Ledergaloschen mit Holzsohlen	—	382	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
383	—	—	1	Ballen	Leinen und bunte Decken	25	383	Hamm	K. E.-D. Essen	
384	—	—	1	Korbkanne	Leinöl —	34	384	Mainz	Direktion Mainz	
385	—	—	1	—	hölz. Leiter mit 13 Sprossen	—	385	Mücke	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
386	—	—	1 1	— —	Luftpumpe — Luftkessel —	84	386	Gau-Algesheim	Direktion Mainz	
387	—	—	1	Sack	Lumpen (Tuchabfälle)	115	387	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
388	—	—	1	Kiste	Marktgut —	63	388	Tuttlingen	„	
389	—	—	1	—	Maschinentheil —	67	389	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
389	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	32	389	Telgte	K. E.-D. Münster	3,5 m lg.
390	—	—	2	—	Maschinentheile —	27	390	Kiel	K. E.-D. Altona	Wellen.
391	—	—	1	Pack in Leinen	eisernes Maschinentheil	25	391	Duisburg	K. E.-D. Essen	
392	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	40,5	392	Eilg. Grunewald	K. E.-D. Berlin	
393	—	—	1	Stange	Messing —	11	393	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
394	—	—	1	—	Messinghahn —	0,5	394	Eutingen	Württemberg. Stsb.	mit Holzgriff.
395	—	—	1 1	Bund Packet	Messingstreifen und Schrauben	15	395	Aachen	K. E.-D. Cöln	
396	—	—	1	—	Muffengussrohr —	7	396	Duisburg	K. E.-D. Essen	57 cm lg.
397	—	—	1	Kanne	Oel —	15	397	Worms	Direktion Mainz	
398	—	—	1	„	Oel —	38	398	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
399	—	—	1	in Papier	eis. Ofen —	41	399	Fallersleben	K. E.-D. Hannover	
400	—	—	1 2	— —	Ofenrohr — eis. Kniee —	6	400	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
401	—	—	1	—	Ofenthür —	2	401	Göttingen	K. E.-D. Cassel	10 cm br.
402	—	—	1	Fass	Petroleum —	185	402	Appenweier	Badische Stsb.	
403	—	—	1	Bll.	Pflanzen —	32	403	Kehl	„	
404	—	—	1	Stroh	leb. Pflanzen (Weissdorn)	42	404	Hoerde	K. E.-D. Essen	
405	—	—	1	—	eisernes Pflugrad —	11	405	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
406	—	—	1	—	Puppenwagen —	4	406	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
407	—	—	1	—	eis. Rohr —	117	407	Eilg. Hagen	K. E.-D. Elberfeld	gekrümmt.
408	—	—	1	—	eis. Rohr —	43	408	Herne	K. E.-D. Essen	
409	—	—	1	—	gusseis. Rohr —	15,5	409	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	4 m lg.
410	—	—	1	Bund	3 eis. Rohre —	42	410	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
411	—	—	1	„	4 Rohre, 2 Blecheisen	—	411	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	3—4 m lg.
412	—	—	1	Kiste	Rosinen —	17	412	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
413	—	—	1	„	Rosinen —	10	413	Hückeswagen	„	
414	—	—	1	Ballen	Rosshaare —	18	414	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
415	—	—	1	—	eis. Roststäbe —	5	415	Hamburg	K. E.-D. Altona	58,5 cm lg.
416	—	—	1	Bund	Rundeisen —	48	416	Eicholzheim	Badische Stsb.	
417	—	—	1	„	10 Stg. Rundeisen —	18,5	417	Bückeburg	K. E.-D. Hannover	
418	—	—	1	Pack	leere Säcke —	45	418	Wasserleben	K. E.-D. Magdeburg	
419	—	—	1	„	leere Säcke —	11	419	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
420	—	—	1	Sack	leere Säcke —	25	420	Gr.-Peterwitz	K. E.-D. Kattowitz	
421	—	—	1	Pack	40 alte, leere Säcke —	18	421	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
422	—	—	1	„	leere Säcke —	14	422	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
423	—	—	1	Fass	Sauerkraut —	67	423	Durlach	Badische Stsb.	
424	—	—	1	—	hölzerne Säule —	9	424	Memmingen	Bayerische Stsb.	
425	—	—	1	—	2 rädr. Schiebekarre	123	425	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	
426	—	—	1	Bll.	Schinken —	18	426	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
427	—	—	1 1 1 2	— — — —	Schippe mit Holzstiel Blecheimer — Richtscheit — Latten —	—	427	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
428	—	—	1	Paar	Schlittschuhe mit 2 Lederriemen	—	428	Calau	K. E.-D. Halle a/S.	
429	—	—	1	Fass	ansch. Schmieröl etc.	140,5	429	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
430	—	—	1	—	Schrank- oder Spiegelaufsatz	1,5	430	Elberfeld	„	
431	—	—	1	Stück	Schrankverzierung —	2	431	Emden	K. E.-D. Münster	
432	—	—	1	Pack	eiserne Schrauben mit Muttern	27	432	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
432	—	—	1	Kiste	Schuhe, Taille, Seife, Bürste etc.	13	432	Posen	K. E.-D. Posen	
433	—	—	1	—	Schutzblech —	4	433	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
434	—	—	1	Ballen	Schürzensiamosen —	12,5	434	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
435	—	—	1	—	eisernes Schwungrad	15	435	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
436	—	—	1	—	alte Seegrasmatratze	13	436	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
437	—	—	1	—	gebrauchter Sessel —	10	437	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
438	—	—	1	Fass	Seife —	58	438	Herne	K. E.-D. Essen	
439	—	—	1	Ballot	1 Spiegel, 3 Schürzen, 1 Kleid u. Bettzeug	25	439	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
440	—	—	2	Stb.	Stahl oder Eisen —	40	440	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	viereckig.
441	—	—	1	Bd.	2 Stg. Stahl —	19	441	Hilchenbach	K. E.-D. Elberfeld	
442	—	—	1	Bund	4 Stg. Stahl —	39	442	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	dreieckig.
443	—	—	1	Pck.	2 Stb. Stahl —	3	443	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
444	—	—	1	Bund	26 Stg. Stahl —	16	444	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
445	—	—	4	Stäbe	□-Stahl —	14	445	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
446	—	—	1 1 1	Stange „ „	□-Stahl — Flachstahl — Flachstahl —	5,5 7,5 4,5	446	Malchin	Meckl. Friedr. Franzb.	3 m lg., 2,98 m lg., 1,54 m lg.
447	—	—	1	Sack	Steckrüben —	38	447	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
448	—	—	1	Beutel	Stiefel u. Wäsche —	5	448	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
449	—	—	1	Bll. in Leinen	Sträucher —	12	449	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
450	—	—	1	Pack	leb. Sträucher —	15	450	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
451	—	—	1	Wagen	Stückkohlen —	10 000	451	Dirschau	K. E.-D. Danzig	45245 Bsl.
452	—	—	1	Bund	2 Stühle mit Rohrsitz	11	452	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
453	—	—	19	Stück	Tannenbretter —	—	453	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	Streckenfund.
454	—	—	1	Korb	Thürangeln, Vieh- u. Kohlenlöffel	49	454	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
455	—	—	1	Pack	2 Thürgitter —	10	455	Haan	"	
456	—	—	1	Bund	Verpackungsringe —	10	456	Immendingen	Württemberg. Stsb.	
457	—	—	1	—	Wagenbock —	6	457	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
458	—	—	1	—	hölzerne Wagenstange	—	458	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
459	—	—	1	Pack	Wagenthürcharniere	12	459	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
460	—	—	1	—	Wandbrett (Kleiderriegel)	9	460	Frankfurt a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
461	—	—	1	—	Wassertrage —	1	461	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
462	—	—	1	Weidenkorb	anscheinend Wein —	180	462	Delitzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
463	—	—	1	Stck.	Winkeleisen —	11	463	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	5 m lg.
464	—	—	1	Pack	24 Winzerpfähle —	24	464	Babenhausen	Direktion Mainz	
465	—	—	1	—	Zinkrohr —	7	465	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
466	—	—	—	—	Zuckerrüben —	167	466	Gr.-Strehlitz	K. E.-D. Kattowitz	
467	—	—	3	Pack	leere, gebr. Zuckersäcke	75	467	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	D	1/2	2	Steigen	Möbel —	67	1	Budapest nyugoti p. u.	Ungarische Stsb.	von Wien St. E. G.
2	D W N	6751	1	Ballen	Leinwand —	30	2	Kecskemét	"	von Hronow.
3	H Z	400	1	Kiste	unbekannt —	52	3	Arad	"	von Bodenbach.
4	K	1/3	3	Bund	blaue Leinwand —	42	4	K.-K.-Félegyháza	"	von Friedek.
5	P S	1358	1	Kiste	Holzwaare —	126	5	Szeged	"	von Wien Nord.
6	W K S	44	1	Ballen	unbekannt —	44	6	Pozsony	"	von M. Rothwasser.
7	—	7	1	Kiste	unbekannt —	70	7	Temesvár Gyárváros	"	von Bodenbach.
8	—	—	2	Stück	Pumpenrohre —	80	8	Brassó	"	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 97. 11. Dezember 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Beabsichtigte Verwaltungsänderungen und Tariferhöhungen bei den dänischen Staatsbahnen.

Die jetzige Organisation der dänischen Staatsbahnen beruht auf einem Gesetz von 1892. Durch ein späteres Gesetz von 1898 wurde ein aus Reichstags- und Regierungsmitgliedern bestehender Ausschuss eingesetzt, um die bestehenden Staatsbahneinrichtungen zu prüfen und wegen etwaiger Organisationsänderungen Vorschläge zu machen. Dieser Ausschuss hat nun einen sehr gründlichen und umfassenden Bericht erstattet, der in den letzten Nummern des skandinavischen Eisenbahnblattes (Jernbanebladet), leider ohne Beifügung der Begründung, veröffentlicht wird. Wir theilen daraus einiges mit, was auch für unsere Leser um so mehr von Interesse sein dürfte, als sich in dem Bericht deutlich die Anschauungen der Angehörigen eines im wesentlichen demokratischen Staatswesens spiegeln und daher die dort gemachten Vorschläge ein Streiflicht auf die Grundsätze werfen, nach denen auch in anderen Ländern eine demokratische Regierung ihre Staatsbahnen verwalten würde. Auch lernen wir aus dem Bericht einige eigenartige Einrichtungen der dänischen Bahnen kennen, die in weiteren Kreisen noch nicht bekannt sein dürften.

Der Bericht behandelt zunächst die Organisationsfrage. Einig war der Ausschuss darin, dass die getrennten Behörden für Bau und Betrieb der Staatsbahnen zu einer vereinigt werden müssten. Der Bau neuer Bahnen müsse der Oberleitung des Staatsbahnbetriebes unterstellt werden. Auch dürfe die Leitung der Staatsbahnen nicht einer einzelnen Person, dem Generaldirektor, übertragen bleiben, sondern einer Behörde, der Generaldirektion. Diese soll aus einem Generaldirektor und vier Direktoren bestehen, und zwar einem Direktor für die Betriebsangelegenheiten, einem solchen für Bahnunterhaltung und Bau, einem für das Maschinenwesen und einem für Rechnungs- und Tarifsachen. Der Generaldirektor soll Vorsitzender der Direktion sein und die Sitzungen leiten, zu seinem Geschäftskreis sollen das Etatswesen, die Organisations- und Personalsachen gehören. Ihm beigegeben ist ein Büro (Kontor) mit einem Vorstand. Zur Betriebsabtheilung gehört auch ein Seefahrtsvorstand, dem die Dampffähren und Dampfschiffe unterstellt sind. Die Verfassung der Direktion soll kollegialisch sein. Eine grosse Anzahl wichtiger Sachen muss in den wöchentlich mindestens ein Mal abzuhaltenden Direktionssitzungen berathen werden, darunter alle Sachen, welche dem vorgesetzten Minister der öffentlichen Arbeiten zur Entscheidung zu unterbreiten sind. Die Beschlussfassung erfolgt durch Abstimmung, bei der für den Fall von Stimmengleichheit die Stimme des Generaldirektors den Ausschlag gibt. In Bezug auf die Leitung des Streckendienstes gehen die Meinungen des Ausschusses auseinander. Die einen wollen kollegiale Betriebsdirektionen, die anderen verantwortliche Einzelbeamte (Betriebs-, Schifffahrts-, Maschinen- und Telegrapheninspektoren sowie Bahningeniöre) eingesetzt wissen. Jedenfalls soll das ganze Staatsbahnnetz in vier Distrikte eingetheilt werden.

Auch über die Zweckmässigkeit eines Landeseisenbahnraths konnte man sich nicht verständigen. Die von der Regierung ernannten Ausschussmitglieder und einige andere waren gegen die Einsetzung eines solchen, die Mehrzahl dafür. Nach deren Ansicht soll dieser Eisenbahnrath alle dem Landtag vorzulegenden Sachen, insbesondere den Jahresetat und andere Angelegenheiten von grundsätzlicher Bedeutung vorberathen. Der Eisenbahnrath soll aus 19 Mitgliedern bestehen, von denen je 7 von jeder der beiden Reichstagskammern gewählt werden, während die übrigen 5 aus den Mitgliedern der Generaldirektion bestehen sollen. Aus den weiteren Vorschlägen interessiren u. a. die Bestimmungen über die Gehälter (1 Krone zu 100 Oere = 112,5 Pf.): Der Generaldirektor erhält 10 000 Kr., steigend jedes 3. Jahr um 1 000 Kr. bis zu 13 000 Kr., die Direktoren erhalten 7 200 - 9 600 Kr., die Bezirksvorstände 4 500 — 6 300 Kr., die Verkehrs- und Maschinen-

inspektoren, die Bahn-, Maschinen- und Telegrapheningeniöre erhalten 3 600–5 100 Kr.; zu dieser Gehaltsklasse gehört auch der Stationsvorsteher des Kopenhagener Hauptbahnhofs, während andere Stationvorsteher I. Kl. 3 000–4 300 Kr. Gehalt beziehen. Die Abstufungen der Stationen nach ihrer Bedeutung sind sehr zahlreich, es gibt deren 7. Die Stationsvorsteher der 7. Klasse beziehen ein Gehalt von 1 200–1 700 Kr. Es gibt 15 Gehaltsklassen, die 14. geht von 840–1 240 Kr. jährlich; zu ihr gehören die Portiers, die Stationsboten und die Brückenwärter. Sehr merkwürdig ist die Bestimmung für die 15. Gehaltsklasse: sie umfasst u. a. Schreiber, Billetdrucker, Telegraphisten, Stationsarbeiter, Bahn- und Telegraphenarbeiter, Handwerker und Arbeiter, soweit sie feste Anstellung erhalten. Die Gehälter für diese Klasse werden nach Maassgabe der Etatsbewilligung entweder monats-, wochen-, tag- oder stundenweise nach „Uebereinkommen" festgesetzt. Hiernach kennt die dänische Organisation einen Unterschied zwischen Gehalt und Lohn nicht, wie auch der Ausdruck für beide „Lönning" derselbe ist. Wohnungsgeld gibt es nicht, freie Dienstwohnung erhalten nur Stationsvorsteher, Lokomotivmeister u. e. a. untere Bedienstete. Pensionsberechtigung wird nach 10 jähriger Dienstzeit gewährt. Mit vollendetem 70. Lebensjahr kann der Abschied nicht verweigert werden. Betriebsbeamte können ihn schon mit 65 Jahren verlangen.

Höchst eigenartig ist der offenbar ganz neue Vorschlag, allen Angestellten der 15 Gehaltsklassen einen Antheil am Reinertrag des Staatsbahnbetriebes zu gewähren! Wenn der Reinertrag eines Betriebsjahrs 2 % des beim Beginn des Jahres gebuchten Anlagekapitals übersteigt, so soll nach einer festgesetzten Abstufung von dem Mehrertrag ein Antheil unter die Angestellten zur Vertheilung gelangen, und zwar von dem Reinertrag zwischen 2 und 2½ % nicht weniger als die Hälfte, von den höheren Reinerträgen entsprechend geringere Beträge, von dem Reinertrag zwischen 4 und 5 % nur noch 5 %. Die so zur Vertheilung gelangende Summe wird in 12 000 gleichgrosse Loose getheilt, von denen eine bestimmte Anzahl auf die einzelnen Beamtenklassen vertheilt wird. So erhalten beispielsweise die Zugbediensteten 700 Loose, die Oberbeamten einschliesslich der Mitglieder der Generaldirektion 900 Loose.

Sehr interessant sind auch die Vorschläge für ein neues Tarifgesetz. Ein solches bestand schon bisher, dieses ist aber mit dem 1. April d. J. ausser Kraft getreten, jedoch sind seine Bestimmungen durch Ministerialverfügung für die Staatsbahnen als weiter gültig bestätigt. Die Vorschläge des eingesetzten Ausschusses gehen nun dahin, von neuem durch Tarifgesetz die Grundtaxen festzulegen. Die Mehrheit des Ausschusses will hierbei die Sätze des Personentarifs gegen die bisherigen erhöht wissen, und zwar in der

I. Klasse von bisher 6,35 Oere auf 6,80 Oere für das Kilometer,
II. „ „ „ 4,00 „ „ 4,30 „ „ „ „
III. „ „ „ 2,35 „ „ 2,50 „ „ „ „

Dieselbe Mehrheit schlägt unter Anschluss aller Kommissionsmitglieder, mit Ausnahme eines einzigen, vor, einen mässigen Zuschlag für Eilzüge und höhere Zuggattungen zu erheben; auch soll der bestehende Höchstsatz für weite Reisen (es kommen auf dänischen Staatsbahnen nur solche bis zu 556 km in Betracht) von 17 Kr. 50 Oere I. Kl., 11 Kr. II. Kl., 6 Kr. 50 Oere III. Kl. auf 20 Kr., 12 Kr. 50 Oere und 7 Kr. 50 Oere erhöht werden. Das Gepäckfreigewicht soll von 20 kg auf 25 kg heraufgesetzt, die Preise für Dauerkarten sollen überall erhöht werden.

Ebenso wird eine Erhöhung der Grundtaxen der Gütertarife vorgeschlagen. Die Mehrzahl will die jetzigen Einheitssätze für das Tonnenkilometer beim Eilstückgut von 18 Oere auf 20 Oere, beim Frachtstückgut und Eilwagenladungsgut von 9 Oere auf 10 Oere, beim allgemeinen Wagenladungsgut von 4,5 Oere auf 5 Oere und ausserdem die Expeditionsgebühr erhöhen. Ebenso geht ein Vorschlag dahin, die bestehende Packettaxe der Staatsbahnen zu erhöhen. Zur Zeit werden Staatsbahnfreimarken zur Frankirung der Packete im Werth von 20 Oere das Stück ausgegeben, ein Heft von 25 Stück kostet 4 Kr. 50 Oere. Packete bis zu 5 kg Gewicht sind mit 1 Marke, von 5–10 kg Gewicht mit 2, von 10–15 kg mit 3, von 15–25 kg mit 4 Marken zu bekleben. Der Preis der einzelnen Marke soll nun nach diesem Vorschlag auf 25 Oere, der des Heftes zu 25 Stück auf 6 Kr. erhöht werden. Solche Freimarkenpackete werden zwischen allen Stationen, Haltestellen und Fahrkartenverkaufsstellen der Staatsbahnen befördert. Auch eine geringe Erhöhung des Viehtarifs wird befürwortet.

Auch der jetzt geltenden billigen Beförderung der Post will man zu Leibe gehen. Die Post bezahlt jetzt auf den dänischen Staatsbahnen für die Beförderung eines Postwagens oder einer Postabtheilung 5,2 Oere für die dänische Meile (= 7,5 km) und jeden Fuss der Länge dieser Fahrzeuge bezw. Fahrzeugtheile. Man meint, die Post müsste den Tarif für Eilgut in Wagenladungen zahlen, dann würde schon 1 Mill. Kr. jährlich mehr herauskommen. Jedenfalls müsste die jetzt von der Post bezahlte Entschädigung um ⅓ erhöht werden.

Besonders durchgreifende Veränderungen werden im Freifahrtwesen beantragt. Da die Freifahrtbewilligung jetzt dem Ermessen des Ministers für öffentliche Arbeiten überlassen sei, so habe sie bei den grossen dieserhalb an ihn gestellten Anforderungen einen übermässigen Umfang angenommen. Jetzt haben nicht nur Eisenbahnbeamte und -Arbeiter freie Fahrt, sondern jeder Angestellte kann auch bis zu 24 Stück Familienfreifahrtscheine für seine Angehörigen erhalten. Freikarten erhalten ferner eine Anzahl höherer Hofbeamten, die Mitglieder des Reichstags, ein Theil der zum Geschäftskreis der Ministerien gehörenden Beamten, darunter sämmtliche Amtmänner (Landräthe), Polizei-, Post-, Zoll- und Telegraphenbeamte usw. Auch der König und die königliche Familie haben freie Beförderung. Der Werth aller dieser Freifahrtbewilligungen wird, abgesehen von denen der Eisenbahnbediensteten, auf 320 000 Kr. geschätzt. Es sollen nun hierin bedeutende Einschränkungen erfolgen. Insbesondere soll die den Nichteisenbahnbeamten gewährte freie Fahrt beseitigt, diejenige der Familien der Angestellten auf höchstens 12 Fahrten eingeschränkt, das ganze Freifahrtwesen soll durch das Gesetz geregelt werden.

So weit der im „Jernbanebladet" mitgetheilte Bericht. Leider gibt unsere Quelle weder etwas über dessen voraussichtliche weitere Behandlung an, noch theilt sie zu den einzelnen Punkten die Begründung mit, sondern verweist in dieser Beziehung lediglich auf die im Buchhandel erschienene Drucksache. So viel ist ja aber aus dem Mitgetheilten ersichtlich, dass es sich um eine Anzahl von Maassregeln handelt, um die Einnahmen der Staatsbahnen zu erhöhen, ihre Ausgaben zu vermindern. Das erstere soll in der Hauptsache durch Tariferhöhungen und Freifahrteinschränkungen, das letztere dadurch erreicht werden, dass man das Interesse jedes einzelnen Bediensteten an einer möglichst sparsamen Wirthschaft durch seine Betheiligung an einem Ueberschussantheil weckt.

Einen Schlüssel zu diesen Maassnahmen gibt der soeben veröffentlichte Geschäftsbericht der dänischen Staatsbahnen für das Betriebsjahr vom 1. April 1900 bis 31. März d. J. Zwar sind die Einnahmen noch gegen das Vorjahr gestiegen, aber die Ausgaben in noch viel höherem Maasse, und der Ueberschuss, der im Vorjahre noch 2 599 000 Kr. betrug, ist auf die winzige Summe von 330 000 Kr. gesunken. Dies ist um so beunruhigender, als das Herabgehen des Ueberschusses seit 1895/96 andauert. Damals betrug er noch 5 202 000 Kr., sank bis 1899/1900 auf die oben genannte Summe, also etwa die Hälfte, und ist jetzt völlig zusammengeschrumpft. Der Geschäftsbericht beginnt denn auch mit diesen unerfreulichen Thatsachen und untersucht die Ursachen dieses Niederganges: „Im allgemeinen wird er natürlich in die innigste Verbindung mit den neuen niedrigen Frachtsätzen gebracht, welche für den Güterverkehr mit dem 1. Januar 1897, für den Personenverkehr am 2. August desselben Jahres in Kraft traten. Jetzt, da die Erfahrungen mehrerer Jahre vorliegen, kann man doch inzwischen mit Bestimmtheit sagen, dass das Sinken des Staatsbahnüberschusses nicht oder doch nur zu einem geringen Theil in den Wirkungen des neuen Tarifes zu suchen, viel-

mehr anderen vom Tarif unabhängigen Ursachen zuzuschreiben ist, insbesondere 1. der unaufhörlichen Preissteigerung aller wichtigeren Verbrauchsgegenstände, 2. der Aufbesserung der Besoldungsverhältnisse bei dem grössten Theil der fest Angestellten in Verbindung mit einer allgemeinen Steigerung des Arbeitslohns. Hierzu kommt ein drittes, wenngleich weniger einflussreiches Moment, dass man in den letzten 5 bis 6 Jahren eine von der ganzen europäischen Entwickelung geforderte Aenderung des Betriebes durchgeführt hat, die in der vielleicht zum Theil über das Nothwendige hinausgehenden Vermehrung der Züge, in der Verwendung besserer, bequemerer, reinlicherer Wagen, in besserer Beleuchtung sowohl der Züge wie der Stationen, theilweise auch in der Beschleunigung der Züge zum Ausdruck kam.“ Der Bericht weist dann an der Hand eines umfangreichen Zahlenmaterials nach, dass der Verkehr in allen seinen Richtungen in dem Jahrfünft von 1896—1901 um rund 50 % gestiegen ist, während die Verkehrseinnahmen infolge der erwähnten Tarifherabsetzungen nur um 32 % zunahmen. Es wird ferner nachgewiesen, dass die Ausgaben im selben Jahrfünft um nicht weniger als 75 % gestiegen sind: diejenigen für Betriebskohlen sogar um 122 % (25,3 Oere für das Lokomotivkilometer 1900/01 gegen nur 11,4 Oere 1895/96) usw. Schliesslich heisst es recht bezeichnend: „Haben auch die neuen Tarife von 1897 nur einen geringen oder kaum einen Antheil an dem Sinken des Ueberschusses, so folgt daraus doch keineswegs, dass es ein unrichtiger Gedanke wäre, mit einer zweckmässigen Erhöhung der Tarife vorzugehen. Im Gegentheil beweist das obige, dass das Sinken wesentlich auf Umstände zurückzuführen ist, die dauernd sind oder wiederkehren können; da man sonach ein nennenswerthes Herabgehen der Ausgaben nicht erwarten kann und der Ueberschuss beinahe in Gefahr ist zu verschwinden, so scheint der Gedanke sich von selbst zu ergeben, dass man als Gegenmaassregel eine Einnahmevermehrung ins Auge fasst, die ohne Zweifel durch eine mässige Tariferhöhung für alle Verkehrsgattungen: Personen-, Güter- und Viehverkehr, erreicht werden kann.“

Die hier geltend gemachten Anschauungen der Verwaltung haben offenbar in dem von uns mitgetheilten Ausschussbericht ihren Ausdruck gefunden. Ueber sein weiteres Schicksal hoffen wir unseren Lesern in einiger Zeit näheres mittheilen zu können.

v. M.

Eisenbahnbetrieb und Ingeniör.

Im österreichischen Ingeniör- und Architektenverein hat der k. k. Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen Herr Gustav Gerstel am 9. November d. J. über den in der Ueberschrift bezeichneten Gegenstand einen Vortrag gehalten, dessen wesentlichen Inhalt wir in nachstehendem mittheilen. Die einflussreiche Stellung des Vortragenden im österreichischen Eisenbahnwesen verleiht seinen Worten zwar erhöhte Bedeutung. Wir müssen aber vorausschicken, dass der von ihm gegen die österreichischen Eisenbahntechniker erhobene Vorwurf einer nicht genügenden Schätzung und Kenntniss des Verkehrsdienstes (hier überall im Sinne von Betriebsdienst gebraucht) von uns auf seine Richtigkeit nicht geprüft werden kann, dass er aber jedenfalls auf die akademisch gebildeten Techniker bei den Eisenbahnverwaltungen im Deutschen Reich keinesfalls zutrifft.

Anknüpfend an die Thatsache, dass unter den im Verkehrs- und Telegraphendienste der österreichischen Staatsbahnen angestellten 4 166 Beamten nur 102 — also nicht ganz 2,5 % — akademisch gebildete Techniker sich befinden, wies der Redner zunächst darauf hin, dass die Wichtigkeit des Verkehrsdienstes allen denjenigen, welche zu leitenden Stellungen im Eisenbahnwesen aufsteigen wollen, eine ganz genaue und eingehende Kenntniss auch dieses Dienstzweiges nothwendig und geradezu unentbehrlich mache. Er meinte, die hauptsächliche Ursache, dass so wenige Techniker im Verkehrsdienst zu finden seien, liege in der nicht genügenden Schätzung und Kenntniss dieses Dienstzweiges. Diese beruhe auf einer Verwechselung desjenigen, was von dieser Thätigkeit in die äussere Erscheinung trete, und dessen, was ihr inneres Wesen bilde. Zweck des Vortrages solle nur sein, vielleicht eine bessere Einsicht auf diesem Gebiete anzubahnen und damit die Lust, sich diesem Dienste zu widmen, zu wecken und anzuregen. In anschaulicher Weise gab der Redner zunächst ein Bild derjenigen Zustände, aus denen sich der Eisenbahnverkehrsdienst von seinen ersten Anfängen an bis zu seiner heutigen Höhe entwickelt hat. Die Wiener Bahnhofs- und Betriebszustände aus dem Anfange der 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts wurden auf Grund zeitgenössischer Berichte in bezeichnender Weise geschildert und bildeten zu den heutigen, allen Zuhörern aus eigener Anschauung bekannten, grossartigen Verhältnissen den wirkungsvollsten Gegensatz. Welch' ein Wandel sich in dieser Beziehung vollzogen hat, davon diene als Beispiel die Thatsache, dass der Wiener Bahnhof der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1839 mit einem Flächenraum von 2,5 ha, 1 900 m Gleisen und sieben Weichen einzelnen der damals maassgebenden Persönlichkeiten als zu gross und zu geräumig angelegt erschien, während er jetzt eine Ausdehnung von 92 ha, 88 000 m Gleisen und 416 Weichen besitzt. In gleichen Verhältnissen aber, wie die Ausdehnung der Bahnanlagen gewachsen ist, hat sich auch die Schwierigkeit gemehrt, den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs und Betriebes gerecht zu werden. Der Redner schilderte die gewaltigen Fortschritte, welche der Bahnbetrieb im Laufe der Jahre auf allen seinen Gebieten, namentlich im Signalwesen, in der Fahrgeschwindigkeit der Züge, in der gleichmässigen Ausrüstung der Stationen, in zweckentsprechender Gestaltung der Betriebsmittel gemacht hat. „Mit Staunen blickt heutzutage selbst der Laie auf das Getriebe eines grossen Bahnhofs, wo Hunderte von Zügen mit bewundernswerther Regelmässigkeit und Sicherheit sich bewegen und den verschiedensten und hochgespanntesten Anforderungen in Schnelligkeit und Zweckmässigkeit gerecht werden. Doch erst, wenn man sich als Wissender in diese Erscheinungen vertieft, vermag man ganz zu ermessen, welch' eine Unsumme von geistiger Arbeit und von technischer Erfahrung, von Erfindungsgeist und sorgfältiger Erwägung, von eiserner Thatkraft und aufreibender Kombination dazu gehört haben, um im Laufe weniger Jahrzehnte das zu schaffen, was wir heute besitzen. So ist aus einem anfänglich mit den einfachsten Mitteln arbeitenden Handwerke heute eine eigene — ich wage es zu sagen — Wissenschaft geworden, welche die zu beherrschenden Massen durch ein kunstvolles System mit Sicherheit und Oekonomie lenkt und bewegt. Wenden wir uns aber den Grundlagen dieser Wissenschaft zu, so tritt uns da zunächst der Fahrplan entgegen — und welch' sinnreichen, die eingehendsten Vorstudien bedingenden Mechanismus lernen wir hier kennen! Nicht mehr — wie das anfänglich der Fall war — nach Viertelstunden sehen wir die Fahrzeiten bemessen, sondern die Minute gilt als Einheit und wird vom Fahrgast sorgfältig kontrolirt.

Für den Dienstgebrauch aber genügt auch dies noch nicht, sondern hier wird die einzelne Fahrzeit zwischen den Stationen auf Grund der Fahrgeschwindigkeit der Lokomotiven, wie der Widerstände durch Kurven und Steigungen auf Zehntelminuten berechnet und deren Abrundung auf ganze Minuten schon als Last empfunden. So stellte eine grössere Bahn vor wenigen Jahren das Ansuchen, zur Zeitgewinnung die Fahrzeit zwischen durchzufahrenden Mittelstationen nicht nach den abgerundeten Minuten ansetzen zu müssen, sondern von Haltepunkt zu Haltepunkt mit Zehntelminuten durchrechnen zu dürfen. Dadurch gewann sie für ihren wichtige Anschlüsse findenden Schnellzug auf seinem etwa 450 km langen Wege eine sehr ins Gewicht fallende Ersparniss von nicht weniger als 22 Minuten. Die Fahrordnung eines Zuges setzt sich aber nicht nur aus den Fahrzeiten, sondern auch aus seinen Aufenthalten zusammen, und diese letzteren sind fast das Ausschlaggebende für die verschiedenen Zuggattungen.

Jeder Personenzug muss in den Stationen so lange Aufenthalt nehmen, um mit Rücksicht auf die lokalen Verhältnisse und die durchfahrene Strecke die Maschine pflegen, die Wagen untersuchen lassen zu können, um ferner das Ein- und Aussteigen der Reisenden, den Uebergang derselben von einem Anschlusszuge, das Beistellen von direkten Wagen anschliessender Linien, von Aussichts- und Postwagen oder deren Abstellung zu ermöglichen und auch dem Postbetriebe, der Zollabfertigung in Grenzstationen gerecht zu werden.

Kurz sei erwähnt, dass die Einreihung direkter Wagen, so sehr diese auch dem Wunsche der Reisenden entsprechen, oft betriebserschwerend wirkt, denn es muss hierbei auf den

Zusammenfluss verschiedener solcher Kurswagen, auf den Umstand, ob nicht Kopfbahnhöfe, die den Zug in seiner Zusammenstellung umkehren, passirt werden, und endlich darauf Bedacht genommen werden, solche Wagen wieder mit möglichst wenig Zeitaufenthalt auf die Anschlusszüge überstellen zu können. Je mehr direkte Wagen mit Uebergang von oder nach Abzweiglinien ein Zug führt, desto mehr Verspätungsquellen sind gegeben, und dies um so mehr, als für die Anschlüsse auch meist der Zwang des Abwartens verbunden ist.

Während die Fahrzeit nach der Bauart von Bahn und Fahrbetriebsmittel eine gegebene feste Grösse ist, sind die Aufenthalte, wie sich schon nach der beiläufigen Aufzählung der bestimmenden Verhältnisse ergibt, sehr dehnbar, und verleiten nur zu gerne, günstigere Kreuzungen und bequemere Anschlüsse durch ihre Kürzung zu erreichen, die sich auf dem Papiere ganz harmlos ausnimmt, bei der Uebertragung in die Praxis aber zumeist einen weiteren Erklärungsgrund für zahllose und regelmässig wiederkehrende Verspätungen liefert, und der Durchführung zur Last legt, was eigentlich Schuld des Entwurfes war.

Es ist allerdings ausnehmend schwierig, allen schon berührten Verhältnissen, dann den hunderten und aberhunderten Anschlüssen im weitverzweigten und auf Umwegen sich wiederfindenden Bahnnetze, den Anforderungen des Fernverkehres wie des Nahverkehres, dem Sammeln der Reisenden von letzterem, dem Vertheilen auf den Nah- und Anschlussverkehr und all' den Interessen der berührten Orte, Städte und Gegenden Rechnung zu tragen, ohne die Oekonomie des Betriebes und dessen Regelmässigkeit zu schädigen.

Nehmen Sie, m. H., den Personenfahrplan irgend einer lebhaft befahrenen Bahn zur Hand und bedenken Sie sodann, wie fast jede darin enthaltene Ziffer auf Erwägungen, wie ich sie Ihnen andeutete, beruht, und Sie werden die Grösse der geistigen — und auch physischen — Arbeit zu ermessen vermögen, welche zur Fertigstellung eines solchen, falls er wirklich in den meisten Beziehungen gelungen sein soll, erforderlich ist.

So lange man sich mit den Anschlüssen im eigenen Netze bewegt, ist die Arbeit noch verhältnissmässig einfach, weil Vortheil und Nachtheil der einen oder anderen Lösung sich leichter abwägen lassen. Sehr erschwert wird die Aufgabe jedoch, sobald Anschlüsse an ein fremdes End- oder Zwischen-Bahnnetz mit all' seinen verschiedenen und dem eigenen oft gänzlich entgegengesetzten Interessen in Frage kommt.

Um auch in diesen Fällen einen Ausgleich zu erleichtern, treten bekanntlich zweimal im Jahre die Abgeordneten nahezu aller Bahnen Europas zu einem Fahrplankongress zusammen und suchen den gegenseitigen Anforderungen auf Grund von in grossen Zügen erstellten Fahrordnungen gerecht zu werden, nachdem vorher auf schriftlichem Wege gegenseitig Anbahnung gesucht sowie neue Züge oder Zugverbindungen wie deren Verbesserung angestrebt worden sind."

An der Hand eigener Erfahrung zeigte der Redner an verschiedenen schlagenden Beispielen, in welcher Weise es oft möglich ist, in dem grossen Getriebe des Verkehres durch zweckmässig angewandte kleine Mittel ganz überraschende Wirkungen zu erzielen, und fuhr sodann fort: „Im allgemeinen wird mit solcher Hast gearbeitet, dass man sich begnügt, das Bestehende, durch Jahre Geübte als das Beste und Unabänderliche anzusehen, anstatt jede Aenderung sofort darauf zu prüfen, ob sie nicht eine tiefergehende Umgestaltung bedingt.

Während in Oesterreich beispielsweise der Zonentarif eine solch' radikale Umgestaltung des Personenverkehres nach sich zog, dass es im Interesse der Verkehrssicherheit unerlässlich wurde, das ganze System der personenführenden Züge einem eingehenden, dem Fortschritte des Verkehrswesens zum dauernden Nutzen gereichenden Neustudium und einer radikalen Verbesserung zu unterziehen, reihte sich beim Güterverkehre im allgemeinen so allmählich Wagen an Wagen nach Maassgabe der vorhandenen Fracht. Genügte dies nicht, so legte man in den noch freien Zeiträumen Zug auf Zug ohne viel Wahl neu ein. So kam es auch, dass Fracht für die fernsten Stationen wie für die nächsten in fast jedem Zuge sich vereint fand, und dass derart die für weite Ferne bestimmten Massen, noch mehr aber das einzelne Stückgut bemüssigt war, alle Manipulationen auf allen Zwischenstationen mit ihren unendlichen Aufenthalten mitzumachen, trotzdem es deren an und für sich absolut nicht bedurfte."

Der Vortragende wies weiter darauf hin, dass es erst der neueren Zeit vorbehalten war, eine wesentliche Verbesserung im Gütertransportdienste einzuführen, indem man die Güterzüge für den Fern- und Nahverkehr sorgfältig schied, so dass diese verschiedenen Verkehrszweige sich nicht mehr gegenseitig in ihrer Abwickelung behinderten und aufhielten.

Sodann fuhr er fort: „Die Zusammenstellung des Zuges erfolgt bekanntlich mittelst d e s V e r s c h u b e s, jener zeitraubenden Verrichtung, welche infolge des in Europa bis zum heutigen Tage in Anwendung stehenden Buffer- und Kuppelsystems leider ganz ausserordentliche Opfer an Leben und Gesundheit des Bahnpersonals erfordert.

Der stete Umgang mit der Gefahr lässt diese eben anwachsen, und nützen Vorschriften dagegen wohl um so weniger, als die bei deren genauer Einhaltung bedingte Langsamkeit jeder Verschiebbewegung der sonstigen Raschheit im Eisenbahndienste zuwiderläuft und daher beim besten Vorsatze doch immer wieder ausser Acht gelassen wird. Um so dringlicher ist — neben der im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen nunmehr mit erneutem hohen Ernste behandelten Einführung eines neuen Kuppelsystems — die Verpflichtung für den denkenden Beamten, auf möglichste Vereinfachung aller Verschubbewegungen und damit Verringerung der Gefahrsmomente hinzuwirken.

Als Grundlage hierfür dient vor allem eine zweckdienliche Rangiranlage, wie es deren in Oesterreich — wie auch in anderen Ländern — jedoch nur noch sehr wenige gibt, weil sie einen überaus grossen Flächenraum beanspruchen. Wenn nun für das Beladen der Wagen in richtiger Folge, für das Bereitstellen derselben, für das Bei- und Abstellen auf den Zwischenstationen in wohl überlegter, umsichtiger Weise vorgesorgt würde, könnte der gefährliche Verschubdienst in ausserordentlicher Weise vereinfacht, und könnten weitere Gefahrquellen beim Verschube der Züge hintangehalten werden, und somit findet auch hier ein denkender, und zwar über seine Station hinaus denkender Beamter ein weiteres Feld für nutzbringende Bethätigung.

Der Verschub, der sonstige Dienst in der Station und für die Fahrt des Zuges auf der Strecke mit allen diesen Diensten innewohnenden Gefahren für Sicherheit von Person und Eigenthum wird nach zahlreichen bestimmten Vorschriften ausgeübt, und kommen wir da zu einem, gerade von mir in meiner Stellung nur mit grösster Vorsicht zu besprechenden Kapitel."

Im weiteren Verlaufe seines Vortrages führte der Redner sodann ungefähr folgendes aus:

„In den ersten Anfängen des Eisenbahnbetriebes standen den neu gegründeten Verwaltungen für ihren Dienst meist nur minder gebildete und wenig intelligente Kräfte zur Verfügung, und man hielt es daher für geboten, den Dienst bis in die kleinsten Einzelheiten durch Vorschriften zu regeln, für jeden möglichen Fall vorzudenken und die Mittel zu seiner Verhütung oder Behandlung anzugeben. So war der eigenen Beurtheilung des Beamten jeder freie Spielraum entzogen, und die Dienstvorschriften gestalteten sich mehr und mehr zu einem — man verzeihe mir den Ausdruck — Rezeptenbuche für Vorbeugung und Heilung aller möglichen, beim Eisenbahnbetriebe vorkommenden Schäden. Auf diese Weise erklärt es sich denn auch, dass seitdem jedes aussergewöhnliche Betriebsereigniss sofort zu Veranlassung einer neuen Vorschrift oder zur Aenderung einer bestehenden genommen wird, und dass dadurch die verschiedenen Dienstanweisungen geradezu lawinenartig angeschwollen sind und immer noch weiter anschwellen. Leider ist auch in Deutschland seit Jahrzehnten ein ganz ähnliches System wie bei uns im Schwange, und hat sich auch dort derartig eingebürgert, dass es jetzt ganz unmöglich sein würde, innerhalb eines kürzeren Zeitraumes und ohne Einschaltung eines längeren Uebergangsstadiums damit zu brechen. Wie sehr man sich aber in Oesterreich und in Deutschland daran gewöhnt hat, bei der Schulung und Ausbildung des Eisenbahnpersonals sich nicht an den Verstand, sondern an die Gedächtnisskraft der Beamten zu wenden, geht daraus hervor, dass die Vorschriften der englischen Bahnen für den Verkehrs- und Betriebsdienst in einer mir vorliegenden deutschen Uebersetzung 130 Seiten einnehmen, während die für Deutschland gültigen gleichen Bestimmungen bei gleichem Druck und in gleichem Format 200 Seiten und die österreichischen sogar 330 Seiten — also nahezu den dreifachen Raum! — beanspruchen würden. Sollte es nun nicht richtiger sein, den Beamten im praktischen Dienste dahin zu erziehen und auszubilden, dass er — wie in England — bestimmte wichtige und leitende Grundsätze sich einprägt und aneignet, um sie später nach eigenem selbständigen Erwägen und Ermessen im einzelnen Falle richtig anwenden zu können? Während der österreichische Stations- und Verkehrsbeamte sich heutzutage begnügt, alle erlassenen Dienstvorschriften auswendig zu lernen, und später seine eigene Geistesarbeit darauf beschränkt, sich im gegebenen Momente zu vergegenwärtigen, welche von den unzähligen Einzelbestimmungen für den ihn gerade beschäftigenden Betriebsvorfall zutrifft und anwendbar ist, würde sicherlich ein zu selbständigem Denken erzogener Beamter in schwierigen und verantwortlichen Lagen sich zu weit thatkräftigerem Eingreifen befähigt und berufen fühlen.

Sie mögen nun selbst, m. H., hieraus entnehmen, welch' ausserordentlichen Werth es haben, welch' grosse Vortheile es bieten würde, wenn möglichst viele technisch durchgebildete und zum systematischen Denken erzogene Kräfte sich dem Verkehrsdienste widmen und ihm damit eine bei uns heute nicht gekannte freie Beweglichkeit, einen rascheren Fortschritt und höhere Ausbildung sichern würden. Ich bin auf den Einwand gefasst, m. H., dass durch alles dies denn doch nicht das den akademisch gebildeten Techniker Abschreckende des niederen Betriebsdienstes mit all' seinen unausweichlichen An-

hängseln, wie Kassendienst usw., beseitigt würde. Ich würde in der Leistung solchen Dienstes aber auch kein Unglück erblicken, denn der für einen höheren Posten sich qualifizirende Beamte muss eben jeden Zweig des Bahndienstes kennen lernen, wie ja auch der Maschineningeniör sich nicht scheut, selbst an der Drehbank zu stehen, und wie der Bauingeniör mit Kelle und Mörtel muss hantiren können.

Mögen sich auch noch so viele Techniker dem Betriebe widmen, immerhin werden sie nur einen kleineren Prozentsatz des gesammten Verkehrspersonals bilden. Damit aber wird von selbst die Gewähr des rascheren Vorwärtskommens und rascherer Ueberwindung der unteren, dem Geiste weniger Anregung bietenden Stellen gegeben sein.

Ich selbst habe seiner Zeit die gleiche Missachtung gegen den Verkehrsdienst gehegt, wie die meisten technischen Kollegen, und erst in späten Jahren wurde ich durch fremden Zwang, gegen meinen Willen, dem Betriebe zugeführt. Bald aber lernte ich das sich mir hier aufthuende weite Gebiet, das der Verbesserung und Vervollkommnung noch so ausnehmend weiten Spielraum eröffnet, in hohem Grade werthschätzen. Da mir der Vergleich mit dem Dienste eines Bauingeniörs in höherer Stellung aus eigener Erfahrung ermöglicht war, so vermochte ich beide Dienste gegen einander abzuschätzen, und wurde aus einem Saulus bald ein begeisterter Apostel und Anhänger dieser hier vorgetragenen neuen Lehre.

Sollten daher meine Ausführungen Sie, m. H., veranlassen, über die von mir besprochene Frage näher nachzudenken, so glaube und hoffe ich zuversichtlich, dass bald bei Ihnen eine wesentlich andere Anschauung über den vom akademisch gebildeten Techniker bislang scheu gemiedenen Verkehrsdienst zum Durchbruche kommt, und dass sich auf diese Weise demnächst ein neues, schönes Feld für viele unserer Berufsgenossen zu wirkungsvoller Bethätigung ihrer Kräfte eröffnen wird."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Zugverspätungen.** Der Nachweisung über die auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) während der Dauer des Sommerfahrplans (Mai bis September d. J.) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen ist folgendes zu entnehmen: Die Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete betrug 48 und deren Gesammtlänge Ende September d. J. 42 383 km, davon zweigleisig 15 737 km. Befördert wurden: 179 713 Schnellzüge, 1 306 000 Personenzüge und 703 767 gemischte Züge.

Geleistet wurden im ganzen 101 384 098 Zugkm, d. i. im Tagesdurchschnitt 662 641 und auf 1 km Betriebslänge im fünfmonatlichen Durchschnitt 2 392 Zugkm. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich insgesammt 17 901 Züge verspätet, und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 10 196, durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 7 705 Züge. Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen im ganzen auf 1 000 Züge 3,5, auf 1 000 000 Zugkm 76,0. Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug insgesammt 7 027.

— In der **Staatsbahnwagenkonferenz** vom 3. und 4. d. Mts. wurde zunächst durch eine Ergänzung der Staatsbahnwagenvorschriften bestimmt, dass die SS-Wagen (Schienenwagen mit einem Ladegewicht von 20 t und mehr) ausschliesslich für Güter zu verwenden sind, welche wegen der Schwere oder der räumlichen Ausdehnung der einzelnen Stücke auf kleinere Wagen nicht verladen werden können. Desgleichen sollen die offenen Spezialwagen von 8 m Länge und darüber auch auf dem Rückwege zu ihrem Heimathsbezirke vorzugsweise nur zur Verladung von besonders sperrigen und leicht wiegenden Gütern gestellt werden. Der Direktion Köln wurde der Auftrag ertheilt, in Gemeinschaft mit der Direktion Magdeburg mit den zum internationalen Verbande gehörigen belgischen und französischen Bahnen über eine Ergänzung des Reglements für diesen Verband zu verhandeln, durch welche die Zulässigkeit der Benutzung der auf dem Heimwege befindlichen Wagen des Staatsbahnwagenverbandes in unzweifelhafter Weise umgrenzt wird. Weitere Verhandlungsgegenstände betrafen Vorschriften über die Aufstellung und den Austausch der von den Zugführern anzufertigenden Aufschreibungen der im Zuge befindlichen Güterwagen sowie über Abänderung und Ergänzung der für diese Zwecke in Gebrauch befindlichen Muster. Gn- und Gnl-Wagen — d. h. bedeckte Güterwagen mit Luftbremse oder Leitung, Dampfleitung oder sonstigen Einrichtungen versehen, durch welche der Wagen zur Benutzung als Gepäckwagen oder in Schnell- und Personenzügen besonders geeignet erscheint — sind bisher Spezial- oder Stationswagen. Die Beschlussfassung auf einen Antrag der Direktion Elberfeld, diese Wagen, soweit sie nicht Stationswagen, d. h. an einer bestimmten, an ihnen angeschriebenen Station stationirt sind, ihrer Eigenschaft als Spezialwagen zu entkleiden, wurde vertagt, bis festgestellt sein wird, wie viel weitere Spezialwagen dieser Gattung entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrs in Stationswagen umzuwandeln sein möchten, wenn die übrigen gänzlich freizügig gemacht worden. Die nächste Konferenz wird am 3. Juli 1902 in Stettin tagen.

— **Erweiterung und Ergänzung der preussischen Staatsbahnen.** Die Nachricht, dass in der nächsten Landtagstagung für Erweiterung und Ergänzung der Staatseisenbahnen Kredite in Höhe von 500 000 000 ℳ gefordert werden würden, damit den Arbeitslosen Beschäftigung gewährt werden könne, trifft den „Berl. Pol. Nachr." zufolge nicht zu. Es liegt allerdings in der Absicht, die sog. „Sekundärbahnvorlage" umfangreicher zu gestalten als die für die letzte Session bestimmte. Ausser den damals bereits zur Vorlage reifen Bahnlinien sind inzwischen noch eine Reihe weiterer neuer Linien, deren Herstellung dringlich erscheint, so weit vorbereitet, dass deren Aufnahme in die nächstjährige Eisenbahnvorlage in Aussicht genommen werden kann. Wie dies im einzelnen sich gestalten wird, hängt von den Verhandlungen zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister ab, welche noch nicht begonnen haben dürften. Von der Angabe einer Endsumme des zu fordernden Eisenbahnkredits kann in diesem Stadium noch nicht die Rede sein.

— **Bezirkseisenbahnrath für die Bezirke Berlin und Stettin.** Am 6. d. Mts. trat in Berlin unter Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten, Wirklichen Geheimen Oberregierungsraths Kranold der Bezirkseisenbahnrath für die Bezirke Berlin und Stettin zu seiner diesjährigen ordentlichen Herbstsitzung zusammen. Auf der Tagesordnung standen Mittheilungen über wichtigere im Personen- und Güterverkehr theils durchgeführte, theils beabsichtigte Aenderungen und über die für den Sommerfahrplan 1902 in Aussicht genommenen Aenderungen. Ausserdem war ein Gutachten darüber abzugeben, ob für die Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Steinkohlentheerpech von den östlichen und mitteldeutschen Versandbezirken nach dem Königreich Sachsen und dem westlichen Bedarfsgebiete auf Grund der Sätze des Rohstofftarifs ein wirthschaftliches Bedürfniss anzuerkennen ist. Der Bezirkseisenbahnrath erkannte das Bedürfniss für Verwohlfeilerung der Pechfrachten an und beschloss zu befürworten, dass Steinkohlentheerpech allgemein in den Rohstofftarif aufgenommen wird.

— **Bezirkseisenbahnrath für die Direktionsbezirke Frankfurt a/M., Cassel und Mainz.** Im Anschluss an die Ausführungen in Nr. 92 S. 1422 d. Ztg. über den Antrag des Fabrikbesitzers Ferdinand Wüstefeld und Genossen, betreffend Ermässigung der Lagerplatzmiethen für Lagerung von Massengütern, dürfte die Mittheilung von allgemeinem Interesse sein, dass der ständige Ausschuss des Bezirkseisenbahnraths in seiner am 26. November d. J. stattgehabten Sitzung den in der Sitzung vom 19. Oktober d. J. gestellten Antrag des Geheimen Kommerzienraths Michel-Mainz in der nachstehenden, erweiterten Fassung einstimmig annahm:

„Der Bezirkseisenbahnrath wolle die Direktionen in Frankfurt a/M., Cassel und Mainz ersuchen, die Pachtsätze für Lagerplätze, sofern sie nicht durch öffentliches Ausgebot regulirt werden nach billigen Gesichtspunkten in mässiger Höhe festzusetzen, und dafür Sorge zu tragen, dass ein gewisser Theil der vorhandenen Lagerplätze zur vorübergehenden Benutzung als öffentlicher Lagerplatz unverpachtet bleibt. Der Bezirkseisenbahnrath ist der Ansicht, dass der Unterschied in den Pachtsätzen für Lagerplätze, die unbebaut bleiben sollen, und solchen, welche Pächter auf eigene Kosten bebauen dürfen, mit 50 % Zuschlag für letztere zu hoch bemessen ist. Der Bezirkseisenbahnrath erachtet ferner den § 12 der Allgemeinen Bedingungen für die Verpachtungen von Lagerplätzen nach zwei Richtungen hin für abänderungsbedürftig, und zwar ist: a) die Kündigungsfrist erheblich zu verlängern für Plätze, deren Bebauung gestattet

wird, unbeschadet der Bestimmungen des § 13 und b) die Kündigungsfrist thunlichst auf einen Monat zu verkürzen, wenn es sich um andere Plätze handelt und diese kurze Kündigungsfrist von dem Pächter gewünscht wird"

Diesen Antrag erhob der Bezirkseisenbahnrath in seiner am 27. November d J. abgehaltenen Sitzung unverändert und einstimmig zum Beschluss.

— **Undurchlässige Befestigung von Viehrampen.** Hierüber verbreitet sich ein an die königliche Eisenbahndirektion zu Cassel gerichteter, den übrigen Eisenbahndirektionen nachrichtlich mitgetheilter Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten. Es heisst dort: „Die Mehrzahl der Direktionen hat sich dagegen ausgesprochen, dass auf Stationen mit geringem Viehverkehr von einer undurchlässigen Befestigung der festen Laderampen abgesehen und zur Verladung von Vieh fahrbare Rampen verwendet werden. Es wird besonders hervorgehoben, dass das Ein- und Ausladen lebender Thiere auf fahrbaren Rampen mühevoller, langsamer und weniger sicher vor sich gehe, insbesondere seien starke Rinder und Pferde schwer zu bewegen, die schwankende Rampe zu betreten. Auch werde durch die Querstellung der Rampe auf der Ladestrasse sowie durch die Aufstellung der Thiere und der Transportwagen der übrige Freiladeverkehr sehr behindert. Endlich seien fahrbare Rampen leicht Beschädigungen ausgesetzt und lassen sich wegen der Fugen und Tretleisten nur schwer reinigen.

Was ferner die Verringerung der Ansteckungsgefahr bei Verladung an verschiedenen Stellen der Ladestrasse anbetrifft, so sind die meisten Direktionen der Ansicht, dass sich die am Fusse der festen Rampe ansammelnden Krankheitsstoffe durch sachgemässe und gründliche Spülung unschwer beseitigen lassen, wogegen der öftere Wechsel der Verladungsstelle unter Umständen gerade zu einer Vermehrung der Ansteckungsgefahr führen könne, indem nach und nach die ganze Ladestrasse von Krankheitskeimen verseucht würde, deren Beseitigung alsdann mit erheblichen Kosten verbunden wäre. Hiernach wird es sich im allgemeinen empfehlen, überall dort, wo feste Rampen bereits vorhanden sind oder sich später als nothwendig herausstellen sollten, diese auch zur Viehverladung zu benutzen und unter Verwendung der hierfür im Etat bewilligten Geldmittel mit undurchlässigem Pflaster zu versehen, was um so mehr angezeigt erscheint, als die für undurchlässige Befestigung der Rampenoberfläche aufzuwendenden Geldmittel sich meistens nicht viel höher stellen werden, als die für die Beschaffung fahrbarer Rampen. Es findet sich jedoch nichts dagegen zu erinnern, dass auf den Stationen, wo fahrbare Rampen bereits im Gebrauch sind, diese auch weiter verwendet werden.

Hinsichtlich der Befestigung der Rampenoberfläche hat sich nach dem übereinstimmenden Urtheile der Direktionen bisher Reihenpflaster aus Schlacken-, Basalt- oder Granitsteinen auf Sandbettung oder, falls schwere Gegenstände zur Verladung gelangen, auf einer 15-20 cm starken Betonunterlage gut bewährt. Zum Vergiessen der Fugen wird eine Mischung aus Asphalt, Goudron, Theer und Sand besonders dann empfohlen, wenn noch auf ein Setzen des Schüttungsmaterials zu rechnen ist, anderenfalls genügt reiner Cementmörtel.

Falls trotz vorstehender Ausführungen auf einzelnen Stationen mit festen Rampen infolge besonderer örtlicher Verhältnisse die Beschaffung beweglicher Rampen dennoch als nothwendig erachtet werden sollte, so sind die erforderlichen Anträge in den Etatsmeldungen aufzunehmen."

— **Eisenbahnunfall auf Bahnhof Frankfurt a/M.** Der Orientexpresszug Ostende-Wien, der am 6. d. Mts. früh 3 Uhr 33 Min. in Frankfurt a/M. fällig war und mit anderthalbstündiger Verspätung dort eintraf, fuhr mit voller Geschwindigkeit über den Prellbock durch die Schranke, den Querbahnsteig, rannte die massive Steinmauer zusammen und gelangte bis in den südlichen Wartesaal II. Klasse. Der Zug bestand aus Maschine, Tender, Packwagen und fünf Personenwagen. Maschine und Tender standen mitten im Wartesaal, der Packwagen auf dem Querbahnsteig, der folgende Wagen entgleiste, die übrigen Personenwagen blieben auf dem Gleise stehen und konnten gleich nach dem Unfall abgelassen werden. Im Zuge befanden sich nur etwa 6 bis 8 Personen, die mit dem Schrecken davon gekommen sind. Auch der Bahnhof war zu der Zeit nicht belebt. Im Wartesaal hatten nur zwei Reisende Platz genommen, die sich noch rechtzeitig vor den zusammenstürzenden Steinmassen retten konnten. Die Aufräumungsarbeiten nahmen den ganzen Tag in Anspruch. Personen sind bis auf leichte Quetschungen des Lokomotivführers und eines im Wartesaal Anwesenden nicht verletzt. Der Materialschaden ist erheblich. Ursache ist zu schnelle Einfahrt. Ob ein Verschulden vorliegt, muss noch festgestellt werden.

— **Zum Eisenbahnunglück bei Buir (Horrem).** In der letzten Versammlung des Architekten- und Ingeniörvereins für Niederrhein und Westfalen gab Bau- und Betriebsinspektor Kiel von der Betriebsinspektion 2 Köln den Mitgliedern eine fachmännische Darlegung des Eisenbahnunglücks bei Buir und dessen vermuthlicher Ursache. Der Redner, dem die Strecke unterstellt ist und der die Aufräumungsarbeiten an der Unfallstelle leitete, schilderte den Verlauf des Unglücks und ging dann zur Besprechung der Frage über: Worin besteht die Ursache des Unfalles? Das Gleis war sehr gut verlegt; die entgleiste Maschine, die unzählige Male diese Strecke befahren hat, wies keinen Mangel auf. Es muss also etwas aussergewöhnliches den Unfall herbeigeführt haben. Das Nachbargleis (Köln-Düren) war im Umbau begriffen; der Umbau fand aber nicht an der Unfallstelle statt. Am 5. November, also vor reichlich drei Wochen, ist an der betreffenden Stelle zuletzt gearbeitet worden. Die ausgewechselten Schienen werden zu zweien in kurzen Abständen in die Mitte zwischen beide Gleise gelagert, während die Schwellen und Laschen ausserhalb der Gleise gepackt werden. Dass die alten Schienen nicht zu nahe an den Gleisen gelegen haben, davon haben sich der Redner, die Sachverständigen der Eisenbahndirektion, der Vertreter des Eisenbahnministers und der Vertreter des Reichseisenbahnamts überzeugt. Seit dem 5. November sind alle Züge, auch die entgleiste Lokomotive, ohne dass die Lokomotivführer irgend etwas bemerkt haben, schlank und gut über die betreffende Stelle hinweggefahren. Eine Nachlässigkeit bei der Ausführung der Umbauarbeiten scheint demnach ausgeschlossen. Vor dem Unfalle lagen an dem Entgleisungspunkte die gelagerten Schienen zwischen beiden Fahrgleisen nebeneinander mit dem Kopfe dem Fahrgleis zugekehrt. Nach dem Ereignisse fand man die dem Fahrgleis zunächst gelegene Schiene um 1—1,5 m vorgeschoben, mit dem einen Ende um etwa 30 cm zur Seite gedrückt und mit dem Schienenfuss der Fahrschiene zugekehrt. Das Vorderende war an dem Entgleisungspunkt auf 84 cm zersplittert, und das konnte nur durch einen recht unelastischen Stahl herbeigeführt worden sein; das Vorderende war ungefähr in 20 Stücke zersplittert, von denen zwei bis drei innerhalb und acht ausserhalb gefunden wurden. Der Schienenfuss war ziemlich vollständig erhalten. Aus der Art der Zertrümmerung der Schiene ist zu schliessen, dass das Stück sehr heftig gegen den Kopf und nur an einer Ecke desselben getroffen wurde. An dem betreffenden Stück zeigte sich an der Kante eine starke Pressung und auf dem Steg der Bruchtheile entdeckte man leichte Schrammen, wie man solche auch an dem grossen Stück der Schiene bemerkte. Auch am Untertheil der letzteren deuteten mehrere Eindrücke darauf hin, dass der Spurkranz des Lokomotivrades darüber gelaufen ist. An den Splittern des Schienenkopfes zeigte sich aber keine Verbiegung, und daher muss angenommen werden, dass der Stoss ziemlich centrisch auf die Schiene gekommen ist, denn sonst würde sich die Wirkung des Stosses auf die Schiene übertragen haben. Das Rad muss also sehr kräftig aufgestossen sein. Aus diesen Umständen ist es sowohl des Redners wie aller Fachleute Ueberzeugung, dass eine alte Schiene auf der Fahrschiene aufgelegen habe. Dass sich dies von einem einzelnen Mann ausführen lässt, hat der Redner sofort an Ort und Stelle durch verschiedene Arbeiter versuchen und feststellen lassen. Alles dies drängt zu der Ansicht, eine Absicht anzunehmen. Nach dem Befunde bleibt also nur die Möglichkeit, dass sich ein Unbefugter auf den Bahnkörper geschlichen und die Schiene auf die Fahrschiene gelegt hat.

— **Das neue „Vieh-Kursbuch".** Die königliche Eisenbahndirektion Berlin hat eine Zusammenstellung von Zugverbindungen für den Thierverkehr herausgeben lassen, welche den gesammten Verkehr zwischen den Provinzen Preussen, Pommern, Brandenburg einerseits und Bayern, den sächsischen und rheinischen Bezirken andererseits, ferner zwischen Oldenburg, Holstein und dem Osten sowie Schlesien umfasst. In der Zusammenstellung, die hauptsächlich für den Bezug und Versand nach entfernten Gebieten bestimmt ist, sind die Zugverbindungen für die Beförderung bis Berlin und für die Weiterbeförderung von Berlin übersichtlich dargestellt. Abdrücke dieser Zusammenstellung können von den Eilgut- und Güterabfertigungsstellen der Eisenbahndirektion Berlin zum Preise von 20 ₰ bezogen werden.

Solche Vieh-Kursbücher werden auch von den anderen Eisenbahndirektionen für ihren Bezirk herausgegeben.

— **Eisenbahn Münster a/St.-Scheidt.** Der „Reichs- u. preuss. Staats-Anz." veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb der auf preussischem Staatsgebiet gelegenen Strecken einer zweigleisigen, vollspurigen Haupteisenbahn von Münster a/St. nach Scheidt durch die Aktiengesellschaften der pfälzischen Nordbahnen und der pfälzischen Ludwigsbahn.

Es ist dies die Bahn, zu der bekanntlich aus Reichsmitteln ein Zuschuss von 10 720 000 ℳ bewilligt worden ist.

— **Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.** Die Gesellschaft hat einem Aktionär auf

Anfrage mitgetheilt, dass sie beabsichtigt, die Strecke von der Warschauer Brücke über das Hallesche Thor bis zum Potsdamer Platz im Januar n. J. in Betrieb zu nehmen. Der Betrieb soll dann im Laufe des ersten Vierteljahres auf die Gesammtstrecke, d. h. bis zum Zoologischen Garten, ausgedehnt werden. Im Jahre 1902 führt gemäss den bestehenden vertraglichen Bestimmungen die Firma Siemens & Halske den Betrieb, die für dieses Jahr das in der Bahn angelegte Kapital mit 4 % zu verzinsen hat. Ueber die Fahrpreise lässt sich vorläufig nur sagen, dass sie sich im allgemeinen denen der Stadtbahn anschliessen werden; im einzelnen sind sie noch nicht genau festgestellt.

— **Gewährung von freier Fahrt aus Anlass der Weihnachtsferien.** Mit Entschliessung des bayerischen Staatsministeriums des königlichen Hauses und des Aeussern wurde bereits seit dem Jahre 1882 den Kindern von Beamten und Bediensteten, welche — mangels entsprechender Bildungsanstalten am Dienstwohnorte ihrer Eltern — auswärtige Bildungsanstalten zu besuchen veranlasst sind, freie Fahrt von den Bildungsanstalten in die Heimath und wieder zurück an den regelmässigen Osterferien und am Schulschlusse gewährt. Auf Grund neuerlicher Verfügung genannten Staatsministeriums werden diese Freifahrten nunmehr auch auf die Weihnachtsferien ausgedehnt.

— **Verwerthung der Kalkrückstände aus den Mischgasanstalten.** Die seit längerer Zeit von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltueg durchgeführten Versuche mit der Verwendung von Kalkschlamm, der bei der Acetylengaserzeugung angefallen ist, an Stelle von Aetzkalk in Lokomotivspeisewasser-Reinigungsanlagen hatten ein befriedigendes Ergebniss und wird diese Verwendung künftig in ausgedehntem Maasse stattfinden. In der neuen Mischgasanstalt zu München, woselbst täglich bis zu 2 500 kg Kalkschlamm anfallen, wurden Dehne'sche Filterpressen aufgestellt, mit welchen der Kalk in Kuchenform ausgepresst wird. Der Kalk ist in dieser Form transportfähig und leichter verwerthbar, während der schlammige Zustand einen weiteren Transport aus Wirthschaftlichkeitsgründen nicht gestattet.

— **Die Konferenz der süddeutschen Staaten wegen Vereinbarung einer gemeinschaftlichen Personentarifreform** soll einer Meldung der „Münch. N. Nachr." zufolge am 19. d. Mts. in Stuttgart beginnen.

— **Aenderungen der Fahrkarten.** Unter dieser Aufschrift macht die württembergische Generaldirektion der Staatsbahnen in Stuttgart folgendes bekannt:

Für den direkten Verkehr innerhalb des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes sind einheitliche Muster für Fahrtausweise vereinbart worden, wodurch gegenüber den bestehenden Karten folgende Aenderungen eintreten: 1. Sämmtliche Fahrkarten Edmonson'schen Systems werden gleich den Rückfahrkarten im Querdruck hergestellt. 2. Alle Fahrkarten (Edmonson'sche, Fahrscheinhefte usw.), die zur Benutzung von Schnellzügen berechtigen, mit Ausnahme der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte, erhalten eine rothe Linie. 3. Zu Hundekarten (Edmonson'schen) wird künftig weisser Karton verwendet, das Bild kommt in Wegfall. 4. Umwegskarten sind für die Folge weiss mit einem Diagonalstreifen in der Farbe der entsprechenden Klasse für Schnellzüge mit dem entsprechenden Kennzeichen (diagonale rothe Linie). 5. Für Fahrgeldnacherhebungen gemäss § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind besondere Karten (Nachlösekarten) zu 1 ℳ. und 6 ℳ. vorgesehen. Farbe „lila". Die Nachlösekarten zu 6 ℳ. erhalten einen breiten rothen Streifen. Stationen, für welche die Auflegung solcher Nachlösekarten nöthig sein sollte, hätten entsprechenden Antrag zu stellen; im übrigen ist wie bisher gemäss den Personenabfertigungsvorschriften § 3 XII, 4b und c zu verfahren. 6. Platzkarten (Edmonson'sche) erhalten eine rothe Diagonallinie. 7. Blankokarten für alle Klassen einschliesslich Schnellzugszuschlag werden weiss mit einer Umrahmung in der Farbe der entsprechenden Edmonson'schen Karten. Blankorückfahrkarten erhalten ausserdem noch einen senkrechten Streifen (etwa in der Mitte) in gleicher Farbe. 8. Statt der Hundebeförderungsscheine werden Hundeblankokarten — weiss, zweitheilig, ohne Kontrolabschnitt — aufgelegt. 9. Die Fahrkarten, welche an mehreren Schaltern zur Ausgabe kommen, werden für die einzelnen Schalter nicht mehr durch Zahlen, sondern durch Buchstaben kenntlich gemacht und zwar zwischen der Bezeichnung der Klasse und dem Fahrpreis, z. B. „I. Kl. (A) 3,50 ℳ."

Vorstehende Aenderungen werden anlässlich des Neudrucks von direkten Fahrkarten nach und nach durchgeführt werden; bei den Fahrkarten für den württembergischen Binnenverkehr tritt — mit Ausnahme der Ziffer 9 — eine Aenderung nicht ein.

— **Bestellungen auf Eisenbahnmaterial für die badischen Staatsbahnen.** Auch die Eisenbahnverwaltung Badens ist bestrebt, durch möglichst zahlreiche Arbeitsvergebungen zur Ueberwindung der gegenwärtigen schwierigen Verhältnisse des Arbeitsmarktes beizutragen. Für die badischen Staatseisenbahnen sind dem „Berl. Akt." zufolge aus früheren Vergebungen z. Zt. noch 14 Lokomotiven, 54 Tenderradsätze, 72 Eisenbahnwagen und ein Bodenseedampfboot mit einem Aufwande von zusammen 2 500 000 ℳ. in Arbeit. Ferner sind zur Lieferung für die nächste Zeit vergeben oder werden demnächst zur Vergebung gelangen: Bau bezw. Umbau eiserner Brücken mit ungefähr 3 000 t zu etwa 720 000 ℳ., 343 Personen-, Gepäck- und Güterwagen, 26 Tenderlokomotiven und 600 Radsätze zu etwa 5 265 000 ℳ., Brückenwaagen usw. und Centralweichenstellen zu etwa 835 000 ℳ., 54 480 t Schienen, Schwellen, Radreifen und Gussstühle sowie in grösseren Posten Kleineisenzeug — in einem Gesammtbetrage von 7 000 000 ℳ.

— **Die Berliner Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen** hat jetzt in Anbetracht der vorgeschrittenen Jahreszeit die regelmässigen Versuchsfahrten bis auf weiteres eingestellt, nachdem noch bis zum letzten Tage die Versuchsstrecke Marienfelde-Zossen mit beiden Wagen, dem von Siemens & Halske und dem der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, in der ganzen Ausdehnung befahren worden ist. Das gesammelte reichhaltige Material wird während des Winters weiter verarbeitet. Es werden ferner Erhebungen darüber angestellt, welche Maassnahmen insbesondere wegen Verstärkung des Oberbaues zu treffen sind, um nach der Wiederaufnahme der Fahrten im Frühjahr die Geschwindigkeiten noch weiter zu steigern.

— **Der Prozess wegen Ueberfüllung eines Eisenbahnabtheils im Berliner Vorortverkehr,** über den wir in Nr. 80 und 86 d. Ztg. berichteten, ist jetzt vor dem Landgerichte I in Berlin auf die bahnseitig erhobene Berufung hin zur endgültigen Entscheidung gekommen. Das Gericht hat das verurtheilende Erkenntniss des Amtsgerichts aufgehoben und den Kläger unter Auferlegung der Kosten abgewiesen, indem es annahm, dass zwar eine ordnungswidrige Ueberfüllung des betreffenden Abtheils stattgefunden habe, dass daraus aber nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen ein Anspruch auf Erstattung des Fahrgeldes nicht hergeleitet werden könne. Hiermit ist unsere Rechtsansicht, wie wir sie bei der früheren Mittheilung des Falles ausgesprochen, bestätigt. Wir behalten uns übrigens vor, auf die Begründung des Urtheils demnächst noch zurückzukommen.

— **Dem Geschäftsbericht der deutschen Eisenbahn-Speisewagengesellschaft** über das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 1900 bis 30. September 1901 entnehmen wir folgendes: Im Laufe der letzten Jahre sind sämmtliche in Deutschland laufenden D-Züge sowie auch einige andere nicht mit Durchgangswagen ausgerüstete Schnellzüge mit Speisewagen versehen. Der Wirkungskreis der Gesellschaft kann daher bis zur Einrichtung neuer D-Züge vor der Hand als abgeschlossen betrachtet werden. Neu sind in die zwischen Berlin und Köln eingelegten Tagesschnellzüge Speisewagen zur Einstellung gebracht. Die Wagen der Gesellschaft laufen nunmehr in 32 Zügen auf folgenden Strecken: 1. Berlin-Altona, 2. Berlin-Stettin-Danzig, 3. Berlin-Hannover-Köln, 4. Berlin-Frankfurt a/M.-Basel, 5. Berlin-Nürnberg-München, 6. Altona-Hamburg-Köln, 7. Frankfurt a/M.-Hamburg-Altona, 8. Frankfurt a/M.-Amsterdam, 9. Frankfurt a/M.-Basel, 10. Hoek van Holland-Köln-Basel, 11. Hoek van Holland-Osnabrück und 12. Köln-Frankfurt a/M. Ausserdem hat die Gesellschaft den Wirthschaftsbetrieb in folgenden von der preussischen Staatsbahnverwaltung gestellten Wagen übernommen: 13. Berlin-Stralsund-Sassnitz (Hafen), 14. Berlin-Frankfurt a/M., 15. Cassel-Frankfurt a/M.-Basel, 16. Hamburg-Hoyerschleuse. Der im vorigen Jahre übernommene Wirthschaftsbetrieb auf der Strecke Bebra-München wurde am 1. Mai d. J. eingestellt, da die königlich bayerische Staatsbahnverwaltung verlangte, dass an Stelle der bisher in diesen Zügen laufenden bahneigenen Wagen solche der Gesellschaft eingestellt werden sollten. Letzteres musste aber abgelehnt werden, da sich übersehen liess, dass der in Rede stehende Betrieb sich bei Einstellung eigener Wagen nicht mehr rentiren würde. Für die Gestattung des Wirthschaftsbetriebes auf den vorbezeichneten Linien zahlt die Gesellschaft an die königlich preussische und die königlich bayerische Staatsbahnverwaltung eine Pacht von jährlich 112 150 ℳ., d. h. 6,4 % des eingezahlten Aktienkapitals. Der Wagenpark der Gesellschaft besteht zur Zeit aus 38 Wagen, welche in der Bilanz mit einem Gesammtwerth von 1 775 047 ℳ. erscheinen. Infolge der allgemeinen ungünstigen Geschäftslage sind die Roheinnahmen auf den meisten Linien gegen das Vorjahr zurückgegangen. Wenn dessen ungeachtet der Rohgewinn an Speisen und Getränken in diesem Jahre auf 1 051 726 ℳ. gestiegen ist und 194 656 ℳ. mehr beträgt als im Vorjahre, so ist dies auf die im vorigen Jahre stattgefundene Geschäftserweiterung zurückzuführen. Diesem Gewinn stehen erhöhte Aus-

gaben für Gehälter der Angestellten, Generalunkosten und Abschreibungen entgegen. Nach Absetzung der erforderlichen Abschreibungen und Deckung aller Unkosten verbleibt ein Reingewinn von 180 407 ℳ, zu welchem der Vortrag aus dem vorigen Jahre mit 25 956 ℳ hinzutritt. Dieser Gewinn ermöglicht die Zahlung einer Dividende von 10 % auf das dividendenberechtigte Kapital von 1 750 000 ℳ, wobei noch 13 054 ℳ zum Vortrag auf neue Rechnung verbleiben.

— **Bestrafung wegen eines Eisenbahnunfalls.** Lokomotivführer Bauer aus Strassburg, der Führer des Schnellzuges Basel-Berlin, der am 9. Mai d. J. in Ludwigshafen bei der Ankunft aus der Bahnhofshalle in den Winterhafen hinausfuhr, wurde der „B. B.-Ztg." zufolge am 6. d. Mts. von der Strafkammer in Frankenthal wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes und fahrlässiger Tödtung zu drei Monaten Gefängniss verurtheilt.

— **Verleihung der goldenen Beuthmedaille und des Veitmeyerpreises.** In der am 3. d. Mts. unter dem Vorsitze des Geheimen Oberbauraths Wichert abgehaltenen Versammlung des Vereins Deutscher Maschineningeniöre erstattete zunächst Eisenbahnbauinspektor Meyer den Bericht des Preisrichterausschusses über das Ergebniss der diesjährigen Beuthaufgabe. Letztere betraf den Bau einer Lüftungsanlage, mittelst deren ein zweigleisiger Tunnel von 7 km Länge mit unzureichendem natürlichen Luftwechsel in solchem Umfange gelüftet werden soll, dass sich darin Menschen ohne Nachtheil für ihre Gesundheit dauernd aufhalten können. Die einzige eingegangene Lösung wurde als preiswerth erachtet und mit der goldenen Beuthmedaille sowie dem „Veitmeyerpreis" in Höhe von 1 200 ℳ prämiirt; ausserdem wird sie dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten als Ersatz der häuslichen Probearbeit für die Baumeisterprüfung im Maschinenbaufache überreicht werden. Verfasser der gelungenen Preisarbeit ist der Regierungsbauführer Schulzendorf.

— **Unterrichtskurse zur Ausbildung von Beamten im praktischen Gebrauch der russischen Sprache.** Am 2. d. Mts. hat in Bromberg und Danzig der Unterricht an den daselbst neu eingerichteten Seminaren im praktischen Gebrauch der russischen Sprache begonnen. In Danzig erfolgte die Eröffnung des Seminars im Beisein des Oberpräsidenten, Regierungspräsidenten, Polizeipräsidenten und des Direktors der Handels- und Gewerbeschule, wobei der Oberpräsident an die Unterrichtstheilnehmer eine Ansprache richtete, in der er u. a. auf die Wichtigkeit der Kenntniss der russischen Sprache, besonders für die in dem östlichen Theile der Monarchie beschäftigten Beamten, hinwies und allen einen guten Erfolg ihres Studiums wünschte. Der Unterricht am Danziger Seminar, an welchem 10 Beamte der Eisenbahnverwaltung, 2 Beamte der Zoll- und Steuerverwaltung und 8 Beamte der Allgemeinen Verwaltung theilnehmen, wird von dem königlich russischen Staatsrath Professor von der Bergen ertheilt und voraussichtlich nicht vor Mitte September k. J. geschlossen werden.

— **Spar- und Vorschussverein von Angehörigen der Staatseisenbahnverwaltung im Bezirk der Eisenbahndirektion zu Danzig.** Der Verein hielt am 3. d. Mts. in Danzig im Café Behrs eine ausserordentliche Hauptversammlung ab, welche die Umgestaltung des Vereins in eine Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht zum Hauptgegenstande hatte. Nachdem die Versammlung über die gesetzliche Nothwendigkeit dieser Umgestaltung durch den Vorsitzenden, Eisenbahnsekretär Schummel, unterrichtet worden, wurde das im Entwurf vorgelegte Statut durchberathen und einstimmig angenommen und somit die Umwandlung des Vereins in eine Genossenschaft m. b. H. beschlossen. Nach erfolgter Wahl der festgesetzten Anzahl Mitglieder für den Aufsichtsrath und den Vorstand wurde noch beschlossen, dass die Anleihen und Spareinlagen des Vereins je den Betrag von 30 000 ℳ nicht übersteigen dürfen sowie dass über den Betrag von 1 000 ℳ hinaus eine Kreditgewährung an Genossen nicht stattfinden darf.

— **Personalnachrichten.** Der grossherzoglich hessische Regierungs- und Baurath Geibel, bisher in Worms, ist als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr. versetzt. — Dem grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Wolpert in Worms ist die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion daselbst verliehen. — Der grossherzoglich hessische Regierungsbaumeister Barth in Mainz ist zum grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die neuen Alpenbahnen.** Die Herstellung der neuen Alpenbahnen wird auch auf die Landesgesetzgebungen einzelner Kronländer ihren Einfluss üben. Es wird nämlich, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, dem Görzer Landtage aus Anlass des Baues der neuen Alpenbahnen während seiner nächsten Tagung von der Regierung der Entwurf eines Landesgesetzes über die Zufahrtsstrassen zu den Eisenbahnen, in welches Gesetz auch die Stadt Görz einbezogen werden soll, unterbreitet werden. Dieses Kronland hat bisher eines derartigen Landesgesetzes, dessen Nothwendigkeit sich nunmehr ergibt, entbehrt. Des weiteren wird der Salzburger Landtag gleichfalls im Hinblicke auf die neuen Alpenbahnen eine Aenderung zu dem bisherigen Landesgesetze über die Zufahrtsstrassen zu beschliessen haben, durch welche die Gültigkeit dieses Gesetzes auf die Staatsbahnen ausgedehnt wird, da das bisherige Gesetz nur auf die Privatbahnen Bezug hat.

— **Vintschgaubahn und Bozen-Meraner Bahn.** Mit dem Abschlusse des Uebereinkommens zwischen der Regierung und der Bozen-Meraner Bahn, in welchem die Bedingungen festgestellt wurden, unter denen die genannte Bahn den Beitrag von 1 600 000 Kr. zu den Herstellungskosten der Vintschgaubahn leistet, sind die wesentlichsten Voraussetzungen für die Konzessionirung der letzteren Bahn erfüllt, da auch die anderweitigen Interessentenbeiträge sichergestellt sind. Gegenwärtig sind die Verhandlungen wegen Abschlusses eines Betriebsvertrages zwischen der Bozen-Meraner Bahn und der Staatsbahndirektion in Innsbruck im Zuge. Da auch die Verhandlungen zwischen der Bozen-Meraner Bahn und der Stadtgemeinde Meran in Betreff der Verlegung des Meraner Bahnhofes und auch der tiroler Landtag in seiner nächsten Tagung über die Verbreiterung der Etschregulirungsdämme Beschluss fassen wird, erscheint die konzessionsmässige Sicherstellung der Vintschgaubahn nahegerückt. Die alsbald einzuberufende ausserordentliche Generalversammlung der Bozen-Meraner Bahn wird nicht nur das zwischen der Gesellschaft und der Regierung abgeschlossene Uebereinkommen zu genehmigen, sondern auch über die Geldbeschaffung für den von der Gesellschaft zu den Kosten der Vintschgaubahn zu leistenden Beitrag sowie für die theils bereits durchgeführten, theils noch vorzunehmenden Investitionen Beschluss zu fassen haben. Im ganzen dürfte sich der zu beschaffende Aufwand mit rund 3 000 000 Kr. beziffern. Es erscheint aber nicht unbedingt nothwendig, die Aufbringung des gesammten Betrages schon jetzt ins Auge zu fassen, da die Bozen-Meraner Bahn nur den vierten Theil ihres Beitrages sofort einzuzahlen verpflichtet ist, während der Rest nach Maassgabe des Fortganges der Bauarbeiten der Vintschgaubahn zu leisten sein wird.

— **Trienter Lokalbahnen.** Die Vereinbarungen, welche mit der Gemeinde Mezzo-Lombardo getroffen worden waren und welche die Bedachtnahme auf die Verkehrsinteressen dieser Gemeinde bei der Linienführung der elektrischen Bahn Trient-Lavis-Malé zum Inhalte hatten, gaben der Gemeinde Mezzo-Tedesco den Anlass, auch ihrerseits ihre Wünsche dem Eisenbahnministerium zur Kenntniss zu bringen und deren Erfüllung anzustreben. In einer in dieser Angelegenheit im Eisenbahnministerium jüngst abgehaltenen Besprechung kam, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, eine Vereinbarung zu Stande, in der den Verkehrsbedürfnissen der letztgenannten Gemeinde Rechnung getragen und ihr überdies eine Entschädigung für die von ihr herzustellende und dem Bahnunternehmen zur Benutzung zu überlassende Strasse in Stammaktien zugesichert wird. Damit erscheint die Ausführung der genannten elektrischen Lokalbahn in einer allen berechtigten Wünschen Rücksicht tragenden Weise sicher gestellt.

— **Empfänge beim Eisenbahnminister.** Der Vorstand des Vereins der Ingeniöre der österreichischen Staatsbahnen hat in Ausführung eines von der Vereins-Hauptversammlung am 22. Juni gefassten Beschlusses eine Denkschrift dem Eisenbahnminister überreicht und die wohlwollende Würdigung der darin niedergelegten Wünsche der Staatseisenbahntechniker erbeten, welche vornehmlich die Uebernahme in den unmittelbaren Staatsdienst, den Vorbehalt gewisser Dienstposten für Ingeniöre und die Vermehrung der Zahl der höheren Dienststellen zum Gegenstand haben. Der Minister, welcher die Vereinsabordnung in freundlichster Weise empfing, gab bei Entgegennahme der Denkschrift der Befriedigung darüber Ausdruck, dass das Aufsteigen der jüngeren Techniker in die höheren Dienstklassen sich nunmehr günstiger gestalte. Die Bestrebungen der Staatsbahnverwaltung seien darauf gerichtet, auch für die alten Staatsbahntechniker eine allmähliche Verbesserung der Vorrückungsverhältnisse herbeizuführen. Ausserdem wurde eine Abordnung der in Heiligenstadt (nächst Wien) stationirten Lo-

komotivführer der Staatsbahnen empfangen. Diese trug die Bitte vor, es möge durch Erbauung von Wohnhäusern nach Art jener der in Hütteldorf unter dem Schutze der Staatseisenbahnverwaltung gebildeten Spar- und Baugenossenschaft eine Verbesserung der derzeit sehr ungünstigen Wohnungsverhältnisse für die Bediensteten in Heiligenstadt angebahnt werden. Der Minister nahm die Bitte wohlwollend entgegen und sagte unter Hinweis auf die auch den Wohnungsverhältnissen zugewendete Fürsorge der Staatsbahnverwaltung, welcher die Hütteldorfer Baugenossenschaft ihr Entstehen verdankt, die eingehende Prüfung der Frage zu, ob es demnächst auf Grund der zur Verfügung stehenden Mittel möglich sein werde, eine ähnliche Vorsorge auch in Heiligenstadt zu treffen. Ferner empfing der Eisenbahnminister eine Abordnung der auf der Wiener Stadtbahn und den Wiener Lokalstrecken der Staatsbahnen bediensteten Streckenwächter, welche eine Denkschrift überreichten, worin die Wünsche dieser Bediensteten in Bezug auf die Verbesserung ihrer materiellen Lage zusammengefasst sind. Der Minister ertheilte die Zusicherung, die überreichte Denkschrift einer sorgfältigen Prüfung zuführen zu wollen, und betonte die Geneigtheit der Staatsbahnverwaltung, die Frage zu erwägen, auf welche Art ohne übermässigen Mehraufwand ein Mittel gefunden werden könnte, um den in Frage kommenden Bediensteten eine gewisse Verbesserung ihrer Lage angedeihen zu lassen.

— **Die Holztarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Nordbahn hat sich bereit erklärt, für diejenigen Holzsendungen, welche nach Spezialtarif 2 beziehungsweise Klasse C tarifiren (insbesondere Schnittholz), eine Durchrechnung der Entfernungen im Verkehr mit den österreichischen Staatsbahnen zuzugestehen. Der „Tarifanzeiger“ enthält darüber die folgende Berechnung: Wenn gegenwärtig eine Holzsendung von den Staatsbahnen auf die Linien der Nordbahn überging, so war hierfür für 100 kg und 1 km zu zahlen:

von 1 bis 50 km	0,50 Heller
„ 51 „ 100 „	0,30 „
„ 101 „ 150 „	0,28 „
„ 151 „ 200 „	0,24 „
für jedes weitere Kilometer	0,24 „

In Zukunft wird die Linie der Nordbahn so behandelt werden, als wenn sie eine Fortsetzung der Staatsbahnstrecken wäre. Hätte also eine Sendung auf den Staatsbahnen bereits 150 km zurückgelegt, so hat sie auf der Nordbahn nicht mehr als den Tarif für den Staffel von 151 bis 200 km zu bezahlen. Gleichzeitig kommt auf der Nordbahn für Holz der Tarif der Staatsbahnen zur Anwendung, welcher beträgt:

von 1 bis 50 km	0,48 Heller
„ 51 „ 150 „	0,30 „
„ 140 „ 300 „	0,22 „
mehr als 300 „	0,20 „

Da die Holzsendungen zumeist aus Ostgalizien kommen, so haben sie, bevor sie auf die Nordbahnstrecke übergehen, gewöhnlich bereits 300 km und mehr durchlaufen. Die Nordbahn wird also künftig von diesen Frachten nur den niedrigsten Satz von 0,2 Heller für 1 km erhalten. Die hohen Holztarife haben bisher die galizische Holzzufuhr nach Wien sehr behindert, und der Holzverkehr der Nordbahn nach Wien (loko) war in den letzten Jahren infolge des ungarischen Wettbewerbs zurückgegangen. Mit Hilfe der Tarifregelung hofft man auf den galizischen Holzverkehr günstig einzuwirken und den galizischen Holzhandel, insbesondere auch den Wettbewerb mit Ungarn, zu erleichtern.

— **Auskunftsertheilung an Gerichte über Tariffragen.** Aus Anlass einer von einem Bezirksgerichte an das Eisenbahnministerium gerichteten Anfrage über die Bestimmungen eines Gütertarifes wurde das Justizministerium ersucht, die Gerichte anzuweisen, derartige Anfragen an die organisationsgemäss zur Auskunftsertheilung berufenen Staatsbahndirektionen zu leiten. Das Justizministerium hat diesem Wunsche entsprochen und die Gerichte darauf aufmerksam gemacht, dass im Sinne der Bestimmungen des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im allgemeinen die Staatsbahndirektionen berufen sind, in Angelegenheiten der Personen- und Gütertarife und zwar sowohl für den Lokalverkehr der österreichischen Staatsbahnen, als auch für den Anschluss- und Verbandverkehr mit fremden in- und ausländischen Verwaltungen Auskünfte zu ertheilen.

— **Donau-Moldaukanal.** Dieser Tage wurde eine Abordnung des Donau-Moldau-Elbekanalkomitees vom Handelsminister empfangen. Diese überreichte den vom Komitee verfassten letzten Entwurf für einen Schifffahrtskanal Wien-Budweis mit Anwendung der Hebewerke und des elektrischen Schiffszuges. Der Vorsitzende des Komitees hielt eine längere Ansprache an den Handelsminister, in welcher er den Entwickelungsgang der vorbereitenden Arbeiten für den Donau-Moldau-Elbekanal darstellte und auch den Landesvertretungen von Böhmen und Niederösterreich den Dank für die gewährte Unterstützung aussprach. Er drückte namens des Komitees die Hoffnung aus, dass die Fachmänner, welche die Vorarbeiten ausgeführt haben, auch von der Regierung zur Fortsetzung ihrer Thätigkeit werden herangezogen werden. Er schloss mit der Erklärung, die Mitglieder des Komitees seien glücklich, der Staatsverwaltung vorgearbeitet zu haben. Sie legen die Früchte ihrer Thätigkeit vertrauensvoll in die Hände der Regierung. Der Handelsminister erwiderte in einer Ansprache, in welcher er die Verdienste des vorbereitenden Komitees würdigte. Es sei ihm eine angenehme Pflicht, für diese Thätigkeit zu danken und zugleich die weitere Mitwirkung desselben beim Bau der Wasserstrassen zu erbitten. Fachmänner seien in Oesterreich auf diesem Gebiete noch selten und deshalb um so werthvoller.

— **Der Waarenverkehr zwischen Oesterreich und Ungarn.** Vor kurzem wurde die Bilanz des Güterverkehrs zwischen Oesterreich und Ungarn für das Jahr 1900 veröffentlicht. Nunmehr erscheint der Jahresbericht der Permanenzkommission für die Handelswerthe des österreichisch-ungarischen Zwischenverkehrs im Jahre 1900. Der Bericht enthält eine Fülle wichtiger Angaben für die Beurtheilung des Handelsverkehrs zwischen Oesterreich und Ungarn. Er macht aber auch den willkommenen Versuch, die Gründe für die auf- und absteigende Handelsbewegung einzelner Waaren zu erforschen. Auch das Verhältniss, in welchem sich die österreichische Ausfuhr nach dem Zollauslande zu jener nach Ungarn befindet, sowie der Wettbewerb, welchem Oesterreich durch das Zollausland auf dem ungarischen Absatzgebiete begegnet, wird in dem Berichte erörtert.

Der Bericht theilt bezüglich der Eisenbahnbedarfsgegenstände mit, dass der Bedarf an Eisenbahnschienen, Strassenbahnschienen, Zahnradschienen, Herzstücken und Weichen in Oesterreich wie in Ungarn fast in allen Fällen unmittelbar in den Erzeugungsstätten des eigenen Landes gedeckt werde. Eine grosse österreichische Transportanstalt (österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft). welche in Ungarn Eisenwerke besitzt, decke bei diesen ihren Bedarf. Eine andere Transportanstalt (Südbahngesellschaft), deren Linien beide Reichshälften durchziehen, besitze in Oesterreich ein Werk und liefere letzteres auch für die ungarischen Linien. Einem ungarischen Werke gelang es, wie der Bericht hervorhebt, im Berichtsjahre ausnahmsweise, eine grössere Schienenlieferung, und einem zweiten Werke, eine grössere Weichenlieferung für eine österreichische Eisen- bezw. Strassenbahn zu erlangen. Beide Regierungen schützen bezüglich des Schienenbedarfes das inländische Erzeugniss, indem sie bedingungsweise dessen Verwendung vorschreiben. Die Absatzverhältnisse gestalten sich für Ungarn im allgemeinen günstiger als für Oesterreich. Die ungarischen Eisenbahnen seien zum allergrössten Theile in den Händen des Staates; einmal als Besteller und bei anderen Unternehmungen als Aufsichtsbehörde verhindere die Regierung die Verwendung österreichischer Erzeugnisse, um so mehr, als sie den betreffenden Bedarf, wenn nicht ganz, so mindestens zum grössten Theile durch ihre eigenen Werke befriedige. Der österreichische Absatz sei hierdurch, wo nicht ganz unmöglich, so doch ausserordentlich erschwert. Ungarische Werke führen, zum grossen Theile unter dem Schutze der vorjährigen hohen Preise am Weltmarkte, auch nach dem Zollauslande aus, ohne damit aber gerade den österreichischen Werken besonders zu begegnen. Eine besondere Unterstützung der ungarischen Werke seitens der ungarischen Regierung finde nicht statt; indessen kommen den ungarischen Werken günstigere Tarife zu statten.

Was Eisenbahnwagenräder und Räderpaare betrifft, so wird die Ausfuhr aus Ungarn, wie der Bericht hervorhebt, durch die Verhältnisse der Banater Werke der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft gegenüber den in Oesterreich gelegenen Linien dieser Gesellschaft begünstigt. Das Zollausland wetteifere im allgemeinen scharf mit den inländischen Lieferanten; im Berichtsjahre sei dieser Wettbewerb etwas abgeschwächt gewesen, weil die ausländischen Werke gut beschäftigt waren und sehr hohe Preise hielten. Ein regelmässiger Absatz des österreichischen Erzeugnisses nach Ungarn sei unter den obwaltenden Verhältnissen nicht zu erwarten.

— **Mangelhafte Deklaration von Wolle, Seilerwaaren usw.** Das Eisenbahnbetriebsreglement und die allgemeinen Tarifbestimmungen machen einen wesentlichen Unterschied, ob die Artikel Wolle, Baumwolle, Flachs, Hanf, Seilerwaaren usw. gefettet (gefirnisst) oder ungefettet (ungefirnisst) sind. Obgleich in den bezüglichen Bestimmungen ausdrücklich ausgesprochen wird, dass die Eisenbahn diese Artikel, mangels einer näheren Bezeichnung im Frachtbriefe, stets als gefettet betrachtet, sind — wie bei den ungarischen Staatsbahnen festgestellt wurde — die Parteien, trotz wiederholter Verfügungen und Aufforde-

rungen, zu ihrem eigenen Nachtheile nicht zu bewegen, diese deutlich zu deklariren. Die Folge hiervon ist, dass die Eisenbahnen gezwungen werden, die für solche Fälle vorgesehenen schwereren Transportbedingungen anzuwenden; namentlich wird bei Ankunft solcher Güter eine kürzere Lagerfreiheit gewährt und überdies ein höherer Lagerzins berechnet.

— **Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1900.** Der Bericht des ungarischen Ministerpräsidenten an die Legislative über die Thätigkeit des Gesammtministeriums im Jahre 1900 — welcher in der Sitzung des ungarischen Abgeordnetenhauses vom 23. November d. J. vorgelegt wurde — enthält bezüglich des ungarischen Eisenbahnnetzes folgende Angaben:

Das Eisenbahnnetz, welches ausschliesslich der Städte- und Gemeindebahnen am Ende des Jahres 1899 eine Ausdehnung von 16 928,7 km hatte, erfuhr im Berichtsjahre 1900 eine Erweiterung um 172,3 km und betrug die Baulänge der ungarischen Eisenbahnen mit Ende des Jahres 1900: 17 101,3 km; hiervon waren 901,6 km doppelgleisig. Das Eisenbahnnetz Ungarns vertheilt sich in folgender Weise: Staatsbahnen mit 7 662,4 km Baulänge, Privatbahnen im Staatsbetriebe 6 490,7 km und Privatbahnen im Privatbetriebe 2 955,1 km. Nach der technischen Ausführung beurtheilt, besitzt Ungarn Eisenbahnen I. Ranges in einer Ausdehnung von 8 095,8 km, Bahnen II. Ranges 8 501,1 km und Schmalspurbahnen 511,3 km. An Fahrbetriebsmitteln standen zur Verfügung 2 917 Lokomotiven, 2 (89 Tender, 5 730 Personen- und 61 777 Lastwagen. Die Vermehrung der Transportmittel betrug im letzten Jahre 77 Lokomotiven, 44 Tender, 294 Personen- und 2 778 Lastwagen. Die Anzahl der auf sämmtlichen Linien beförderten Züge betrug 1 391 289; hiervon entfielen auf Eilzüge 29 845, Personenzüge 307 663, gemischte Züge 344 216, auf Last- und Materialzüge 709 565. Auf 1 Betriebskm entfallen durchschnittlich 79,7 Züge. Von sämmtlichen Zügen wurden 75 025 000 km gefahren, sonach beträgt der durchschnittlich von einem Zuge gefahrene Weg 54 km.

Das Anlagekapital sämmtlicher Eisenbahnen Ungarns beziffert sich mit 3 265 875 918 Kr.; hiervon entfallen auf den eigentlichen Bahnbau und die Bahnausrüstung 2 209 243 210 Kr., die Anschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel beliefen sich auf 474 857 116 Kr., die Kursverluste betrugen 576 534 189 Kr., für sonstige Aufwendungen wurden 5 241 403 Kr. verwendet. Das Anlagekapital für 1 Bahnkm stellt sich sonach auf 190 895 Kr. durchschnittlich. Von den aufgewendeten Herstellungskosten entfallen auf die ungarischen Staatsbahnen 2 186 542 120 Kr., auf die Privatbahnen im Staatsbetriebe 560 551 154 Kr. und auf die Privatbahnen im Privatbetriebe 518 782 644 Kr.

Der Personenverkehr hat sich folgendermaassen gestaltet: Es wurden insgesammt befördert 64 412 000 Personen; hiervon in der I. Wagenklasse 801 000 = 1,24 %, in der II. Wagenklasse 11 380 000 = 17,67 %, in der III. Wagenklasse 50 294 000 = 78,08 %, Militärpersonen 1 937 000 = 3,01 %; auf je 1 Betriebskilometer entfallen 3 727 Reisende. Die gefahrenen Personenkilometer betrugen 2 320 096 000, sonach durchschnittlich für 1 Betriebskm 134 250. Die Reisenden der I. Wagenklasse legten 67 804 000 km zurück, diejenigen der II. Wagenklasse 550 144 000, jene der III. Wagenklasse 1 521 830 000 und die Militärpersonen 180 318 000. Der von je einem Reisenden durchschnittlich durchfahrene Weg betrug 36,02 km. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung erreichten die Höhe von 67 187 000 Kr, sohin entfällt auf 1 Betriebskm eine durchschnittliche Einnahme von 3 888 Kr., die Einnahme für je eine beförderte Person betrug 1,01 Kr., für je 1 Personenkm 2,81 h.

Der Güterverkehr lieferte folgende Ergebnisse: Es wurden insgesammt befördert 42 577 000 t, und zwar: Gepäck 87 000 t, Eilgüter 330 000 t, Frachtgüter 36 201 000 t, Manipulationsgüter (Stückgüter) 5 959 000 t; auf je 1 Betriebskm entfallen 2 445 t Güter. Die geleisteten Tonnenkilometer betrugen insgesammt 5 315 183 000, sonach für 1 Betriebskm 305 181. Es entfallen auf Gepäcktransport 9 858 000 tkm, auf Eilgüter 38 518 000 Tonnenkilometer, auf Frachtgüter 4 496 907 000 tkm, auf Manipulationsgüter (Stückgüter) 769 900 000 tkm. Der von 1 t Fracht durchschnittlich zurückgelegte Weg stellte sich auf 125 km. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 197 177 000 Kr.; es entfällt auf 1 Betriebskm eine Einnahme von 11 321 Kr.; von je 1 t Fracht wurde eine Einnahme von 4,64 Kr. erzielt und für je 1 tkm ergibt sich eine Einnahme von 3,72 h.

Die Gesammtausgaben betrugen 149 334 000 Kr., wovon auf die allgemeine Verwaltung 6 423 000 Kr., auf den Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst 33 201 000 Kr., auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 50 099 000 Kr., auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst 44 250 000 Kr., schliesslich auf den Material- und Inventardienst 2 827 000 Kr. entfielen. Die Ausgaben für je 1 Betriebskm betrugen 8 556 Kr., für je 1 Nutzkm 1,95 Kr.

Die gesammten Betriebseinnahmen stellten sich auf 275 317 000 Kr., nach Abzug der Gesammtausgaben im Betrage von 149 334 000 Kr. ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 125 983 000 Kr. Der Betriebskoeffizient betrug sonach 54,24 % (gegen 54,81 % im Jahre 1899). Zu diesen Ausgaben treten aber noch solche, welche nicht den Charakter von reinen Betriebsausgaben besitzen, in Höhe von 16 027 000 Kr. hinzu. Sonach bezifferte sich der reine Ueberschuss nur auf 109 956 000 Kr., von welchem 83 973 000 Kr. auf die ungarischen Staatsbahnen entfallen. Von dem reinen Ueberschuss wurden 745 000 Kr. auf Aktientilgung, 16 947 000 Kr. zur Verzinsung von Aktien, 2 116 000 Kr. auf Prioritätsaktientilgung und 11 016 000 Kr. auf Verzinsung der Prioritätsaktien verwendet.

Die Anzahl der bei den ungarischen Eisenbahnen in Verwendung stehenden Personen belief sich auf 89 479; hiervon waren 7 555 Beamte, 12 320 Unterbeamte, 458 Frauen, 25 384 Diener und 43 762 Arbeiter; bei den ungarischen Staatsbahnen allein waren insgesammt 75 377 Personen bedienstet. Die Bezüge des gesammten Personals erreichten die Höhe von 93 482 722 Kr., und zwar entfielen auf Beamte 20 485 832 Kr., auf Unterbeamte 19 749 634 Kr., auf Frauen 370 105 Kr., auf Diener 24 134 106 Kr. und auf Arbeiter 28 743 045 Kr.

Auf sämmtlichen Eisenbahnlinien sind infolge von Unfällen 13 Reisende getödtet und 56 verletzt worden; es entfällt sonach auf je 4 954 769 Reisende ein Todesfall und auf je 1 150 214 Reisende eine Verletzung. Ein Todelfall ergab sich auf je 178 468 923 Personenkm und eine Verletzung auf je 41 430 286 Personenkm. Die Anzahl der infolge von Unfällen getödteten Eisenbahnbediensteten und fremden (nicht zum Eisenbahndienste gehörigen) Personen betrug 92, die Anzahl der Verletzungen 110; es entfällt sonach auf je 972 Bedienstete ein Todesfall und auf je 813 Bedienstete eine Verletzung.

Uebrige europäische Länder.

— **Internationale Schlafwagen- und Luxuszuggesellschaft, Brüssel.** Das Unternehmen, über dessen finanzielle Verlegenheiten wir kürzlich berichteten, ist erfreulicherweise wieder in gedeihlicher Ordnung begriffen. Die Aktien von 500 Fr., welche bereits bis etwa 220 Fr. herunter gegangen waren, notirten nach kurzer Zeit zu Anfang Dezember 320 bis 330. Die Steigerung erfolgte hauptsächlich infolge einer geplanten Kombination, welche die Gesellschaft in geldlicher Beziehung wieder auf die Höhe der Lage bringen soll. Danach würde das Gesellschaftskapital von 50 auf 35 000 000 Fr. herabgesetzt und der Nennwerth der 100 000 Aktien von je 500 auf 350 Fr. verringert; diese 100 000 Aktien würden gegen 140 000 Aktien von 250 Fr., sieben neue Aktien für fünf alte, umgetauscht. Zudem würden 60 000 bevorrechtete Aktien zu 250 Fr. geschaffen, die einen gesicherten Vorzugszins von 5 % mit Nachzahlung erhalten würden. Die 60 000 bevorrechteten Aktien, deren Ausgabe durch eine Finanzgruppe gewährleistet würde, sollen den alten Aktionären im Verhältniss zu ihrem Aktienbesitz vorbehalten werden. Die Gesellschaft würde somit ohne neue Schulden ihr finanzielles Gleichgewicht wieder gewinnen und ihren Dienst entsprechend entwickeln können. Im Börsentheil der Pariser Blätter — die Aktien sind hauptsächlich am Pariser Markte — wird diese Umformung günstig besprochen, zu deren Genehmigung eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen ist. Wie das „Journal des Débats" mittheilt, treten Finanzmänner in den Verwaltungsrath ein, deren Namen allein schon als Gewähr für eine ernstliche Heilung gelte. Der Generalversammlung werden nämlich vorgeschlagen Herr Villars, Honorardirektor der Bank von Paris; Dubois, Vorsitzender der internationalen Kommission des Eisenbahnkongresses; Marcel Baeyens und Froudeville.

— **Pariser Stadtbahnlinie vom Palais Royal nach der Place du Danube.** Der diesen Bau betreffende Gesetzentwurf liegt jetzt vor. Danach soll sich die neue Linie auf der Place du Palais Royal von der Linie von Vincennes nach der Place Dauphine abzweigen, durch die Avenue de l'Opéra, die Strassen Halévy, Lafayette, Chabrol, Strassbourg, Faubourg, Saint Martin, Secrétan laufen, sich unter dem Park des Buttes-Chaumont hinziehen und schliesslich durch die Strassen Botzaris und Général Brunet die Place du Danube, die im Mittelpunkt des amerikanischen Viertels liegt, erreichen. Auf der Place de l'Opéra würde sie die Linie vom Boulevard de Courcelles nach Ménilmontant unterirdisch, auf dem Boulevard de Magenta diejenige von der Porte de Clignaucourt nach der Porte d'Orléans oberirdisch, auf dem Boulevard de la Villette die äussere Boulevardlinie wieder unterirdisch kreuzen. Ausserdem würde sie noch durch eine durch die rue des Pyramides laufende Seitenbahn Anschluss an die Linie von der Porte de Vincennes nach der Porte Dauphine, durch eine durch den Boulevard Haussmann laufende Seitenbahn Anschluss an die Linie vom Boulevard de Courcelles nach Ménilmontant, und durch eine

durchdie rue Lafayette laufende Seitenbahn Anschluss an die Linie von der Porte de Clignaucourt nach der Porte d'Orléans, in der Richtung der letzteren, erhalten. Ihre Gesammtlänge, mit Einschluss dieser drei Zweigbahnen, würde sich auf 7,77 km belaufen. Sie soll ganz als Untergrundbahn gebaut werden und, ungerechnet die Station am Palais Royal, 13 Stationen erhalten. Ihre Gesammtanlagekosten sind auf 18 500 000 Fr., also auf 2 381 527 Fr. für 1 km, geschätzt worden. Die parlamentarische Kommission für die Eisenbahnangelegenheiten hat den Gesetzentwurf in einer ihrer letzten Sitzungen angenommen.

— **Neue Pariser Bahnverbindung als Folge der Simplonbahn.** Die für das Jahr 1904 vorgesehene Fertigstellung der schweizerisch-italienischen Bahn durch den Simplon hat wegen des Wettbewerbes in Frankreich eine lebhafte Bewegung hervorgerufen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Baudin, hat im Juni d. J. eine grosse „Enquêtekommission" eingesetzt, die beauftragt ist, „die Richtung der Eisenbahnlinien zu prüfen, deren Herstellung auf französischem Boden durch die Eröffnung des Simplon begründet sein könnte". Diese Kommission, deren Vorsitzender Senator Labiche ist und der Senatoren, Abgeordnete, Handelskammerpräsidenten und Vertreter der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, der Nordbahn und der Ostbahn angehören, hat zahlreiche Sitzungen abgehalten und die Ansicht ausgesprochen und zu beweisen gesucht, dass durch die Simplondurchbohrung der Hafen von Marseille noch mehr als jemals zum Nachtheil des Hafens von Genua im Wettbewerb benachtheiligt würde. Eine ziemlich bedeutende Gütermenge dürfte abgelenkt werden, und noch bedenklicher dürfte sich für die französischen Bahnen die Ablenkung des Reisendenverkehres nach Norditalien von England, Holland, Belgien und Nordfrankreich auf die Simplonlinie erweisen. Diese gewährt gegenüber der französischen Strecke Paris-Mont-Cenis eine ziemlich beträchtliche Abkürzung der Reisedauer. Um dem abzuhelfen, hat das Kommissionsmitglied Aimond, Abg. v. Seine et Oise, vorgeschlagen, die Reisedauer Calais-Paris-Mailand zu Gunsten des französischen Weges wenigstens um dreiviertel Stunden abzukürzen, indem man in Paris selbst die Netze der Nordbahn und der Lyoner Bahn in direkte Verbindung bringt. Gegenwärtig fahren gewisse Züge vom Nordbahnhof zum Lyoner Bahnhof über die Gürtelbahn, aber bei der stets wachsenden Inanspruchnahme der letzteren kann verlängerter Aufenthalt auf beiden Bahnhöfen nicht vermieden werden. Die neue unterirdische Linie würde vom Nordbahnhof an der Einmündung der rue de Maubeuge ausgehen und der Lyoner Bahnhof durch die rue de Compiègne, den Boulevard Magenta, die Boulevards von Strassburg und Sebastopol, die Kais und den Boulevard Diderot erreichen. Sie würde auch den Centralhallen dienen, welche in Aussicht auf eine Verbindung der Pariser Bahnlinien errichtet würden, und zudem könnte, wie Pariser Blätter ausführen, ein grosser unterirdischer Centralbahnhof mitten im Herzen von Paris beim Eingang zum Rathhaus errichtet werden. Seitens der Ingeniöre sei gegen diese Herstellung kein Einwand erhoben worden. So hat die „Enquêtekommission" einstimmig den Antrag Aimond angenommen. Gleichzeitig hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Nordbahn und die Lyoner Bahn ersucht, die in diesem Sinne schon vor einigen Jahren gemachten Studien zu ergänzen, um gegebenenfalls den Kostenbetrag zu kennen und die finanzielle Maassnahme zur Sache prüfen zu können. Die Gesellschaften sollen baldig dem Minister Mittheilung über ihre Erhebungen machen.

— **Verstaatlichung der schweizerischen Nordostbahn.** Der letzte Akt, die Genehmigung des von der Generalversammlung der Aktionäre angenommenen, zwischen der Verwaltung der Gesellschaft und dem Bundesrath geschlossenen Rückkaufvertrages durch die Bundesversammlung, geht wenigstens im Ausgang glatt vor sich. Der Ständerath hat am 4. d. Mts. ohne Einzelerörterung seine Zustimmung ertheilt. Indess wurde die Gegenpartei unter den Aktionären sehr scharf mitgenommen und von verschiedenen Rednern die Sache so dargestellt, als ob letztere noch weitaus zuviel bekämen und in ihrer Unbescheidenheit viel zu gut behandelt würden. Zunächst wurde die namens der unzufriedenen Aktionäre gemachte Eingabe des Anwalts Dr. Freuler, als längst bekannte Vorbringungen enthaltend, mit 22 gegen 6 Stimmen ohne weitere Würdigung abgethan. Der Berichterstatter der Kommission, Munzinger, schilderte die Opfer des Bundes als zu gross und bezeichnete es als fraglich, ob der Prozessweg zu einem für den Bund besseren Ergebniss geführt haben würde. Vom heutigen Tage aus gesehen, sei der Rückkauf kein gutes, geschweige denn ein glänzendes Geschäft. Berücksichtige man die Begehrlichkeiten, die sich an die Bundesbahnen herandrängen werden, so eröffne sich kein erfreulicher Ausblick. Redner wandte sich scharf gegen die Verdächtigungen, welche gegen die schweizerische Verstaatlichung im allgemeinen und einzelnen vorgebracht worden seien und die auch in der Eingabe sich wiederspiegelten. Der Berichterstatter schloss, dass, wenn die Kommission trotz ihrer Ausstellungen die Genehmigung des Vertrages empfehle, es nur in dem Bewusstsein geschehe, dass ein grosser Streit vermieden worden sei. Man solle das Geschäft auch nicht nur vom heutigen Tage aus betrachten; weniger kritische Zeiten würden den Bund auf seine Rechnung kommen lassen. Eine noch schärfere Tonart schlug Scherrer gegen das Schutzkomitee der Aktionäre an. Wenn man seinen Angriffen die Ehre der Erwähnung thue, so sei es nur deshalb, weil vielfach im Volke geglaubt werden könnte, der Bund habe ein gutes Geschäft gemacht, weil die Gegner so schimpften. Da die Gegner über Verrath schrien, hätte man sie lieber klagen lassen sollen. Die Ostbahn sei im Interesse der Aktionäre ausgebeutet worden, die Rückkaufsbedingungen seien zu belastend für den Bund usw. Diesen Uebertreibungen traten die Herren Richard, Python und v. Arx entgegen. Ersterer betonte, dass das Vorgehen des Bundes den Grundsätzen der Gerechtigkeit und Billigkeit entspreche. Mit dem Rückkauf der Centralbahn habe man den Weg loyaler Verständigung beschritten und ein Abweichen von ihm würde nicht verstanden werden. Bundesrath Zemp erklärte, die Ansicht des Bundesrathes gehe dahin, dass die Nordostbahn vollbezahlt, aber der Preis auch nicht zu hoch sei. „Wir wissen," sagte er, „dass wir kein gutes Geschäft gemacht haben. Nicht kaufmännische Herabdrückung des Preises, sondern die Ermittelung und Bezahlung des wahren Werthes war unsere Absicht." Für dieses Geschäft und überhaupt für die ganze Verstaatlichungsaktion fordere er Vertrauen und Optimismus.

— **Bulgarisches Eisenbahngesetz.** Der bulgarische Verkehrsminister Belinow hat, wie man der „Pol. Korr." aus Sofia schreibt, eine Gesetzvorlage vorbereitet, welche die Interessen grösserer industrieller Unternehmungen fördern soll. Die Vorlage soll letzteren das Recht geben, Anschlusslinien an die Stränge der Staatsbahnen für ihre Zwecke bauen zu lassen, was nach dem bisher geltenden Gesetze über Bahnbauten ausgeschlossen war. Namentlich die Kohlengewinnung, für welche eine ausländische Gesellschaft in Triawna bei Tirnowo in grösserem Maassstabe mit Erfolg arbeitet, jedoch bisher keine entsprechende Transportlinie besass und die Herstellung eines 55 km langen Anschlusses an die Staatslinie Tirnowo-Rustschuk zur Kohlenausfuhr nach Rumänien vergeblich anbot, würde durch das neue Gesetz wesentlich gefördert werden. Die Vorlage setzt fest, dass auf solchen Privatbahnen die staatlichen Tarife zu gelten hätten und der Staat sich das Ablösungsrecht nach 30 Jahren vorbehält.

— **Das Reisen in Russland.** Es muss anerkannt werden, dass auf den russischen Bahnen für die Bequemlichkeit der Reisenden, soweit die Wagen hierbei in Frage kommen, thatsächlich viel geschehen ist. Die Wagen sind sehr geräumig und hoch, die neueren Wagen auch sauber, ebenso ist für ausreichenden Waschraum, Abort usw. gut gesorgt. Zu diesen Bequemlichkeiten allgemeiner Natur tritt dann noch die Anordnung der Sitzplätze hinzu, die thatsächlich nichts zu wünschen übrig lassen. Es sind nämlich immer zwei Sitzplätze nebeneinander und diese sind so breit, dass sie beide zusammen genommen auch einem grossen Mann für die Nacht ein bequemes Lager bieten, während für den zweiten Reisenden ein Lager auf der aufgeklappten Rücklehne hergerichtet werden kann. Hieraus ergibt sich, dass jeder Reisende zur Nacht eine Schlafstelle hat.

Bei den Entfernungen, die in Russland in der Regel überwunden werden müssen, und bei der ausserordentlichen Langsamkeit, mit der die Züge dort befördert werden, sind derartige Einrichtungen allerdings ein dringendes Bedürfniss; immerhin hat es Jahre gedauert, ehe man den heutigen Stand der Dinge erreicht hat, der einen zweifellos grossen Fortschritt in der Personenbeförderung bedeutet.

Aber im Laufe der Zeit und zwar einer verhältnissmässig sehr kurzen Zeit haben sich auch hier Missstände bemerkbar gemacht, die zum Theil eine Folge dessen sind, dass man auch hier bemüht ist, Geld aus diesen fast selbstverständlichen Bequemlichkeiten, die dem Publikum geboten werden, herauszuschlagen.

Es muss nämlich auf vielen Bahnen jeder Reisende, der einen sogen. Kurierzug benutzt, jetzt nicht nur für die sehr fragwürdige Schnelligkeit eine Zuschlagszahlung leisten, sondern auch noch eine Schlafplatzkarte lösen, gleichgültig, ob er es will oder nicht. Abgesehen davon, dass dieses eine Belastung des Publikums in sich schliesst, führt diese neue Anordnung zu den lächerlichsten Folgerungen. Der Reisende, der am Nachmittag oder Morgen früh eine kurze Strecke mit dem sogen. Kourierzuge, d. h. dem einzigen etwas rascheren Zuge, z. B. von Petersburg in der Richtung nach Reval oder Riga fährt, muss für einen Schlafplatz 1 R. 50 Kop. bezahlen, obgleich er nicht schlafen will, und wenn er vor 9 Uhr Abends aussteigt, überhaupt nicht schlafen kann, denn wenn sich vier Personen in einem Abtheil befinden, so hat man erst um 9 Uhr Abends das Recht, das Aufklappen der Lehnen zu verlangen. Bis zu

dieser Zeit muss der betreffende Reisende auf seinem Sitzplatz sitzen, obwohl er für einen Schlafplatz bezahlt hat! Ferner kann man täglich Zeuge dessen sein, wie alle Leute, die nur kurze Strecken zu fahren haben, eine Schlafkarte lösen müssen, obgleich sie diese nicht wollen, namentlich wenn sie einen oberen Platz angewiesen erhalten und mit vieler Mühe hinaufkriechen müssen. Wenn solche Personen nur ein paar Stunden zu fahren haben und befürchten müssen, sich zu verschlafen, so sind sie gezwungen, während der ganzen Fahrt auf der aufgeklappten Lehne in unbequemer Stellung zu kauern. Diesen bequemen Platz, für den der Reisende ausser dem Billet und dem Schnelligkeitszuschlag auch noch 1 R. 50 Kop. zahlen muss, darf er nicht einmal mit einem anderen Sitzplatz vertauschen, da derselbe nummerirt ist.

Zu alledem kommt aber noch, und das ist wohl das Schlimmste, dass diese neueste Einrichtung ihren eigentlichen Zweck, den Reisenden die Gelegenheit zum Schlafen zu geben, nicht erfüllt, denn sie macht das Schlafen in den meisten Fällen ganz unmöglich. Während früher die Schlafwagen nur solche Personen aufsuchten, die thatsächlich die ganze Nacht über fuhren und die Absicht hatten, zu schlafen, werden jetzt in die Schlafabtheilungen sowohl solche Personen eingesperrt, die sich für die Nacht für 1 R. Bettwäsche geben lassen und die Absicht haben zu schlafen, als auch solche Personen, die nur kurze Strecken fahren und daher ans Schlafen gar nicht denken. Letztere liegen daher nicht ruhig, um sich nicht zu verschlafen, rauchen, plaudern, gehen beständig aus und ein und hindern daher natürlich diejenigen, die ein Bedürfniss nach Ruhe haben, am Schlafen. Durch diese Einrichtung ist es jetzt z. B. auf der Riga-Pleskau- und baltischen Bahn so weit gekommen, dass die Reisenden für ihr Geld wohl eine theuere Schlafkarte (2 R. 50 Kop.) lösen müssen, aber auf keine Weise schlafen können. Eigenthümlich ist es, dass in den Kurierzügen nicht auch Wagen ohne Schlafplätze mitgeführt werden, um einerseits die Ruhebedürftigen ungestört zu lassen und andererseits diejenigen Personen, die am Tage oder Nachts aber nur kurze Reisen zurückzulegen haben, vor den unnützen Kosten und der Unbequemlichkeit zu schützen. Aber es sind keineswegs nur unruhige Reisende, die ihren Mitreisenden die Nachtruhe rauben, sondern mindestens ebenso störend ist das ununterbrochene Hin- und Herwandern des Zugpersonals. Ich bin viel und weit in aller Herren Länder umher gereist, aber etwas ähnlich unruhiges, wie die Fahrt in einem russischen Schnellzuge ist mir nirgends begegnet. Es ist thatsächlich schon aus diesem Grunde nicht möglich, z. B. in der II. Klasse, die nicht einzelne, gegen den Längsgang abgeschlossene Abtheile besitzt, in der Nacht zur Ruhe zu kommen. Anders ist es allerdings in der I Klasse, in der man nur durch die Fahrkartenkontrole geweckt wird.

Neben den vielen Vorzügen und Bequemlichkeiten, die der Reisende in Russland geniesst, gibt es aber auch, wie eben gezeigt, tiefe Schatten, die recht störend sind, deren Beseitigung aber durchaus nicht besonders schwierig wäre.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnen in Persien.** In den „Preuss. Jahrbüchern" veröffentlicht Dr. Paul Rohrbach die Ergebnisse seiner im April dieses Jahres beendeten Reise in Persien. Sehr interessant äussert er sich über den Wettbewerb zwischen England und Russland in ihrem Einfluss auf Persien. Englands Stern ist dort nach seinen Aeusserungen im Sinken. Die Engländer hoffen ihrer Stellung in Persien dadurch aufzuhelfen, dass sie einen neuen Handelsweg von Quettah in Beludschistan durch die persische Grenzlandschaft Sejistan bis nach Meschhed und Jesd-Ispasan eröffnen (vergl. Nr. 77 S. 1181 d. Ztg., wonach England von Quettah südwestwärts nach Nuschki in Beludschistan bauen will). Aber Russland hält den Eisenbahnbau, d. h. die Frage, ob, wann und wo gebaut wird, für ganz Persien in der Hand. Nach Dr. Rohrbach's Ansicht wird zunächst die ostpersische Bahn an die Reihe kommen, d. h. ein Schienenweg, der irgendwo an der Grenze der Provinz Chorassan von der transkaspischen Linie Russlands abzweigt und seinen Endpunkt am indischen Ozean erreicht. Für diesen Plan spräche namentlich die Erbauung einer neuen eisernen Brücke über den Amu-Darja im Zuge der transkaspischen Bahn bei Tschardshui an Stelle der alten hölzernen Brücke, ein Werk, dessen Kosten auf annähernd 20 000 000 ℳ geschätzt werden. Dieser riesige Brückenbau würde für Russland, da für die direkte Verbindung mit Taschkent die Bahn von Orenburg im Bau sei, keine solche Bedeutung haben, wenn nicht die Absicht bestände, südlich oder südwestlich des Amu-Darjastromes eine neue wichtige Verbindungslinie nach dem indischen Ozean zu führen. Mit dieser persischen Ostbahn werde man wahrscheinlich einem Thalzuge folgen, der in der Richtung von Aschabad auf Meschhed in Chorassan zwischen den Ketten des nördlichen Randgebirges von Iran hinaufführe. Einmal auf der grossen Hochebene habe die Bahn keine Geländeschwierigkeiten mehr zu überwinden. Zwischen Schiras und Teheran z. B. sei der harte Steppenboden meist flach wie ein Billardtuch. Schwieriger als der Aufstieg der Bahn von Norden sei der Abstieg nach Süden. An eine Linie Schiras-Buschir sei der Kosten wegen nicht zu denken. Wolle man nicht direkt durch die grosse Salzwüste, so müsse man von Meschhed an fortgesetzt der afghanischen Grenze ziemlich nahe bleiben. Verfasser glaubt auch nicht, dass man auf das oben genannte Buschir (Abuschehr) bauen wolle, obwohl es der jetzige Haupthandelsplatz Persiens sei, vielmehr werde Bender-Abbas an der Ormusstrasse, von anderen der Golf von Tschaubar nahe der Grenze von Beludschistan als Endpunkt der Bahn genannt; jedenfalls werde die Bahn den fruchtbaren persischen Bezirk Sejistan aufschliessen. Bei solcher Richtung der Bahnlinie wäre es freilich klar, dass es sich lediglich um eine strategische Bahn handeln würde, um eine Operationslinie zum Vordringen gegen Osten, sei es über Afghanistan, sei es über Beludschistan, nach Indien zu gewinnen.

So weit Dr. Rohrbach. Wir möchten unseren Lesern hierbei den allgemeinen Eisenbahnplan für Persien in das Gedächtniss zurückrufen, der mit Beigabe eines Kärtchens in Jahrg. 1900 S. 202 d. Ztg. entwickelt ist. Dort war schon ausgesprochen, dass Russland Hand auf alle Eisenbahnbauten in Persien gelegt hat; in einem weiteren Aufsatze desselben Jahrganges S. 1182 wurden die Ergebnisse der Reise des Forschers Gottenkinny besprochen. Uns will es, alles in allem, nicht wahrscheinlich erscheinen, dass Russland jetzt, da es in Sibirien und in China mit grossen Aufgaben namentlich auch im Bahnbau beschäftigt ist, in Persien zuerst die wirthschaftlich am wenigsten wichtige, rein strategische Ostbahn in Angriff nehmen sollte. Zuerst wird eine Bahn zweifellos von den Kaukasusländern aus die Nordwestecke Persiens, das reich bevölkerte Aserbeidschan mit der 180 000 Einwohner zählenden Industriestadt Täbris und von da aus Teheran zu erreichen suchen. Der Bau von dort an den Abhängen des Elbursgebirges entlang nach Meschhed östlich, wohin nach übereinstimmenden Nachrichten von der Transkaspibahn aus bereits ein Zweig vorgestreckt wird (s. Nr. 80 S. 1232 d. Ztg.), erscheint nur natürlich, und wahrscheinlich wird man von Teheran aus dann auch sehr bald südlich über Ispahan nach Schiras weiterbauen, was ja, wie oben gesehen, keine Schwierigkeiten bietet. Wie man von dort aus das südliche Weltmeer erreicht, ob bei Abuschehr (Buschir) am persischen Golf oder bei Bender-Abbas an der Ormusstrasse, darüber wird jetzt noch nicht zu entscheiden sein.

Allgemeines.

— **Die nördlichste Eisenbahnbrücke der Welt.** Unter etwa 68° nördl. Breite ist bekanntlich z. Zt. eine Eisenbahn zur Verbindung des Ofotenfjords in Norwegen mit den mächtigen Erzlagern bei Lulea im Bau, welche kurz vor der schwedischen Grenze mit 440 m Meereshöhe bei Ueberschreitung des östlichen Fjordarms, des Romtaksbote, eine imposante, 180 m lange Brücke — die nördlichste Eisenbahnbrücke der Welt — aufweisen wird, in einer Breite, in der nahezu 2 Monate lang die Sonne verschwindet. Die Beförderung der Eisentheile zu den bis 30 m hohen 10 Tragepfeilern vom Fjord zur Baustelle soll der „D. Verkehrs-Ztg." zufolge in diesem Monat bei Nordlicht- und Sternenschein mittelst Schlitten und Drahtseilbahn stattfinden. Im Juli 1902 wird der unmittelbar vor der Brücke befindliche Tunnel fertig sein, und noch im selben Jahre soll die Eröffnung der Brücke, die von der Filiale Gustavsburg der Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg erbaut wird, und damit der ganzen Bahnstrecke erfolgen.

— **Schneller Eisenbahnbrückenbau.** Von einer kriegsstarken kombinirten Kompagnie der preussischen Eisenbahnbrigade wurde dieser Tage eine Kriegsübung abgehalten, die auf den Rauhen Bergen zwischen Friedenau und Südende bei Berlin mit der Besichtigung und Belastung der 50 m langen Vollbahnbrücke ihr Ende fand, die über die breiteste und tiefste Stelle der dort gelegenen grossen Sandgrube geschlagen worden ist. Die Besichtigung wurde durch den Inspektör der Verkehrstruppen und den Kommandör der Eisenbahnbrigade vorgenommen. Die Belastung erfolgte durch einen 60 Centner schweren Eisenbahnwagen, der mit 14 Geschützrohren schwersten Kalibers im Gesammtgewicht von etwa 600 Centnern beladen war und an starken Tauen von Mannschaften verschiedene Male langsam über die Brücke hin- und hergezogen wurde. Die Brücke, die von den 284 Mann in drei Tagen und drei Nächten hergestellt worden ist und zu der die Pfähle und sonstigen Hölzer erst an Ort und Stelle zugeschnitten werden mussten, hielt das gewaltige Gewicht vorzüglich aus.

— **Plan einer schnellen Dampferverbindung zwischen Amerika und Europa.** Wie das „Journ. des transp." meldet, hat Mr. O'Brien, der Direktor einer Eisenbahngesellschaft in Irland, den Plan einer schnellen Dampferverbindung zwischen Amerika und Europa, welche auf europäischer Seite von Berehaven in Irland ausgehen solle, angeregt. Auf amerikanischer Seite dagegen habe die Compagnie Ocean Rapid, mit einem Kapital von 150 000 000, die Bucht von Narragansett in Rhode Island, welche mit allen bedeutenden Städten des Inlandes in Verbindung stehe, als Ausgangspunkt gewählt. Die Regierung der Vereinigten Staaten sei geneigt, diese neue Dampferlinie, welche amerikanische Flagge trage, zu subventioniren. Die Schiffe sollen mit Dampfturbinen ausgestattet werden, welche Schnelligkeiten von 30 bis 35 Knoten, d. h. also 55 bis ungefähr 65 km in der Stunde ermöglichen. Die Kohlenfeuerung würde durch Petroleumfeuerung ersetzt da das Petroleum seit der Entdeckung der ungeheuren Mineralöllager in Texas viel billiger geworden sei. Mittelst dieser neuen Linie würde die Fahrt von Amerika nach Europa 90 Stunden oder 3¾ Tage, also 1½ Tage weniger als jetzt, dauern.

Wir erlauben uns hinzuzufügen: Qui vivra, verra!

Bücherschau.

— **Gütertarif für Frankfurt a/M., Offenbach a/M. und Hanau.** Mit Beginn des neuen Jahres werden die Güterfrachtsätze im Verkehr der Frankfurter und Hanauer Bahnhöfe nach Maassgabe der wirklichen Streckenentfernungen umgerechnet. Jetzt sind diese Sätze noch aus der Zeit des Wettbewerbes der Staatsbahnen mit der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn in den meisten Stationsverbindungen unter sich gleich gestellt. Die Umrechnung ruft in den Tarifen, an welchen Frankfurt a/M. und Hanau betheiligt sind, vielfache Verschiebungen in der Höhe der Frachtsätze hervor, welche eine Neuausgabe der Tarife oder Berichtigung durch Nachträge erforderlich machen. Dieser Umstand macht es jetzt besonders erwünscht, dem Frankfurter und Hanauer Versender und Empfänger von Gütern einen Tarif an die Hand zu geben, aus welchem rasch die neuen Frachtsätze entnommen werden können.

Mit Genehmigung der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. arbeitet Eisenbahnsekretär Henkel daselbst, Textorstr. 34, einen solchen Tarif für den Güterverkehr zwischen Frankfurt a/M., Offenbach a/M. und Hanau einerseits und allen deutschen Tarifstationen andererseits aus. Der Tarif, welcher den Interessenten die Beschaffung der zahlreichen — etwa 40 — zum Theil sehr umfangreichen Tarife ersetzen soll, wird neben einer Darstellung über die Bildung der Frachtsätze eine Reihe amtlicher Bestimmungen über die Güterauflieferung und -Abholung enthalten und von Zeit zu Zeit durch Nachträge berichtigt und ergänzt werden. Die Ausgabe des Tarifes, der zweifellos einem Bedürfnisse entspricht und ein wichtiges Hilfsmittel für die Abwickelung der Gütergeschäfte mit der Bahn sein wird, erfolgt im Januar. Bestellungen nimmt der Verfasser schon jetzt entgegen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. die am 21. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 11,875 km lange Strecke Freudenstadt Hauptbhf. - Klosterreichenbach der königlich württembergischen Staatseisenbahnen;
2. die am 2. Dezember d. J. für den Güter- und Viehverkehr eröffnete 2,04 km lange Strecke Hain-Caan-Marienborn der Eisern-Siegener Eisenbahn;
3. die am 24. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 40,11 km lange Strecke Lübben N.-Beeskow N. L. der niederlausitzer Eisenbahngesellschaft;
4. die am 7. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 15,201 km lange, im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehende Strecke Schönwehr-Elbogen.

Eröffnung und Schliessung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 15. Oktober d. J. ist die an der Strecke Nyiregyháza-Csap zwischen den Stationen Kemecse und Demecser gelegene Halte- und Verladestelle Nyir-Bogdány für den gesammten Verkehr eröffnet worden. Lebende Thiere sowie solche Sendungen, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, können auf der Halte- und Verladestelle nicht abgefertigt werden. Nyir-Bogdány liegt von Kemecse 4,4 km und von Demecser 6,3 km entfernt. Gleichzeitig mit der Eröffnung der Halte- und Verladestelle Nyir-Bogdány wurde die bisherige gleichnamige Haltestelle aufgehoben.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Schleppbahn Zeltweg-Fohnsdorf-Antonischacht gelegene Verladestelle Antonischacht ist am 30. November d. J. geschlossen worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Prittitz an der Bahnstrecke Weissenfels-Zeitz wird am 1. Januar 1902 auch für den Stückgutverkehr (Eil- und Frachtstückgut) eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Die seither für die Haltestelle Grünebach bestehende Abfertigungsbeschränkung, dass Sendungen nach der Haltestelle nur frankirt, von der Haltestelle nur unfrankirt, in beiden Fällen ohne Nachnahme aufgeliefert werden dürfen, wird mit Wirkung vom 15. Dezember d. J. aufgehoben.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Lokalbahnlinie Rattaj-Kacow gelegene Station Sternberg a/S. ist am 5. Dezember d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Güterabfertigung nach Milbertshofen und München-Schwabing.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Seit der Eröffnung der Lokalbahn Moosach-München-Schwabing am 1. Oktober d. J. sind die nach Milbertshofen oder nach München-Schwabing adressirten Frachtbriefsendungen nicht mehr — wie dies noch sehr häufig geschieht — nach München C. B., sondern nach den vorgenannten Stationen direkt abzufertigen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Am 1. Januar 1902 wird der an der Bahnstrecke Gotha-Ohrdruf zwischen den Stationen Emleben und Georgenthal neu errichtete Haltepunkt

Petriroda

für den Personenverkehr eröffnet werden.

Gepäckabfertigung auf dem Haltepunkt Petriroda findet nicht statt. Reisegepäck wird nur zur Beförderung nach Petriroda abgefertigt. Dasselbe muss, da der Haltepunkt nicht besetzt ist, von den Reisenden am Zuge abgeholt werden.

Der Verkauf der Fahrkarten erfolgt durch einen Beauftragten der Gemeinde Petriroda.

An dem neuen Haltepunkt werden anhalten in der Richtung nach Georgenthal die Züge 550, 544, 558, 5376 (W) und 560 a, in der Richtung nach Gotha die Züge 549, 551, 555, 545 und 559.

Erfurt, den 5. Dezember 1901. (3234)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Bünde-Sulingen liegende Haltepunkt Preuss.-Ströhen erhält vom 1. Januar 1902 ab die Bezeichnung Neuer Krug. (3235)
Münster (Westf.), den 6. Dezember 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. November 1900.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 gelangt der Nachtrag III zur Einführung.
München, den 6. Dezember 1901. (3236)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.
Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1902 wird die Station Pilsenetz im Verkehre mit Schweinfurt C. B. und Schweinfurt Stadt in den Ausnahmetarif Nr. 57, Abth. I für Porzellanerde aufgenommen.
München, den 8. Dezember 1901. (3236a)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Theil II, Heft 1.
Am 15. Dezember d. J. wird die nur für den Wagenladungsverkehr eröffnete Station Köbánya-hizlalda in das Tarifheft 1 mit den für Budapest gültigen Tarifsätzen für Wagenladungsfrachtgüter aufgenommen.
Breslau, den 8. Dezember 1901. (3237)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. August 1900.
Am 15. Dezember d. J. treten nachfolgende Aenderungen des oben bezeichneten Tarifs in Kraft:
1. Die Anmerkungen am Fusse der Seiten 2 und 3 erhalten statt der Fassung „Als Inland gilt das Vereinszollgebiet" die nachstehende:
„Als Inland gelten das Vereinszollgebiet und die badischen Zollausschlüsse (Jestetten, Altenburg, Lottstetten, Baltersweil, Berwangen, Dettighofen, Büsingen, der Albführenhof und der Püttenharderhof).
Für Sendungen nach den von den gleichnamigen Stationen der schweizerischen Nordostbahn bedienten Zollausschlüssen (Jestetten, Altenburg (Station Altenburg-Rheinau) und Lottstetten wird jedoch die Frachtermässigung von 20 % für die Strecken der im Abschnitt III unter A aufgeführten Eisenbahnen nur nachträglich im Rückvergütungswege gewährt bei Vorlage des Originalfrachtbriefes und einer Erklärung, wie im Abschnitt II unter 2 a vorgeschrieben. — Anträge sind innerhalb der im Abschnitt II unter 2 festgesetzten Frist bei der grossherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe anzubringen. In der Erklärung ist an Stelle der Worte „im Inlande" die namentliche Bezeichnung desjenigen Zollausschlusses zu setzen, in welchem die Sendung als Düngemittel verwendet wird."
2. Der zweite Theil der Fussnote † auf Seite 6 des Tarifs, betreffend den Binnenverkehr der württembergischen Staatsbahnen und deren Verkehr mit einigen benachbarten Bahnen von „Dagegen" bis „Anwendung" fällt weg.
3. Auf Seite 4 des Tarifs wird hinter „die braunschweigische Landeseisenbahn" eingereiht „die braunschweig-Schöninger Eisenbahn für den Versand von ihren Stationen".
Berlin, den 29. November 1901. (3238)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Am 12. Dezember d. J. wird in den böhmisch-sächsischen Kohlenverkehr (Tarif vom 1. November 1900) die Station Rosenthal-Graupen der k. k. österr. Staatsbahnen einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.
Dresden, den 6. Dez. 1901. (3239)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die mit Nachtrag 5 zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. (Kohlentarif 9) vom 1. Mai 1895 eingeführten besonderen Frachtsätze für Lauterburg Hafen, Strassburg Centralbahnhof und Strassburg Neudorf finden vom 1. Dezember 1901 ab auch für Braunkohlen, wie in der Allgemeinen Güterklassifikation unter Spezialtarif III genannt, Anwendung.
Strassburg, den 2. Dez. 1901. (3240)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donaulände.
Theil II vom 1. Januar 1899.
Im Verkehre zwischen Konstanz und Passau sowie Deggendorf-Donaulände findet fortan die Leitung von Stückgütern über Bodensee-Lindau, von Wagenladungen über Kluftern-Nonnenhorn statt.
Die Anmerkung in der Dienstanweisung, betreffend Vorschriften für die Verkehrsleitung, ist hiernach abzuändern.
München, den 4. Dez. 1901. (3241)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.
Für Steinsalztransporte in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg ab Station Jagstfeld württbg. B. nach Heufeld wird im Rückvergütungswege ein ermässigter Frachtsatz von 0,824 ℳ. für 100 kg gewährt, wenn bis zum 9. Oktober 1902 mindestens 1 000 t direkt verfrachtet werden und ausschliessliche Verwendung des Steinsalzes zu Fabrikzwecken nachgewiesen wird.
München, den 4. Dez. 1901. (3242)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 10. Dezember d. J. treten für den Verkehr zwischen Büchen einerseits und Kl.-Berkenthin, Lehmrade und Schmilau andererseits, sowie zwischen Müssen einerseits und Mölln i. L. und Ratzeburg andererseits einzelne ermässigte und neue Stationsfrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die genannten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft ertheilen.
Altona, den 5. Dezember 1901. (3243)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.
Am 15. Dezember 1901 wird zum Tarif für den Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr der Nachtrag VI herausgegeben. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für mehrere neu aufgenommene Stationen, Entfernungsabkürzungen infolge Eröffnung neuer Strecken, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Roheisen) für die Station Dortmund Rangirbhf., des Ausnahmetarifs 8 a (Giesserei-Roheisen) für die Station Ruhrort Rhein, sowie der Ausnahmetarife 9, 9 S, E, E 1 und E 2 (Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II etc.) für die Stationen Dortmund Hafen und Dortmund Rangirbhf. des Direktionsbezirks Essen, ferner einen Ausnahmetarif 20 für den Uebergangsverkehr mit der Franzburger Südbahn und 21 für den Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Clasekow-Penkun-Oder.
Elberfeld, den 7. Dezember 1901. (3244)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde usw.
(Tarif vom 1. November 1897.)
Wie bisher wird auch vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1902 für Kohlensendungen nach Station Königinhof der süd-norddeutschen Verbindungsbahn der Schnittsatz Seite 18 des Tarifs von 72 auf 64 Heller für 100 kg ermässigt.
Kattowitz, den 5. Dezember 1901. (3245)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 treten im Verkehre mit der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn theilweise ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife 2 (Rohstoffe) und 6 (Brennstoffe) in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 5. Dezember 1901. (3246)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Theil II, Heft 1.
Am 10. d. Mts. gelangen direkte Sätze für Heu und Stroh von einigen ungarischen Stationen nach Berlin, Breslau, Guhrau, Mochbern und Sacrau zur Einführung. Ueber die Sätze selbst ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Breslau, den 7. Dezember 1901. (3247)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Die im Nachtrage II zum Tarifheft „Theil II" auf Seite 11 enthaltene Aenderung der Kilometertariftabelle des Rohstofftarifs wird mit sofortiger Gültigkeit wieder aufgehoben. (3248)
Frankfurt a/M., den 4. Dezember 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 4 vom 1. November 1901 (Klassengüterverkehr Galizien-Bayern).

In Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 7 für Mineralwasser kommen mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1902 die nachstehenden Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Station der k. k. pr. Kaiser Ferd.-Nordbahn		Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen									
	Szczakowa		Brody		Czernowitz		Itzkany		Nowosielitza		Podwoloczyska	
	Abtheilung											
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig											
Bad Kissingen .	427	386	666	607	726	662	758	689	780	716	702	639

München, den 6. Dezember 1901. (3249)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1901 wird die Station Zwickau der königlich sächsischen Staatseisenbahnen als Versandstation für den Verkehr nach einer Anzahl Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau und Posen in den Ausnahmetarif 9 für Giesserei-Roheisen aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. Gleichzeitig erhält der bezeichnete Ausnahmetarif mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1902 die Ueberschrift: „Ausnahmetarif 9 für Giesserei-Roheisen von den an die hierunter genannten Versandstationen angeschlossenen Hochofenwerken."

Breslau, den 3. Dezember 1901. (3250)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.

Tarif Theil II, Heft 4 vom 1. Januar 1895.

Am 1. Januar 1902 kommt der Nachtrag III zur Einführung, welcher neue Frachtsätze für Cement enthält. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Februar 1902

München, den 4. Dezember 1901. (3251)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Die in der Vereinszeitung Nr. 26 vom 30. März 1901 (Seite 416) veröffentlichte Frachtermässigung für Mainsandtransporte von Miltenberg nach badischen Stationen hat auch Gültigkeit für den badisch-bayerischen Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

München, den 5. Dezember 1901. (3252)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Ueberfuhrgebühr im Fernverkehr von den Schuppen des Pregelbahnhofes bei Wiederverladung daselbst eingelagerten Gutes nach dem Südbahnhofe und Lizentbahnhofe der ostpreussischen Südbahn auf 1 ℳ. für den Wagen und nach den Bahnhöfen der Staatsbahn in Königsberg i/Pr. auf 3 ℳ. für den Wagen herabgesetzt. (3253)

Königsberg i/Pr., den 6. Dezember 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 und bei Tariferhöhungen resp. Erschwerungen vom 1. Februar 1902 tritt der Nachtrag III zum Tarife Theil II für die Beförderung von Gütern im österreichischen Grenzverkehre, gültig vom 1. Januar 1899, in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ein neues alphabetisches Verzeichniss der Ausnahmetarife, sowie Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes bezw. der Nachträge I und II.

Exemplare dieses Nachtrages sind ab 15. Dezember d. J. bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, sowie durch Vermittelung der Stationen erhältlich.

Wien, am 7. Dezember 1901. (3254)
Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
auch im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Raffinadezucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1902 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz von Cakovic	56 ₰
Nach Schönpriesen=Umschlag von Cakovic	51 „
Nach Dresden=Elbkai von Cakovic	84 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 6. Dezember 1901. (3255)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 und insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 gelangt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 6 zur Einführung.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen.

Mit dem Tage der Einführung des neuen Tarifes tritt das vom 1. Januar 1901 gültige Tarifheft 6 des oben genannten Verbandes sammt Nachtrag I ausser Kraft.

Exemplare des Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 80 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 6. Dezember 1901. (3256)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband, Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

(Erneuerung der Frachtbegünstigung für Bretter von Granica trs. bezw. Szczakowa trs. — nach Horgen.)

Die in diesem Blatte Nr. 58 vom 27. Juli 1901 sub Pos. 1905 verlautbarte Frachtbegünstigung für Bretter russischer Herkunft von Granica trs. bezw. Szczakowa trs. nach Horgen wurde unter den gleichen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1902 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1902 erneuert.

Wien, am 6. Dezember 1901. (3257)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

(Erneuerung der Frachtbegünstigung für Brennholz, Scheit-, Kloben- und Knüppelholz von Granica nach Rosenheim pro 1902.)

Die in diesem Blatte Nr. 66 vom 24. August 1901 sub Pos. 2191 verlautbarte Frachtbegünstigung für Brennholz, Scheit-, Kloben- und Knüppelholz von Granica transito nach Rosenheim wurde unter den gleichen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1902 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1902 erneuert.

Wien, am 6. Dezember 1901. (3258)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages V zum Tarifheft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 tritt zu dem vom 1. Februar 1898 gültigen Tarifheft 2 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält Einbeziehung neuer Stationen in die Verbandstarife (Klassen- und Ausnahmetarife),

einen neuen Ausnahmetarif Nr. 6/B (für Thon im Verkehr aus Oesterreich),

einen neuen Ausnahmetarif Nr. 9 [für Federn (Bettfedern)],

einen neuen Ausnahmetarif Nr. 20 (für frisches Obst),

einen neuen Ausnahmetarif Nr. 23 (für gebrauchte leere Säcke),
einen neuen Ausnahmetarif Nr. 28 (für Hohlglaswaaren),
einen neuen Ausnahmetarif Nr. 29 (für Petroleumnaphta),
einen neuen Ausnahmetarif Nr. 35 (für Kabel zu elektrischen Leitungen),
einen neuen Ausnahmetarif Nr. 37 (für Farbwaaren),
einen neuen Ausnahmetarif Nr. 38 (für Kleesaaten),
ferner die Erneuerung der Frachtsätze des „Anhanges“, sowie diverse Aenderungen und Berichtigungen.

Soweit durch Nachtrag V Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Februar 1902 in Gültigkeit.

Abdrücke des Nachtrages V sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 85 ₰ oder 1 Kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 6. Dezember 1901. (3259)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Einführung des Nachtrages III.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 tritt ein Nachtrag III zu dem vorbezeichneten Verbandsgütertarife in Kraft, welcher Berichtigungen von Lieferfristzuschlägen etc., ferner direkte Frachtsätze für die Beförderung von Wallnüssen (Ausn.-Tar. Nr. 37) enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes erhältlich.

Wien, am 3. Dezember 1901. (3260)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterr.-ungar.-italienischer Güterverkehr.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zu Nachtrag I zum Tarif, Theil I/A und von Nachträgen.

Mit 1. Januar 1902 gelangen zur Einführung:

1. Berichtigungsblatt zu Nachtrag I zum Tarif Theil I, Abtheilung A;
2. Nachtrag III zum Tarif Theil I, Abtheilung B;
3. Nachtrag II zum Tarif Theil II, Heft 1 a;
4. Nachtrag I zum Tarif Theil II, Heft 2.

Exemplare dieser Nachträge können von der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft bezogen werden, u. zw. das Berichtigungsblatt unter 1 kostenlos, die Nachträge unter 2 und 3 zum Preise von . . . 1,00 Kr. } pro Stück, 4 zum Preise von . 0,20 „ } pro Stück.

Wien, am 3. Dezember 1901. (3261)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Einführung neuer Tarife.

Mit Gültigkeit vom 19. Januar alten/1. Februar neuen Stils 1902 tritt ein neuer Tarif für den deutsch-Sosnowicer Personen- und Gepäckverkehr in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, Ergänzungen der Wegevorschriften, Ermässigungen einzelner Fahrpreise, sowie geringfügige Preiserhöhungen zwischen Sosnowice einerseits und Oppeln und den darüber hinausgelegenen Stationen andererseits.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Kattowitz, den 5. Dezember 1901. (3262)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Eisenbahneffektenverkehr.

Zinsenzahlung.

Die am 2. Januar 1902 fällig werdenden Zinsscheine der 4,5 prozentigen Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) werden

vom 24. Dezember 1901 ab bei der königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und
vom 2. Januar 1902 ab bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

eingelöst.

Magdeburg, den 2. Dezember 1901. (3263)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Verdingung.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen für die auf Bahnhof Salzwedel (Altmark) zu erbauenden Bahnsteigüberdachungen im ungefähren Umfang von 80 t Fluss- und 1 t Gusseisen soll vergeben werden. Mit entsprechender Aufschrift versehene und versiegelte Angebote sind bis zum 21. d. Mts., Vormittags 11 Uhr hierher einzureichen. Zu dieser Zeit findet die Eröffnung der eingegangenen Angebote statt. Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ. von hier bezogen werden. Unbeschädigt wieder eingehende Zeichnungen werden angemessen rückvergütet werden.

Salzwedel, den 2. Dezember 1901. (3264)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

Oldenburgische Staatsbahnen.

Die Lieferung von 12 Stück vollständigen Radsätzen mit Speichen- oder Flussstahlscheibenrädern für Wagen ist zu vergeben. Die Lieferungsbedingungen können gegen vorherige post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 Pfennig von unserem Materialienbüreau, Karlstrasse hierselbst bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Radsätze“ spätestens bis zum 20. Dezember d. J. an das genannte Büreau postfrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter am 21. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr.

Die Bewerber bleiben bis zum 31. Dezember d. J. an ihr Angebot gebunden.

Oldenburg, den 3. Dezember 1901. (3265)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Verdingung und Lieferung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Lauenburg am 28. Dezember 1901, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und die Zeichnungen 33, 33 a bis 41 sowie die Zeichnungen der Gleisanordnung sind gegen Einsendung von 5 ℳ. bei unserem technischen Büreau anzufordern. Für die Lieferungsbedingungen ohne die Zeichnungen 33, 33 a bis 41 ist 1,50 ℳ. zu zahlen.

Danzig, den 3. Dezember 1901. (3266)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Verdingung von Bauarbeiten.

Für die Ausführung der zweigleisigen Hauptbahn Münster a. St.-Scheidt sind in der Bausektion VI (Homburg-Rohrbach)

1. die Erd-, Fels- und Planirungsarbeiten für die Herstellung des Bahnkörpers,
2. die Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten zur Herstellung der Kunstbauten

im ganzen ungetheilt zu vergeben.

Vorstehende Arbeiten bilden das 1. Bauloos von Profil 20 + 5 bis Profil 58 + 11 mit einer Baulänge von 3 756 m.

Es sind zu bewegen im ganzen etwa 153 000 cbm Erd- und Felsmassen. An grösseren Kunstbauten sind auszuführen eine gewölbte Bliesbrücke, eine gewölbte Fluthbrücke, ein gewölbter Durchlass mit Fusswegunterführung und zwei Wegüberführungen.

Pläne und Bedingungen liegen auf dem Büreau der Bausektion VI im Bahnhofe zu Homburg (Pfalz) zur Einsicht auf, woselbst auch Preisverzeichnissformulare verabfolgt werden.

Die versiegelten, mit entsprechender Aufschrift versehenen Angebote sind bis spätestens 21. Dezember d. J. an die Direktion einzusenden. (3267)

Ludwigshafen a/Rh., den 5. Dezbr. 1901.
Die Direktion
v. Lavale.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Oberbau- und Baumaterialien.

Die im diesseitigen Bezirk angesammelten Altmaterialien, nämlich: Schienen und Metallschrott, sollen verkauft werden. Zeit der Eröffnung der Angebote am Montag, den 30. Dezember 1901, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 20. Januar 1902.

Verkaufsbedingungen nebst zugehörigem Angebotsnachweis werden zusammen gegen postfreie Einsendung von 1,00 ℳ. in baar (nicht in Briefmarken) vom diesseitigen Centralbüreau, Zimmer 420, hierselbst abgegeben und können auch daselbst eingesehen werden.

Berlin, den 28. November 1901. (3268)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 98. 14. Dezember 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 35 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen bei den bayerischen Staatseisenbahnen.

Die erste ständige elektrische Beleuchtungseinrichtung im Gebiete der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurde anlässlich des Neubaues eines Betriebshauptgebäudes nebst einer grossen vierschiffigen Einsteighalle im Centralbahnhof München von der Firma Siemens & Halske in Berlin erstellt und der erste Theil der Anlage am 22. September 1879 in Betrieb genommen. Die Einrichtung umfasste die Beleuchtung der Einsteighallen mit 45 Differential-Wechselstrombogenlampen, System Hefner-Alteneck, welche zu je fünf in einen Stromkreis geschaltet waren, und die Beleuchtung der Empfangsräume für den königlichen Hof mit 80 in 2 Stromkreisen geschalteten Glühlampen. Der verwendete einphasige Wechselstrom wurde von vier elektrischen Maschinen erzeugt, von welchen jede mit ihrer Erregermaschine durch einen Deutzer Gasmotor angetrieben wurde. Die Leistungsfähigkeit betrug bei drei Motoren je 8 und bei einem 12 PS. Die Stromvertheilung geschah mittelst eines Generalumschalters, der die Verbindung einer jeden Maschine mit jedem Lampenstromkreis ermöglichte. Der Umschalter bestand aus einem Rahmen, an den sowohl die von den Maschinen kommenden als auch die zu den Stromkreisen führenden Leitungen angeschlossen waren. Durch Einklemmen von Drahtlitzen wurde die gewünschte Verbindung der einzelnen Leitungen hergestellt.

Die im allgemeinen befriedigend arbeitende Einrichtung stand bis zum Jahre 1897 im Betrieb, zu welchem Zeitpunkt die Einsteighallen an das Gleichstromnetz des inzwischen errichteten grossen Bahnhofselektrizitätswerkes angeschlossen wurden. Damit konnte eine Verbesserung der Beleuchtung zugleich mit einer Vermehrung der Lampen herbeigeführt werden.

Ein Maschinensatz, der im Laufe der Zeit verbesserte Generalumschalter und eine Bogenlampe wurden in das Verkehrsmuseum in Nürnberg aufgenommen.

Die weiteren Fortschritte in der Elektrotechnik gaben Anlass zur Herstellung einer grösseren Anlage, und so wurde im Jahre 1889 im Centralbahnhof Nürnberg die Beleuchtung der Gleise und Bahnsteige mit elektrischem Licht unter Errichtung eines Gleichstromelektrizitätswerkes durchgeführt. Das anfänglich mit zwei Dampfkesseln und drei Dampfmaschinen mit je einem Dynamo von 32 PS Kraftbedarf ausgestattete Werk musste bald durch Aufstellen von zwei weiteren Dampfkesseln und zwei Maschinensätzen von je 60 PS erweitert werden, da die günstigen Erfahrungen die Ausdehnung der Beleuchtung auf die grösseren Dienstgebäude und die Ladehallen veranlassten.

Der neuestens begonnene Umbau des Centralbahnhofes Nürnberg bedingt die Entfernung des ohnehin für den künftigen Bedarf an elektrischer Kraft nicht mehr ausreichenden Elektrizitätswerkes; es wurde deshalb ein neues Werk gebaut, das Ende 1900 in Betrieb genommen wurde. Dasselbe enthält zunächst drei Dampfkessel mit drei stehenden Maschinensätzen von je 350 PS und eine grosse Akkumulatorenbatterie und liefert Gleichstrom von je 2×220 Volt Betriebsspannung. Die elektrischen Einrichtungen der alten und neuen Anlage stammen von der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Schuckert & Co. in Nürnberg und die motorischen Einrichtungen mit Kondensationsanlage von der Maschinenbau-Aktiengesellschaft in Nürnberg.

Für den im Bau begriffenen neuen Centralrangirbahnhof Nürnberg wird ein eigenes Elektrizitätswerk für Licht und Kraft errichtet, in welchem vorläufig drei Dampfkessel und drei stehende Maschinen mit Kondensation von je 500 PS zur Aufstellung gelangen, von denen zwei Drehstrom von 5000 Volt Spannung und eine Gleichstrom von 2×220 Volt Spannung erzeugen, da die weiter entfernten Theile des umfangreichen Bahnhofes mit Drehstrom versorgt werden, welcher theils direkt nach Abspannung verwendet, theils in Unterstationen in Gleichstrom umgewandelt wird. Das Werk hat auch den gesammten Kraftbedarf im Bahnhof für die Werkstätten, Lokomotivschuppen,

Wasserförderung, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichenstellung usw. zu decken.

Umfangreiche Veränderungen im Centralbahnhof München, wie die Anlage eines ausgedehnten Rangirbahnhofes, eines neuen Freiladehofes und die Erbauung von grossen Ladehallen, gaben Anlass zur Errichtung eines grösseren Elektrizitätswerkes mit vier Dampfkesseln und drei liegenden Dampfmaschinen mit Kondensation von einer Gesammtstärke von 405 PS. Da mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse für die Beleuchtung theils Gleichstrom, theils Einphasenwechselstrom zur Verwendung kommen sollte, so wurden drei Gleichstromdynamos und drei Wechselstrommaschinen in der Weise aufgestellt, dass jede Dampfmaschine eine Gleichstromdynamo und eine Wechselstrommaschine antreibt, deren Anker auf einer gemeinsamen Welle sitzen. Die Dampfkessel und Dampfmaschinen lieferte die Firma J. A. Maffei in München, die elektrischen Einrichtungen die Firma Siemens & Halske in Berlin. Die Anlage wurde im Jahre 1895 in Betrieb gesetzt.

Das Bedürfniss, die elektrische Beleuchtung auf den gesammten Centralbahnhof München und die dienstlichen Zwecken dienenden Räume desselben auszudehnen, sowie die Errichtung umfangreicher Gebäude für Eisenbahn- und Postzwecke mit erheblichem Energiebedarf für Licht und Kraft zwangen zu einer Erweiterung des Elektrizitätswerkes, welche nunmehr nahezu durchgeführt ist. Die Vergrösserung erfolgte durch Aufstellung von zwei weiteren Dampfkesseln und Errichtung einer neuen Maschinenanlage mit vier stehenden Maffei'schen Verbunddampfmaschinen mit Kondensation, von welchen eine 160 PS und drei je 500 PS normal leisten. Die hierdurch entbehrlich gewordenen drei liegenden Dampfmaschinen werden anderwärts verwendet werden.

Jede Dampfmaschine ist mit einem Schuckert-Generator gekuppelt, welcher Drehstrom von 5 000 Volt Spannung erzeugt. Für die Verbrauchsstellen von Drehstrom wird die Energie mit Kabeln sieben Transformatorenstationen zugeführt und von denselben aus nach Abspannung vertheilt. Die Umformung in Gleichstrom erfolgt für die dem Elektrizitätswerk näher liegenden Gebiete im Werke selbst mittelst sich drehender Transformatoren, während für das Betriebshauptgebäude mit Zubehör und die nächst demselben liegenden Gebäude und Plätze eine eigene Unterstation errichtet wurde. Die Unterstation enthält drei sich drehende Umformer, welchen der Drehstrom durch zwei Kabel vom Elektrizitätswerk zugeführt wird, sowie eine grosse Akkumulatorenbatterie.

Der Errichtung der ersten grösseren Beleuchtungsanlage für den Centralbahnhof Nürnberg folgte bald die der Anlagen für Gleichstrombeleuchtung der Bahnhöfe Bamberg, Würzburg und Regensburg, letztere mit Centralwerkstätte, im Jahre 1891, ferner Aschaffenburg 1894, Gemünden 1895 und Eger 1896. Für den Bahnhof und die Centralwerkstätte Weiden wurde 1897 ein Werk für zweiphasigen Wechselstrom in Betrieb gesetzt. Der Bahnhof Augsburg erhielt eine Gleichstromanlage, welche im Jahre 1898 in Betrieb kam. Die Station und der neue Rangirbahnhof in Oberkotzau wurden im Jahre 1899 mit Gleichstrombeleuchtung eingerichtet; hier wird die Energie mit Körting'schen Kraftgasdynamos erzeugt. Im gleichen Jahre gelangten die Gleichstromwerke für die Bahnhöfe Buchloe und Schweinfurt C. B. zur Eröffnung.

In der Projektirung sind z. Zt. die Elektrizitätswerke für die Bahnhöfe Pleinfeld, Kempten und Wiesau begriffen.

Die elektrischen Einrichtungen der einzelnen Werke sind von den Firmen Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals Schuckert & Co. in Nürnberg, Siemens & Halske in Berlin und Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in München hergestellt, während die motorischen Anlagen von den Firmen Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg, J. A. Maffei in München, Maschinenfabrik Augsburg, Körting in Hannover und Rockstroh in Markt-Redwitz zur Ausführung gelangten.

Die Zahl der z. Zt. im Betriebe stehenden bahneigenen Elektrizitätswerke beträgt 13 mit 42 Maschinensätzen von zusammen 4 963 PS und 3 507 KW Leistung.

Ausser den genannten Bahnhöfen mit eigenen Werken ist noch eine grössere Anzahl von Bahnhöfen und Stationen sowie die Centralwerkstätte München mit elektrischer Beleuchtung und Kraftbetrieb unter Anschluss an gemeindliche und private Werke eingerichtet.

Die Gesammtzahl der mit elektrischer Beleuchtung versehenen Bahnhöfe, Stationen und Werkstätten beläuft sich gegenwärtig auf 61 und stehen 2 594 Bogenlampen und 25 160 Glühlampen, zusammen entsprechend 49 765 Glühlampen von 16 HK, in Verwendung.*) Nachdem umfangreiche Einrichtungen, wie die der Bahnhöfe Hof, Straubing, Gunzenhausen, Furth i/W., Kufstein, Mühldorf, Erlangen, Plattling, Pleinfeld, Kempten, Wiesau und der Rangirbahnhof in Nürnberg in der Ausführung oder Projektirung begriffen sind, erfährt die elektrische Beleuchtung bei den bayerischen Staatseisenbahnen demnächst noch eine wesentliche Erweiterung.

Die wirthschaftlichen Ergebnisse der bahneigenen Elektrizitätswerke, insbesondere der neueren Werke sind als günstige zu bezeichnen, zumal wenn in Betracht gezogen wird, dass in den meisten Fällen die Brennmaterialien aus grösseren Entfernungen zugeführt werden müssen.

Im Jahre 1900 beliefen sich bei einer Erzeugung sämmtlicher Werke von 4 047 312 Kilowattstunden die unmittelbaren Erzeugungskosten auf 516 229 ℳ = 13 ₰ für das Kilowatt; bei dem z. Zt. wirthschaftlichsten Werke zu Weiden sogar nur auf 8 ₰.

Unter Anrechnung von Zuschlägen von 20 % der Personalkosten für allgemeine Verwaltung, Pensionen usw., von 50 % des Werthes der Brennmaterialien für Fracht, Lagerung usw., von 10 % des Werthes der übrigen Materialien für die gleichen Aufwendungen sowie von 10 % der Anlagekosten für Verzinsung und Tilgung derselben ergibt sich ein Gesammtaufwand für Energieerzeugung von 967 421 ℳ = 24 ₰ für die Kilowattstunde.

Die gesammten Kosten für die elektrische Beleuchtung der von bahneigenen Werken versorgten Bahnhöfe, also einschliesslich des Aufwandes für die Bedienung der Beleuchtung und für Kohlenstifte, Glühlampen und sonstige Materialien, dann der Unterhaltungskosten der Beleuchtungseinrichtungen, betrugen ohne Zuschläge 644 884 ℳ, mit den angegebenen Zuschlägen 1 288 904 ℳ, entsprechend durchschnittlich 0,84 ₰ für die Glühlampe mit 16 HK im ersteren Fall und 1,67 ₰ im letzteren Fall.

Bezüglich der Erstellung der Anlagen sei bemerkt, dass die Projekte bei der Generaldirektion bearbeitet werden und die Ausführung der motorischen und elektrischen Einrichtungen nach den aufgestellten Programmen in beschränkter Verdingung an die einschlägigen Firmen vergeben wird.

Für die Bestimmung der Art und der Vertheilung der Beleuchtungskörper gelten heute noch in der Hauptsache die bei der Erstellung der ersten Anlage im Centralbahnhof Nürnberg angewandten Grundsätze, nachdem sie sich durchaus bewährt haben. Diese Grundsätze sind in nachstehender Tabelle angegeben.

(Tabelle siehe nächste Seite.)

Die Bogenlampen werden entsprechend der Gebrauchsspannung zu mehreren in einen Stromkreis geschaltet, die Stromkreise werden thunlichst so gewählt, dass sie nur Lampen umfassen, die gleichzeitig brennen sollen. Die Gleichstrombogenlampen erhalten Mattglasglocken, während für die Wechselstromlampen vielfach Klarglasglocken verwendet und diese alsdann an schattenlosen Masten von eigener Bauart aufgehängt werden.

---

*) Nach dem Bericht des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten standen Ende 1900 auf preussischen Bahnhöfen und Stationen etwa 7 800 Bogenlampen mit durchschnittlich 400 Watt und 31 000 Glühlampen mit durchschnittlich 50 Watt Energieverbrauch in Verwendung. Diese Lampen entsprechen zusammen 93 400 Glühlampen von 16 HK.

	Entfernung m	Lichtpunkthöhe m	Stromstärke der Bogenlampen in Ampères	
			Gleichstrom	Wechselstrom mit Drosselspulen
Gleisanlagen grösserer Bahnhöfe	60—100	18	16	30
Gleisanlagen mit geringerem Rangirverkehr, Freiladehöfe, Zufuhrstrassen, Vorplätze usw.	30—50	12	10	20
Bahnsteige, Ladehallen, Vorräume, Wartesäle III. Klasse usw. . . .	20—30	3,8—4,5	6	10

In den Gebäuden wird in der Regel Glühlicht verwendet, mit Ausnahme der Vorhallen, Gänge und Wartesäle III. Klasse der grösseren Bahnhöfe. Die Wartesäle I. und II. Klasse sowie die Repräsentationsräume erhalten mehrflammige Lüster. Als normale Glühlampe gilt die Lampe mit 16 HK Lichtstärke, Lampen mit grösserer oder kleinerer Leuchtkraft stehen nur ausnahmsweise im Gebrauch. Die Hintereinanderschaltung von Glühlampen findet keine Anwendung.

Die Lokomotivschuppen werden nunmehr allgemein mit Glühlampen beleuchtet, da sich hier die Beleuchtung mit Bogenlampen wegen der starken Schlagschatten nicht bewährt hat. Die Anordnung der Glühlampen wird derart getroffen, dass die Lokomotiven gut beleuchtet und bequem untersucht werden können. Zu diesem Zwecke werden auch an geeigneten Stellen Steckkontakte mit Kabellampen angebracht. In ähnlicher Weise wird die Beleuchtung der Montageräume der Werkstätten durchgeführt.

Kleinere Bahnhöfe und Stationen werden meist nur mit Glühlampen beleuchtet, da hier vielfach das geeignete Personal für die ordnungsgemässe Bedienung und Behandlung der Bogenlampen fehlt. Die Bahnsteigbeleuchtung erfolgt hier mit zwei- oder dreifachen Glühlampenbündeln, welche in einer Glasglocke eingeschlossen sind und von einem dekorativ ausgestalteten Reifen getragen werden, der auf einem alten Gaskandelaber sitzt.

Ernst Scholler.

Die Verstaatlichungsaussichten in Frankreich.

Von Dr. O. Ballerstedt.

Der Abgeordnete Bourrat, seit Jahren einer der eifrigsten Verfechter der Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich, hat in den ersten Dezembertagen bei der Budgetberathung, obschon das Eisenbahnbudget selbst noch nicht zur Berathung stand und gegen das derzeitige Aufwerfen dieser Erörterungen aus dem Hause Verwahrung eingelegt wurde, seine alten Anregungen auf schleunigste Verstaatlichung der Ost-, West-, Orléans- und Südbahn abermals vorgebracht und sehr eingehend begründet. Wie verschiedentlich schon an dieser Stelle gezeigt, haben die Aussichten und Neigungen auf die Verstaatlichung in Frankreich seit zwei Jahren, wo sie auf Grund bestimmter Anträge in der Kammer lange und erregt, aber erfolglos erörtert worden waren, erheblich abgenommen, was unter einem so sozialistischen Ministerium, wie dem der Herren Waldeck-Rousseau-Millerand-Baudin besonders merkwürdig ist. Die jetzigen Kammerverhandlungen und ihre Aufnahme in der Pariser Presse bestätigen durchaus diese früheren Bemerkungen. Wie eine vox clamantis in deserto verhallte die Rede des Abg. Bourrat trotz ihrer ausserordentlichen, zwei Sitzungen in Anspruch nehmenden Länge. Im Parlament zeigte sich keine Lust, auf die Sache einzugehen, und die grossen Pariser Blätter thun vorwiegend Herrn Bourrat als einen Sonderling oder politischen Anreisser, der ein Steckenpferd reite, spöttisch ab, wie sie auch seine grossen Parlamentsreden nur in ganz kurzen Auszügen bringen. Der „Figaro" sagt, der unermüdliche Herr Bourrat habe einen Hannibalseid gegen die grossen Eisenbahngesellschaften geschworen; er habe seinen Vers in ungeheurer Länge wieder hergesagt, indem er zwei Tage mit beiden Fäusten auf das Rednerpult und die Gesellschaften losschlug. Das Boulevardblatt bekennt indess zweierlei: erstens dass Herr Bourrat das unbestreitbare Verdienst habe, die Dinge, von denen er spreche, von Grund aus studirt zu haben, und zweitens, dass die Frage doch einstmals dringlich werden könne; diese „enorme Birne" sei noch nicht mürbe, sondern noch hart und steinig; man solle aber nichts verschwören: „wenn wir einmal ganz auf dem Stroh sind, dann wird sie dort für unseren Durst reif werden." Immerhin habe die Kammer wohl niemals einen so vollständigen Vortrag über Gegenwart, Vergangenheit und Zukunft der französischen Eisenbahnen zu hören bekommen. Die „République" eifert gegen die „verhängnissvolle Manie" der Abgeordneten, sich in politischer Wahlmache zu überbieten und damit zu beweisen, dass das Parlament ganz unfähig zur Verwaltung der Eisenbahnen sei. Der Staatshaushalt würde der Plünderung zu Gunsten eines immer zahlreicheren und anspruchsvolleren Eisenbahnpersonals anheimgegeben werden. Das sei stets einer der ernsthaftesten Gründe gegen den Rückkauf. Herr Bourrat habe versucht, die Kammer mit der wundervollen Aussicht zu erweichen: „Wir haben gestern den Eisenbahnarbeitern 70 Millionen anbieten können!" Was würde das werden, wenn der Staat bezw. die Kammer souveräner Herr würde! Welche Verschleuderung! Welche Reklame! Welcher Bankerott! Der „Temps" weist ebenfalls auf die Widersprüche und die Komödie hin, womit die erdrückende Mehrheit der Kammer soeben leichtfertig den Staatshaushalt mit 70 Millionen jährlich zur Verminderung der Arbeitszeit der Eisenbahnangestellten belastete — wenn der Senat nicht selbstverständlich das betreffende Gesetz wieder ablehnen würde —, um am nächsten Tage bei Berathung des Staatshaushalts die weitestgehende Sparsamkeit zu fordern. Das „Journal des Débats" höhnt: „Herr Bourrat macht die Lokomotiven brüllen, die Wagen rollen und treibt alle Welt in die Flucht. Und als er endlich die letzte Stufe der Beredsamkeit erklommen, da musste er wieder herabsteigen und die Sitzung war aus." Das letztgenannte Blatt, das immer eifrig das Privatbahnsystem und die Interessen der Bahngesellschaften vertreten hat, behauptet, schon seit vielen Jahren sehe man diese kleine parlamentarische Vorstellung sich wiederholen, ohne dass man sie bisher ernst genommen habe. Die verantwortlichen Minister vor allem hätten nicht die sorglose Heiterkeit, mit dem Rückkauf und dem Staatsbetrieb einen Sprung ins Dunkle zu machen. Das „Journal des Débats" sucht dann sogar in einem besonderen Artikel an dem Beispiel Belgiens zu beweisen, wie nachtheilig das Staatsbahnsystem überhaupt sei. Dazu muss ihm der auch an dieser Stelle besprochene Bericht des Berichterstatters des Centralausschusses der belgischen Kammer, Herrn Renkins, dienen, der allerdings an der belgischen Staatsbahnverwaltung sehr viel auszusetzen hatte, dessen Zahlen und Schlussfolgerungen aber grossentheils im Parlament zu Brüssel vom belgischen Eisenbahnminister Liebaert als unrichtig bestritten wurden. Hier, so wird vom „Journal des Débats" behauptet, zeige sich die

dem Staatsbahnsystem innewohnende Mangelhaftigkeit mit überzeugender Kraft. Es wird u. a. ausgeführt, wie die Rechnung unklar und trügerisch, die Tilgung nur scheinbar sei; wie die Ausgaben unverhältnissmässig gewachsen und die Ergebnisse der belgischen Bahnen viel schlechtere seien, als die der unter ziemlich gleichen Verhältnissen arbeitenden benachbarten französischen Nordbahngesellschaft. Betreffs der Tilgung muss übrigens das genannte Blatt in einem anderen Artikel anerkennen, dass die soeben von der französischen Budgetkommission zum theilweisen Ausgleich des Fehlbetrages im Staatshaushalt für 1902 beschlossene Maassregel, die Zinsgewähr des französischen Staates an die Eisenbahngesellschaften im Betrage von 44 000 000 Fr. dieses Mal auf den Anleiheweg zu verweisen, ebenfalls ein bedenklicher Einbruch in das bisherige Tilgungssystem sei, nach welchem in einigen 50 Jahren die französischen Eisenbahnen unentgeltlich an den Staat fallen bezw. ihr ganzes Anlagekapital getilgt sein soll. Man lasse auf diese Weise, durch die Anleihe, eines der ausserordentlichen Budgets wieder aufleben, die abzuschaffen man so grosse Mühe gehabt habe. Wir möchten unsererseits darauf aufmerksam machen, dass unter der derzeitigen Finanznoth mit dem Vorschlag der französischen Budgetkommission ein ähnlicher Aushilfsweg betreten wird, wie ihn der soeben veröffentlichte deutsche Reichshaushalt für 1902 vorsieht, indem zum ersten Male der erforderliche Mehrbetrag der Matrikularbeiträge über die Ueberweisungen nicht voll den Einzelstaaten zur Deckung auferlegt, sondern zu 3/5 mit etwa 36 000 000 ℳ durch eine ausserordentliche Reichsanleihe beschafft werden soll.

Suchen die Gegner der Verstaatlichung in Frankreich mit dem Hinweis auf die belgischen Erfahrungen abzuschrecken, so haben andererseits ihre Freunde wohl mit mehr Recht auf die guten Leistungen der deutschen Staatsbahnen und namentlich die grossartigen finanziellen Erfolge der preussischen hingewiesen. Schon bei den parlamentarischen Kämpfen vor 2 Jahren wurde von den Abgg. Bourrat, Pelletan und Genossen deren Lob mit unbestreitbaren zahlenmässigen Beweisen gesungen. Auch in seiner jetzigen Rede kam Herr Bourrat darauf zurück, indem er u. a. feststellte, dass die deutschen Eisenbahnen über 16 000 Lokomotiven, die französischen dagegen noch nicht 10 000 und zwar viel ältere und schlechtere besitzen, und es ähnlich mit dem ganzen Fahrmaterial sich verhalte, was auch bei einer Mobilmachung für Frankreich vom höchsten Nachtheil sein müsste.

Im einzelnen geben wir aus den jetzt vorgebrachten Beschwerden und Berechnungen des Herrn Bourrat nur folgendes allgemeine wieder. Die Eisenbahngesellschaften, so erklärte er, stellten ihre Berechnungen in einer Weise auf, dass jede Beaufsichtigung so gut wie unmöglich werde; ihre Kohlenvorräthe seien ungenügend, das rollende Material nicht ausreichend und in schlechtem Zustand. Durch allzu sehr verlängerte Ausbesserungen lasse man die Lokomotiven 50 Jahre und die Wagen 70 Jahre im Gebrauch; so arbeite man mit einem veralteten und gefährlichen Material. Beim Rückkauf würde der Staat thatsächlich gewinnen. Die Ostbahn schulde dem Staat 241 000 000, die Westbahn 246 000 000, die Orléansbahn 190 000 000, die Südbahn 211 000 000 Fr.; das Pfand der Ostbahn betrage 186 000 000, der Westbahn 137 000 000, der Orléansbahn 181 000 000, der Südbahn 105 000 000 Fr. Nach dem Rückkauf würden also die Ostbahn 55 000 000, die Westbahn 109 000 000, die Orléansbahn 9 000 000, die Südbahn 106 000 000 Fr. dem Staat schulden. Die von den Gesellschaften geleisteten Rückzahlungen seien ganz unbedeutend. Thatsächlich hat dieser Tage bei der Erörterung des Arbeitsgesetzes der Finanzminister Caillaux in der Kammer erklärt, dass die Eisenbahngesellschaften von 910 schuldigen Millionen dem Staat bisher nur 10 000 000 Fr. zurückbezahlt haben. Im ganzen, sagt Abg. Bourrat, hätten die Aktionäre nur eine Milliarde und 400 000 000 Fr. geleistet, der Staat aber mehr als 4 Milliarden, und doch beherrschten die Eisenbahnaktionäre die wirthschaftliche Lage des Landes. Vom Rückkauf würde das Publikum nur Vortheil haben. Das französische Staatsbahnnetz — welches nur ungefähr ein Zehntel des gesammten Bahnnetzes des Landes ausmacht — habe im Jahre 1899 einen Ueberschuss von 15 000 000 Fr. ergeben, während die grossen Eisenbahngesellschaften nur Schulden gebracht hätten. Das sei für die Staatsbahnen ein wunderbar gutes Ergebniss, wenn man bedenke, dass das Staatsbahnnetz eine Gegend ohne Industrie und beinahe ohne Handel bediene. Wenn die französischen Häfen hinter den ausländischen zurückgeblieben seien, so komme das daher, weil die französischen Eisenbahngesellschaften die Flussschifffahrt vernichtet hätten, während die ausländischen Eisenbahnen die Kanäle und Flüsse als ihre Hilfswege zur Vermehrung des Verkehres betrachteten.

Abg. Bourrat schliesst seine, auf der äussersten Linken mit Beifall aufgenommenen Ausführungen, dass also aus wirthschaftlichen, finanziellen und militärischen Rücksichten der sofortige Rückkauf der Eisenbahnen geboten sei. Man darf annehmen, dass die Regierung, die vorerst auf seinen Monolog nicht geantwortet hat, sich noch kühler zur Sache verhalten wird als vor zwei Jahren. Damals musste der selbst einer fortgeschrittenen sozialistischen Richtung angehörige Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Baudin, grundsätzlich die Verstaatlichung als eine demokratische Forderung anerkennen und befürworten und konnte nur die thatsächlichen Schwierigkeiten und derzeitigen Bedenken entgegenhalten. Die Regierung behandelte den ganzen Vorstoss möglichst verzögernd, der denn auch schliesslich im Sande verlief. Bezeichnend war übrigens, dass aus der Kammer als der Hauptgrund gegen die Verstaatlichung die angeblich dadurch drohende gefährliche Förderung des Sozialismus vorgebracht wurde, wovon man in Deutschland und anderwärts doch wahrlich nichts bemerkt hat. Damals, das muss wohl in Betracht gezogen werden, herrschte in den weitesten Kreisen Frankreichs hohe Unzufriedenheit mit den Eisenbahnen, weil man gerade unter einer Periode häufiger Unfälle und schwerer Verkehrsstockungen litt. Seither sind durch eigene Bemühungen der Gesellschaften und durch staatliches Eingreifen, wie ziemlich allgemein anerkannt wird, wesentliche Erleichterungen und Verbesserungen eingeführt. Die Machtvollkommenheit des Ministers über die Verwaltung und den Betrieb der Gesellschaften ist eine weitgehende und in letzter Zeit thatsächlich soviel durch Regierungsvorschriften ausgeübt, auch gesetzliche Eingriffe sind derart bethätigt worden, dass ihrerseits die Eisenbahngesellschaften und ihre Interessenten bereits laute Klage über die Reglementirung und Einschränkung führen. In Frankreich kam schon bald nach der grossen Eisenbahnverstaatlichung Preussens der Rückkauf in Frage; statt dessen siegte das Privatbahnsystem derart, dass im Jahre 1883 den grossen Gesellschaften ihre Konzessionen auf die ungewöhnlich lange Zeit von etwa 75 Jahren verlängert wurden. Zur Abschaffung dieser „verbrecherischen Verträge“, wie die französische Sozialdemokratie sie zu nennen beliebt, zeigt also nicht einmal das gegenwärtige, sehr sozialistische Ministerium, welches bereits 2½ Jahre im Amte ist, Lust und Kraft. Danach, sollte man meinen, müssen sie wohl nicht allzu schlimme sein.

Rentabilitätsberechnung für die sächsischen Staatseisenbahnen.

Wie in früheren Jahren, so ist auch für das Jahr 1900 von der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen eine Rentabilitätsberechnung für die einzelnen Linien aufgestellt worden, die zwar in vielen Beziehungen auf Schätzungen und Durchschnittsberechnungen beruht, im Grossen und Ganzen aber doch ein annäherndes Bild von dem Verkehrsumfang und dem finanziellen Betriebsergebniss der einzelnen Linien bietet.

Das gesammte Netz hatte im Jahre 1900 insgesammt 5 916 530 ℳ. Mehreinnahmen gegen das Jahr 1899 erzielt, wovon 1 150 755 ℳ. auf den Personenverkehr, 2 992 652 ℳ. auf den Güterverkehr und 1 773 123 ℳ. auf andere Einnahmequellen entfielen. Während im Personenverkehr der grösste Theil der Mehreinnahme (864 000 ℳ.) aus dem Aufschwung des Reiseverkehrs zwischen den Verkehrsstellen im eigenen Bahnbereiche herrührte, war im Güterverkehr der hauptsächlichste Einnahmezuwachs, 1 918 000 ℳ., auf den Güteraustausch mit fremden Bahnen zurückzuführen. Die Betriebsausgaben waren gegen das Vorjahr um 5 039 051 ℳ. gewachsen und zwar in der Hauptsache infolge Steigerung der Kohlen- und Eisenpreise, durch höhere Vergütungen für Benutzung fremder Bahnhöfe und Betriebsmittel, durch das Einrücken von Beamten in höhere Gehaltsklassen, durch Schaffung neuer Beamtenstellen, durch Mehrbedürfnisse für Wohlfahrtszwecke und höhere Aufwendungen für Arbeitslöhne. Der Ueberschuss betrug 1900: 877 479 ℳ. mehr als 1899. Er verzinste das Anlagekapital mit 3,702 % wie im Vorjahr. Im besonderen verzinsten die normalspurigen Linien ihr Anlagekapital mit 3,872 % gegen 3,870 % im Vorjahr, während die schmalspurigen Linien ohne den Aufwand für erheblichere Ergänzungen und Erweiterungen einen Betriebszuschuss von 36 187 ℳ = 0,094 % des Anlagekapitals und mit Einschluss dieses Aufwandes einen Betriebszuschuss von 95 715 Mark = 0,250 % des Anlagekapitals erforderten. Im Jahre 1899 war im ersteren Falle ein Betriebsüberschuss von 0,245 % des Anlagekapitals und im letzteren Fall ein Betriebszuschuss von 0,029 % des Anlagekapitals zu verzeichnen. Das Betriebsergebniss der schmalspurigen Linien hat sich danach gegen das Vorjahr wesentlich verschlechtert, was weniger auf den Verkehrsrückgang, als vielmehr auf die stärkere Zunahme der Betriebsausgaben zurückzuführen ist.

In der nachfolgenden Uebersicht sind die einzelnen Linien nach der Höhe der Verzinsung ihres Anlagekapitals geordnet. Zum Vergleiche sind die Ziffern des Vorjahres mit aufgenommen.

1. Normalspurige Linien.

	Verzinsung in Prozenten: 1900	1899
Zeithain-Elsterwerda	10,487	10,878
Waldheim-Kriebethal	9,307	9,532
Pirna-Berggiesshübel und Pirna-Gross-cotta	7,253	7,605
Werdau-Weida	7,214	7,940
Gaschwitz-Meuselwitz	7,109	7,217
Leipzig-Hof und Leipzig-Plagwitz-Gaschwitz	7,045	6,798
Stollberg-St. Egidien und Höhlteich-Wüstenbrand	6,858	6,954
Görlitz-Dresden-Altst.	5,955	6,269
Dresden-Elsterwerda	5,455	4,887
Beucha-Seelingstädt	5,314	5,235
Bodenbach-Dresden-Altst.	5,143	5,233
Dresden-Werdau mit Kohlenb. bei Dresden, Freiberg-Halsbrücke	} 5,127	5,151
Schönbörnchen-Gössnitz		4,458
Riesa-Chemnitz	} 4,883	5,530
Waldheim-Rochlitz		0,349
Leipzig-Dresden und Grossenhain-Priestewitz	4,664	4,665
Zeitz-Altenburg	4,616	4,791
Weida-Mehltheuer	3,777	4,164
Plauen-Eger	3,443	3,001
Schönberg-Schleiz	3,225	2,708
Kieritzsch-Chemnitz mit Limbach-Wittgensdorf und Rochlitz-Penig		2,489
Leipzig-Geithain	} 3,106	4,572
Limbach-Wüstenbrand		1,772 Zuschuss
Schönberg-Hirschberg	2,637	2,210
Borsdorf-Coswig	2,564	2,870
Bautzen-Königswartha	2,555	2,522
Kamenz-Pirna	2,544	2,184
Zittau-Nikrisch	2,288	1,833
Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg		1,82 Zuschuss
Schwarzenberg-Zwickau und Schneeberg-Niederschlema	} 2,261	3,892
Buchholz-Schwarzenberg mit Waltersdorf-Crottendorf		0,950
Gössnitz-Gera	1,988	2,169
Gera-Weischlitz	1,329	1,191
Chemnitz-Adorf und Zwota-Klingenthal	0,971	1,074
Klotzsche-Schwepnitz	0,933	2,036
Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz		1,068
Herlasgrün-Falkenstein	} 0,655	1,164 Zuschuss
Falkenstein-Muldenberg		1,696
Reichenbach-Mylau	0,574	0,764
Annaberg-Flöha	0,336	0,542
Bautzen-Schandau, Niederneukirch-Bischofswerda, Neustadt-Dürröhrsdorf, Grosspostwitz-Cunewalde	0,234	0,136
Zwönitz-Altchemnitz	0,156	0,307
Zittau-Löbau, Oberoderwitz-Wilchen, Scheibe-Eibau, Ebersbach-Löbau	0,090	0,046 Zuschuss
Kamenz-Elstra	0,081	0,307 Zuschuss

Betriebszuschuss erforderten folgende Linien:

	1900	1899
Weipert-Annaberg	1,056	0,513
Rosswein-Hainichen-Niederwiesa	0,959	0,854
Löbau-Weissenberg	0,611	0,771
Zwönitz-Scheibenberg	0,421	—
Brunn-Greiz	0,298	0,471 Ueberschuss
Glauchau-Wurzen	0,276	0,230
Reitzenhain-Flöha m. Poskau-Neuhausen	0,187	0,368

2. Schmalspurige Linien.

	Verzinsung 1900	1899
Zittau-Markersdorf-Hermsdorf	2,826	2,892
Mügeln-Geising-Altenberg	2,061	2,262
Radebeul-Radeburg	1,159	1,617
Oschatz-Döbeln und Mügeln-Nerchau-Trebsen	} 0,315	1,560
Oschatz-Strehla		0,145
Schönfeld-Geyer	0,255	0,735
Betriebszuschuss erforderten:		
Mosel-Ortmannsdorf	2,521	1,752
Taubenheim-Dürrhennersdorf	2,344	2,137
Kohlmühle-Hohnstein	2,048	1,893
Herrnhut-Bernstadt	1,653	1,234
Hainsberg-Kipsdorf	1,534	2,935
Klingenberg-Frauenstein	1,498	0,511
Mulda-Sayda	0,968	0,589
Grünstädtel-Rittersgrün	0,818	2,861
Hetzdorf-Eppendorf	0,788	0,455
Wilischthal-Ehrenfriedersdorf u. Herold-Thum	0,592	0,505
Wolkenstein-Jöhstadt	0,532	0,665
Cranzahl-Oberwiesenthal	0,509	0,823
Potschappel-Nossen	0,462	—
Wilkau-Carlsfeld	0,089	0,127 Ueberschuss

Die Linie Hainsberg-Kipsdorf, die früher gute Erträgnisse lieferte, hat infolge der starken Aufwendungen für sie aus Anlass der Wasserschäden in den letzten Jahren schlechte Betriebsergebnisse geliefert.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ausgaben der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen im Jahre 1900.** Hierüber entnehmen wir der dem Reichstage zugegangenen Uebersicht über die Reichsausgaben und -Einnahmen für 1900 folgende Angaben. An grösseren Aufwendungen finden sich dort verzeichnet für Vermehrung der Betriebsmittel 8 182 382 ℳ., zur Erweiterung der Werkstättenanlagen in Bischweiler und Montigny 360 732 ℳ., für Herstellung zweier Rangirbahnhöfe bei Diedenhofen und Erweiterung der Rangiranlangen zu Ueckingen 343 821 ℳ., für Erweiterung der Werkstätte in Mülhausen 285 949 ℳ., für den Bau einer zweigleisigen vollspurigen Eisenbahn von Busendorf nach Dillingen 2 939 011 ℳ., zum Bau einer schmalspurigen Nebenbahn von Bollweiler nach

Ensisheim und Colmar 366 805 ℳ, zur Herstellung einer im Unterbau zweigleisigen Bahn von Fentsch nach Deutsch-Oth nebst Verbindungskurve bei Rüssingen mit der Strecke Deutsch-Oth-Redingen 1 234 615 ℳ, zum Bau eines zweiten Gleises auf der Bahnstrecke Hayingen-Fentsch 711 028 ℳ, zum zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Lutterbach-Mülhausen-Nord-Rixheim 295 775 ℳ, zur Anlage eines Rangirbahnhofes bei Strassburg und zum viergleisigen Ausbau der Strecke Strassburg-Vendenheim 2 455 657 ℳ, zur Erweiterung des Bahnhofs Colmar 381 430 ℳ, zum Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Masmünster nach Sewen 417 842 ℳ, zum Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Lauterburg nach Weissenburg 328 657 ℳ, zur Herstellung des zweiten Gleises auf der Bahnstrecke Strassburg-Lauterburg und zur Erweiterung des Bahnhofs Lauterburg 280 178 ℳ, zur Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Bettemburg 275 940 ℳ, zum Bau von Miethwohnungen für mittlere und untere Beamte 347 426 ℳ.

— **Anwendung des Heissdampfes bei Lokomotiven.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königliche Eisenbahndirektion Berlin veranlasst, je einen Abdruck des von Geheimen Baurath Garbe über die Lokomotiven der Pariser Ausstellung erstatteten Berichts, in dem vorwiegend die Anwendung des Heissdampfes bei Lokomotiven behandelt ist, den im Lokomotivausschuss vertretenen Eisenbahndirektionen zu übersenden. Durch den Ausschuss ist zu berathen, ob und inwieweit den Ausführungen des Berichts hinsichtlich der Vortheile des überhitzten Dampfes, des beantragten Anwendungsgebietes, der Verringerung der Anzahl der Lokomotivgattungen, der Anwendung der Kolbenschieber usw. zugestimmt wird. Dabei sind die Entwürfe der vorgeschlagenen Lokomotivgattungen zu prüfen, auch ist zu erörtern, ob der angewandte Kolbenschieber sich auch für Lokomotiven ohne Heissdampf eignen möchte.

Damit auch die Ansichten der Dezernenten für den Betriebsmaschinendienst zum Ausdruck kommen, bezeichnet es der Herr Minister als erforderlich, dass sich die Dezernenten, die im Betriebe Erfahrungen mit den probeweise mit Heissdampfeinrichtung versehenen Lokomotiven gewonnen haben, an den Berathungen betheiligen.

— **Auflieferung von Frachtstückgütern.** Ein grosser Theil der königlich preussischen Eisenbahndirektionen war damit vorgegangen, auf grösseren Stationen den Annahmeschluss für Frachtstückgüter auf eine frühere Abendstunde (meist 6 statt 7 Uhr) zu verlegen. Die über den Erfolg dieser Maassnahme erstatteten Berichte sprechen sich sehr günstig aus. An den Orten, wo dies geschah, ist erreicht worden, dass das gesammte Gut eines Tages noch an demselben Abend — übrigens meist ohne verlängerten Abenddienst — verladen werden kann, dadurch die bestmögliche Bildung von Orts- und Umladewagen auf weite Entfernungen erzielt, der Abgang des Gutes mit den auf die Auflieferung folgenden Abend- und Nachtzügen gesichert sowie eine grössere Ordnung auf dem Schuppen und damit eine Erleichterung des Schuppenbetriebes und eine Verminderung der Unregelmässigkeiten herbeigeführt ist.

Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat von diesem Ergebniss den nachgeordneten Eisenbahndirektionen Mittheilung gemacht und diejenigen von ihnen, welche von einer Früherlegung des Annahmeschlusses bisher abgesehen oder nur in beschränktestem Umfange von ihr Gebrauch gemacht haben, zu einem Bericht aufgefordert, ob und wodurch die erwähnten Vortheile in ihrem Bezirke auch unter den bestehenden Verhältnissen erreicht werden.

— **Betriebseröffnungen.** Die nachstehend aufgeführten Eisenbahnstrecken sind in letzter Zeit dem Betriebe übergeben worden:

1. Am 11. November d. J. die der braunschweigischen Landeseisenbahn gehörige, 2,9 km lange vollspurige Theilstrecke Braunschweig Nordb.-Gliesmarode Uebergang (Anschluss an die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn) der im Bau befindlichen Strecke Braunschweig Nordb.-Landesgrenze gegen Fallersleben (Schunterthalbahn) mit der Station Gliesmarode B. L. E. zunächst für den Güter- und Viehverkehr;

2. am 12. November d. J. die der gleichnamigen Aktiengesellschaft gehörige meterspurige 32 km lange Nebenbahn Gera-Meuselwitz-Wuitz mit den für den Gesammtverkehr eröffneten Stationen Gera G. M. W. (Reuss), Leumnitz, Trebnitz (Reuss), Culm (Reuss), Söllmnitz, Wernsdorf (Reuss), Pölzig, Wittgendorf (Kreis Zeitz), Kayna, Spora und Wuitz-Mumsdorf, den nur dem Personenverkehr dienenden Haltepunkten Zschippach, Oelsen und Zipsendorf und der Güterladestelle Kretschwitz für den Wagenladungsverkehr. Im Bahnhof Söllmnitz zweigt ein Anschlussgleis ab, welches den Güterverkehr mit der öffentlichen Güterladestelle Kretschwitz und dem Thonwerk Reussengrube vermittelt. Die Bahn schliesst in Station Wuitz-Mumsdorf an das sächsische Staatsbahnnetz an. Der Sitz der Aktiengesellschaft befindet sich in Berlin, derjenige der Betriebsverwaltung in Gera (Reuss);

3. am 21. November d. J die 11,88 km lange vollspurige Nebeneisenbahn Freudenstadt-Klosterreichenbach der württembergischen Staatseisenbahnen mit den Stationen Freudenstadt Stadtbhf., Friedrichsthal Eisenwerk, Friedrichsthal, Baiersbronn und Klosterreichenbach für den Gesammtverkehr. Die bisherige Station Freudenstadt hat am gleichen Tage die Bezeichnung „Freudenstadt Hauptbahnhof" erhalten. Zwischen dieser Station und Friedrichsthal findet Zahnstangenbetrieb statt;

4. am 24. November d. J. die vollspurige, 40,11 km lange Neubaustrecke Lübben-Beeskow, der niederlausitzer Eisenbahngesellschaft gehörig, Fortsetzung der Strecke Falkenberg-Lübben, für den Gesammtverkehr mit den Stationen Hartmannsdorf N.-L., Börnichen-Schlepzig, Krugau, Gr. Leuthen-Gröditsch, Wittmannsdorf N.-L., Briescht, Tauche N.-L., Kolsdorf und Beeskow N.-L. Die Neubaustrecke hat in Lübben und Beeskow auch Anschluss an die preussischen Staatsbahnen;

5. am 1. d. Mts im Bezirk der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die vollspurige, 6,96 km lange Nebenbahnstrecke Aumetz-Deutsch-Oth Berg, Fortsetzung der Linie Fentsch-Aumetz mit dem Haltepunkt Deutsch-Oth Berg, und zwar bis zur Fertigstellung der im Bau begriffenen Endstrecke nach Bahnhof Deutsch-Oth zunächst nur für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr. Mit dem genannten Tage ist auch auf der Anschlussstrecke Fentsch-Aumetz der Nebenbahnbetrieb eingeführt worden;

6. am 1. d. Mts. im Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin die zweigleisige Vorortbahn von Berlin, Potsdamer Bahnhof, bis zum Anschluss an die schon im Betriebe befindliche Vorortstrecke Südende-Gross-Lichterfelde Ost nebst Abzweigung nach der Berlin-Dresdener Strecke mit Station Papestrasse für den Personenverkehr (vergl. auch Nr. 93 S. 1437 d. Ztg.);

7. am 2. d. Mts. im Bezirk der Eisenbahndirektion Münster die vollspurige, 13,2 km lange Theilstrecke Brackwede-Schloss Holte der im Bau begriffenen Nebenbahn Paderborn-Brackwede mit den Stationen Windelsbleiche, Kracks und Schloss Holte für den Gesammtverkehr;

8. am 2. d. Mts. die vollspurige, 2,04 km lange Nebenbahn Hain-Caan-Marienborn, Verlängerung der Strecke Eintracht-Hain der Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft mit der Station Caan-Marienborn für den Güter- und Viehverkehr, und

9. am 7. d. Mts. die Nebenbahn Süssen-Weissenstein der württembergischen Staatseisenbahnen mit den Stationen Donzdorf, Nenningen und Weissenstein für den Gesammtverkehr, den Haltepunkten Winzingen und Grünbach nur für den Personenverkehr.

— **Bahnprojekt Münster-Lüdinghausen-Castrop-Herne-Bochum.** Wie die „Berl. N. Nachr." melden, hat der Oberpräsident von Westfalen dem Ausschuss für dieses Projekt auf seine Eingabe den Bescheid des Ministers der öffentlichen Arbeiten mitgetheilt, dass ein Bedürfniss für den Bau dieser Strecke nicht vorliege.

— **Ueber das Projekt einer Schwebebahn durch Berlin** sprach vor einigen Tagen Regierungsbaumeister Schaar in einer Versammlung des Bezirksvereins Moabit. Der Redner machte die Mittheilung, dass vor kurzem der Plan aufgetaucht sei, die Berliner Stadtbahn durch Anlage einer Schwebebahn über den Gleisen der jetzigen Stadt- und Ringbahn zu entlasten. Die Durchführung dieses Projektes sei nur eine Frage der Zeit, da die weitere Entwickelung des Berliner Verkehres einen Ausbau der Stadt- und Ringbahn in irgend einer Art unumgänglich machen würde. Sehr leicht und ohne ausserordentliche Kosten lasse sich mittelst einer einfachen Eisenkonstruktion eine Schwebebahn über den jetzigen Gleisen anbringen, wobei sich das seltsame Schauspiel bieten würde, über den jetzigen Eisenbahnzügen andere fahren zu sehen. Das Publikum würde sich aber bald an die frei in der Luft schwebenden Wagen gewöhnen, die in Wirklichkeit den Reisenden mehr Sicherheit bieten würden, als die zu ebener Erde verkehrenden, da Zusammenstösse und Entgleisungen ausgeschlossen seien. Es fehle unstreitbar zur Zeit der Stadtbahn ein Ost- und Westring. Gegenüber den Hochbahnen, welche grosse Fundamente brauchen, seien Schwebebahnen bei weitem vorzuziehen. Auch an Stelle der projektirten Unterpflasterbahnen Tegel-Chausseestrasse-Friedrichstrasse-Schöneberg und Reinickendorf-Alexanderplatz-Tempelhof seien schon der geringen Kosten wegen Schwebebahnen zu empfehlen. Vor allem liessen sich Schwebebahnanlagen von den Centralbahnhöfen nach den Vororten durchführen; sie könnten über die jetzigen Bahnkörper geleitet werden und machten deshalb keine Grunderwerbungen erforderlich. Die Stadt Berlin werde dieser Frage auch bald näher treten müssen.

Wir geben die Mittheilung über das Auftauchen des Planes einer Schwebebahn über der Stadtbahn mit allem Vorbehalt wieder, da uns nicht bekannt ist, welche Stellung die doch vor

allem betheiligte Eisenbahnbehörde zu diesem Plan einnimmt. Ueber das System der Schwebebahnen überhaupt und insbesondere der Elberfelder Schwebebahn hielt übrigens am 10. d. Mts. Regierungsbaumeister Petri, Direktor der Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg, welche die Schwebebahn ausgeführt hat, einen sehr interessanten Vortrag, in dem er auch das oben gedachte Projekt streifte und für durchführbar erklärte. Nach seinen Mittheilungen zeigt sich bei der Elberfelder und auch bei der Loschwitzer Schwebebahn schon jetzt ein besonders günstiges Verhältniss zwischen Betriebseinnahmen und -Ausgaben, da letztere sich in sehr mässigen Grenzen halten. Wir werden den wesentlichen Inhalt des Vortrages demnächst ausführlicher wiedergeben.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 97 660 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 277 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 102 220 und auf den Arbeitstag 17 036 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 759 und im ganzen 4 560 Doppelwagen oder 4,4 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Das Ergebniss des Personenverkehrs im November d. J., das nach den vorläufigen Ermittelungen eine Mehreinnahme von 3 000 ℳ gegen den gleichen Monat des Vorjahres erbracht hat, kann als befriedigend betrachtet werden, da die Einnahme des letzteren Monats aussergewöhnlich hoch war. Dagegen ist das Ergebniss des Güterverkehrs mit 19 000 t Minderbeförderung und 44 000 ℳ Mindereinnahme überaus ungünstig. Der Verkehrsrückgang ist zum grössten Theile auf die allgemeine ungünstige Geschäftslage zurückzuführen, die nicht nur eine Verminderung des Güterverkehrs überhaupt, sondern namentlich auch eine Verschärfung des Wettbewerbes der direkten Schifffahrt zwischen Hamburg und den Ostseehäfen vermittelst Herabsetzung der Seefrachten zur Folge gehabt hat. Ausserdem ist aber auch der Wettbewerb des Elbe-Travekanals, dessen Verkehr im November v. J. unter dem niedrigen Wasserstande der Elbe sehr litt, in stärkerem Maasse fühlbar geworden. Endlich hat der Rückgang der Transporte von Kohlen und Futterstoffen infolge der hohen Preise der Ruhrkohlen und des Mais fortgedauert, und es sind grössere Transporte besonders von Erzen, Schwellen und Kartoffeln, die im vorigen Jahre im November vorgekommen waren, im laufenden Jahre theils schon im Oktober, theils gar nicht zur Beförderung gelangt. Der Ortsverkehr von Hamburg nach Lübeck hat zugenommen, während der Seetransitverkehr um mehr als 3 000 t geringer gewesen ist. — Die Mindereinnahme stellt sich insgesammt für November auf 44 000 ℳ, für die verflossenen 11 Monate des Jahres auf 174 000 ℳ.

— **Vorortsbahn in Hamburg.** Wie die „B. B.-Ztg." erfährt, ist die Konzession für den Bau und Betrieb einer Vorortsbahn in Hamburg, die infolge der zur Zeit im Gange befindlichen Umwälzungen im Hamburgischen Eisenbahnwesen (Centralbahnhofsbau) herzustellen ist, vom Senate der Strasseneisenbahngesellschaft in Hamburg, der Firma Siemens & Halske in Berlin und der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin ertheilt worden, während an der Ausführung des Baues auch noch die „Union Elektrizitätsgesellschaft", Berlin, sich betheiligen wird. Diese drei Firmen werden die „Vortsbahn-Aktiengesellschaft" bilden, die mit 45 000 000 ℳ Kapital ausgestattet werden wird, 30 000 000 ℳ Obligationen, deren Verzinsung und Tilgung der Hamburgische Staat garantirt, und 15 000 000 ℳ Aktien, die von der Strasseneisenbahngesellschaft in Hamburg übernommen werden. Die Schwierigkeit der auszuführenden Pläne lag darin, ein Projekt zu schaffen, das den Bau einer Strassenbahn mit elektrischem Betriebe in Aussicht nimmt, dabei aber mit der schon bestehenden Strasseneisenbahngesellschaft nicht in Wettbewerb tritt. Die Lösung ist in der Weise gefunden, dass man Bahnverbindungen mit Doppelgleise von der inneren Stadt aus nach den Vororten, und zwischen letzteren eine Art Ringbahn baut, deren Gleise auch von den Wagen der Strasseneisenbahngesellschaft nach Belieben befahren werden können. Derjenige Theil der neuen Vorortsbahn, der zunächst zur inneren Stadt hinausführt, soll unterirdisch gebaut werden. Die Konzessionsdauer der Vorortsbahngesellschaft ist auf 85 Jahre bemessen und es ist die Konzessionsdauer der Strasseneisenbahngesellschaft, welche 1922 abläuft, gleichfalls auf 85 Jahre neu zu bemessen, so dass auch in dieser Hinsicht Gleichartigkeit herrscht.

— **Zur Durchführung des Packetpostverkehrs während des bevorstehenden Weihnachtsverkehrs auf den bayerischen Staatseisenbahnen** hat die Generaldirektion kürzlich aussergewöhnliche Vorkehrungen getroffen und angeordnet, dass zur Entlastung der Tarifzüge auf den wichtigeren Verkehrslinien eine Anzahl von Sonder- und Entlastungszügen eingeschaltet werden; dementsprechend gelangen innerhalb des Zeitraumes vom 17. bis einschliesslich 25. d. Mts. täglich zur Abfertigung: in Strecke München-Bamberg-Hof drei Sonderzüge und ein Entlastungszug; in Strecke Bamberg-Würzburg ein Sonder- und ein Entlastungszug; in Strecke Nürnberg-Würzburg-Aschaffenburg zwei Sonderzüge; in Strecke München-Regensburg-Hof ein Entlastungszug; in Strecke München-Augsburg-Ulm ein Sonderzug und zwei Entlastungszüge, endlich in Strecke Buchloe-Augsburg-Pleinfeld vier Sonderzüge. Die Generaldirektion spricht hierbei die Erwartung aus, dass das Personal wie seither es sich angelegen sein lasse und mit darauf hinwirke, dass der zur fraglichen Zeit bedeutend gesteigerte Postverkehr ohne empfindliche Störung und Verzögerung bewältigt und durchgeführt werde.

— **Der Berlin-Budapest-Orient-Expresszug**, welcher zwischen Berlin und Budapest im Anschlusse an die Expresszüge nach und von Konstantinopel gegenwärtig zwei Mal wöchentlich läuft, wird, wie die Eisenbahndirektion Berlin bekannt macht, vom 24. d. Mts. ab wöchentlich nur ein Mal verkehren, und zwar wird er von Berlin am Dienstag und in umgekehrter Richtung von Budapest am Mittwoch jeder Woche abfahren.

— **Deutsche Eisenbahn-Speisewagengesellschaft in Berlin.** Die Generalversammlung genehmigte einstimmig den Abschluss für 1900/1901, setzte die vom 15. d. Mts. zahlbare Dividende auf 10 % für das eingezahlte Kapital fest und ertheilte die Entlastung.

— **Der Königsberger Eisenbahngesangverein** feierte am 7. d. Mts. in den festlich geschmückten Räumen von Julchenthal sein erstes diesjähriges Winterfest. Trotz der ungünstigen Witterung waren beim Beginn des Festes etwa 1000 Personen, darunter Eisenbahndirektionspräsident Simson und fast sämmtliche Mitglieder und Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion und sonstige höhere Beamte mit ihren Familien anwesend. Das Programm wies eine Fülle von Chor- und Einzelvorträgen auf. Besonderen Anklang fand ein Damengesangsquartett, welches 3 Lieder in ansprechender Weise zu Gehör brachte und durch die anhaltenden Beifallsbezeugungen zu weiteren Zugaben veranlasst wurde. Eine gleiche begeisterte Aufnahme fanden die nachfolgenden Violin- und Gesangseinzelvorträge. Die Hauptnummer des Abends bildete der von dem gesammten Männerchor unter Mitwirkung des Konservatoriumorchesters vorgetragene Podberzki'sche Chor: „Zollern und Staufen." Obwohl der Männerchor an Zahl noch klein ist, konnte man doch an der Vortragsweise erkennen, dass die Bemühungen, etwas Gediegenes zu leisten, von Erfolg gekrönt sind. Ein flott gespielter Einakter schloss den ersten Theil des Festes; gegen 12 Uhr ging man zum Tanz über.

— **Der Jahresbericht der Handelskammer zu Düsseldorf für das Jahr 1900**, dessen ersten Theil wir bereits in Nr. 23 d. Ztg. besprochen haben, beschäftigt sich in seinem zweiten Theil eingehend mit den Verkehrsverhältnissen des In- und Auslandes, und namentlich wird auch die beantragte Erhöhung der für die deutsche Ostafrikalinie und die deutsche Levantelinie bestehenden Tarife für Durchfrachten einer Besprechung unterzogen. In dieser Angelegenheit hatte die Eisenbahndirektion zu Altona eine Anfrage an die Düsseldorfer Handelskammer gerichtet, und letztere hat sich dahin ausgesprochen, dass die Industrie ihres Bezirks an dem deutsch-ostafrikanischen Verkehr verhältnissmässig wenig interessirt sei, so dass die Kammer zu einer scharfen Stellungnahme in dieser Sache keine Veranlassung habe. Dagegen sei der Düsseldorfer Ausfuhrhandel bei den Frachtsätzen für den Levanteverkehr sehr lebhaft betheiligt und dies um so mehr, als die ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse des Berichtsjahres dazu geführt hätten, der von der Industrie leider lange vernachlässigten Ausfuhr wieder volle Beachtung zuzuwenden und alle Kräfte für sie einzusetzen. Von diesem Gesichtspunkte aus müsse die Kammer es mit Beifall begrüssen, dass auch die Eisenbahndirektion Altona in ihrem Anschreiben selbst der Ueberzeugung Ausdruck gegeben habe, dass man unter den gegenwärtigen Zeitverhältnissen mit Frachterhöhungen sehr vorsichtig sein müsse, und die Betheiligten knüpften hieran die Hoffnung, dass der von der königlichen Eisenbahndirektion eingenommene Standpunkt eine weitere Erhöhung der Frachten verhindern werde. Zu einer solchen habe aber nach dem Erachten der Kammer schon um deswillen kein genügender Anlass vorgelegen, da die wirthschaftliche Lage der Levantelinie, welche nach zweimaliger Erhöhung ihres Aktienkapitals für das erhöhte Kapital im Jahre 1899 noch eine Verzinsung von 7 % habe gewähren können, eine solche Maassregel keineswegs hätte geboten erscheinen lassen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Wendenburg, bisher in Altona, nach Neumünster zur Leitung des Bahnhofsumbaues daselbst versetzt worden.

Bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung sind nachstehende Veränderungen eingetreten: a) Befördert wurden: der Direktionsrath Oskar Böttinger in Bamberg zum Centralwerkstättendirektor und Vorstand der Centralwerkstätte Nürnberg, die Direktionsräthe Albrecht Grimm in Bamberg und Johann Deinlein in Regensburg zu Regierungsräthen an ihren Dienstorten, sowie die Inspektoren Johann Staudigel in Kempten und Gregor Schrödel in München gleichfalls an ihren bisherigen Dienstorten zu Direktionsräthen; b) berufen wurde Obermaschineninspektor Karl Kaudiner bei der Generaldirektion als Direktionsrath zur Eisenbahnbetriebsdirektion Bamberg und der z. Zt. im Projektirungsbüro für die Mainkanalisirung verwendete Direktionsassessor Heinrich Krämer als solcher zur Generaldirektion.

Oesterreich-Ungarn.

— **Fahren in Raumabstand.** In einem vom Eisenbahnminister an die österreichischen Privatbahnverwaltungen gerichteten Erlasse gibt der Minister der Befriedigung darüber Ausdruck, dass das Fahren in Raumabstand auf einem sehr beträchtlichen Theil der in Privatverwaltung stehenden Linien insofern in Anwendung stehe, als die Zugfolge in Stationsentfernung nicht nur fahrplanmässig sichergestellt sei, sondern auf vielen Strecken auch in Verspätungsfällen eingehalten werde. Wie der Erlass ferner hervorhebt, hat sich die Mehrzahl der Verwaltungen auch bereit erklärt, überall dort, wo die Stationsentfernung, sei es im Civil-, sei es im Kriegsverkehre, nicht eingehalten werden kann. daher die Zugfolge gegenwärtig noch nach dem System des Fahrens in Zeitabständen geregelt werden muss, Block- oder Zugmeldeposten einzuschalten, somit zu jenen das Fahren in Raumabstand ermöglichenden Einrichtungen überzugehen, welche auf sämmtlichen Linien der österreichischen Staatsbahnen getroffen wurden und sich während ihrer bisherigen mehrjährigen Verwendung unter zeitweise besonders schwierigen Verhältnissen entsprechend bewährt haben. Durch dieses günstige Ergebniss und die verhältnissmässig grosse Anzahl von Unfällen, welche auf Eisenbahnlinien mit nach Zeitabständen geregelter Zugfolge durch Zugeinholungen herbeigeführt werden, sieht sich der Eisenbahnminister veranlasst, mit dem besprochenen Erlasse die allgemeine Einführung des Systems des Fahrens in Raumabstand mit 1. Oktober 1903 auf sämmtlichen österreichischen Eisenbahnen in Aussicht zu nehmen. Insofern es die besonderen Betriebsverhältnisse gewisser Lokalbahnen erheischen, bliebe es in jedem einzelnen Falle vorbehalten, die Anwendung des Systems der Zeitfolge als Ausnahme zu bewilligen.

Innerhalb der vorstehend festgesetzten Frist werden die Verwaltungen dafür vorzusorgen haben, dass auf allen gesellschaftlichen Linien die zum Fahren in Raumabstand erforderlichen Vorkehrungen getroffen werden und dass die anstandslose Durchführung dieses Systems gesichert sei.

— **Verbot gleichzeitiger Einfahrt von Gegenzügen in Stationen eingleisiger Strecken.** Nach den bisherigen, das Verbot der gleichzeitigen Einfahrt zweier Züge aus entgegengesetzter Richtung in Stationen eingleisiger Strecken enthaltenden Bestimmungen der Vorschriften für den Verkehrsdienst wird es dem Stationspersonal sowohl, als auch dem Maschinen- und Zugbegleitungspersonal zur Pflicht gemacht, bei eintretender Unregelmässigkeit im Verkehre das Erforderliche zu veranlassen, um das gleichzeitige Einfahren der Züge zu verhindern. Letztere Bestimmung hat sich, wie wiederholte, aus diesem Anlasse herbeigeführte Ereignungen darthun, als unwirksam erwiesen, und hat deshalb das Eisenbahnministerium der einschlägigen Bestimmung der bezeichneten Vorschriften nachstehende Fassung gegeben:

„In Stationen (Ausweichen) der eingleisigen Strecken dürfen niemals zwei aus entgegengesetzter Richtung kommende Züge gleichzeitig einfahren. Die gleiche Bestimmung gilt auch für solche Stationen, welche den Uebergang von einer eingleisigen auf eine doppelgleisige Strecke vermitteln, und für Stationen einer doppelgleisigen Strecke, in welchen beim gleichzeitigen Einfahren von Gegenzügen eine Zugstreifung erfolgen könnte. Bei Unregelmässigkeiten im Verkehre, durch welche eine gleichzeitige Einfahrt zweier Züge dennoch herbeigeführt werden könnte, ist einer der beiden Züge durch das Einfahrtssignal beziehungsweise Distanzsignal so lange aufzuhalten, bis der zuerst angekommene Zug innerhalb der Station zum Stillstand gebracht und bis das für den aus der entgegengesetzten Richtung zu erwartenden Zug bestimmte Gleis für dessen Ein- und Durchfahrt vollkommen frei ist und die Wechsel richtig gestellt sind. In mit Distanz- oder Einfahrtssignalen nicht ausgestatteten Stationen der Lokalbahnen hat das Anhalten des einen oder des anderen Zuges durch Handsignale zu erfolgen."

Diese Aenderung der Verkehrsvorschriften wurde den Staatsbahndirektionen mit der Weisung bekannt gegeben, je nach den in den Kreuzungsstationen und in den anschliessenden Strecken obwaltenden Verhältnissen die zur Aufrechthaltung der Regelmässigkeit und Sicherheit des Zugverkehres erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, wobei in der Regel auf das Anhalten des schneller fahrenden Vorrangzuges hinzuwirken und bei scharfen Kreuzungen mit Güterzügen in Stationen mit besonders ungünstigen Neigungsverhältnissen oder solchen der anschliessenden Strecken das Eintreffen des vom Gefälle einfahrenden Güterzuges vor dem Gegenzuge fahrplanmässig festzusetzen ist.

Unter besonders schwierigen Verhältnissen ist zufolge des einschlägigen Erlasses zu bestimmen, dass der vom Gefälle einfahrende Güterzug unbedingt vor dem Einfahrtwechsel anzuhalten und die Einfahrt in die Station erst nach erfolgtem Stillstande des Gegenzuges auf dem zu seiner Aufnahme bestimmten Gleis zu vollziehen hat.

— **Kraftfahrzeuge im Eisenbahndienst.** Wie verlautet, hat der Eisenbahnminister die Bestellung von zwei Automobilen mit je 80 Sitzplätzen verfügt. Diese Wagen sollen versuchsweise auf Strecken mit schwachem Verkehr in Verwendung genommen werden. Den einen dieser Wagen soll die Hofwagen- und Automobilfabrik Jakob Lohner & Cie., den zweiten die Daimler-Motorengesellschaft in Wiener-Neustadt bauen. Das Fahrzeug der erstgenannten Firma wird für gemischten Betrieb eingerichtet (Benzin und Elektrizität), der Daimler-Wagen wird dagegen mit einem Benzinmotor der bekannten Bauart versehen sein.

— Die **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellen sich im November d. J. nach den vorläufigen Ausweisen wie folgt:

	November 1901	gegen November 1900
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	7 316 716	— 409 078
Südbahngesellschaft	8 458 307	— 370 620
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	5 817 430	— 58 976
österr. Nordwestbahn: garantirtes Netz	2 153 167	— 49 004
Ergänzungsnetz	1 405 102	— 89 146
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	727 566	— 15 271
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1 429 832	— 84 323
Buschtêhrader Bahn Lit. A	878 076	— 24 200
„ „ „ B	1 312 470	— 233 700
böhmische Nordbahn	995 734	+ 24 792

— **Die Eisenbahn Schönwehr-Elbogen** der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist mit den Stationen Schlaggenwald, Porzellanfabrik (Personenhaltestelle) und Elbogen-Fabrik (Halte- und Verladestelle) am 7. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die 15,20 km lange Bahn dient dem Gesammtverkehr und bildet die Fortsetzung der k. k. Staatsbahnlinie Marienbad-Petschau-Schönwehr.

— **Haftpflicht für Unfälle.** Ein 19jähriges taubstummes Mädchen wurde, als es, einen Sack mit Sand heimtragend, den Bahnkörper einer Lokalbahn überschritt, von einem Lastzuge erfasst und schwer verletzt. Das Mädchen hatte, da es taubstumm ist, die Achtungssignale des Zugführers nicht gehört und war infolge dessen verunglückt. Die Verletzte verklagte die Bahngesellschaft auf Zahlung von 15 000 Kr. Schmerzensgeld, 10 000 Kr. für die bleibende Verunstaltung und 4 Kr. tägliche Rente als Verdienstentgang. Die Eisenbahngesellschaft wendete ein, dass nur ein Verschulden der Klägerin, mindestens aber deren Eltern vorliege, die eine taubstumme Person ohne Beaufsichtigung liessen. Die erste Instanz verurtheilte die Bahn zur Zahlung von 10 000 Kr. Schmerzensgeld und 90 H. täglicher Rente. Das Gericht sprach aus, dass die Klägerin, obwohl sie taubstumm sei, keiner Beaufsichtigung bedurfte, denn sie besorgte den Haushalt und verrichtete Tagelöhnerarbeit; ein Verschulden ihrerseits liege nicht vor. Das Urtheil wurde von dem Oberlandesgericht und dem Obersten Gerichtshof bestätigt.

— **Verbesserung der Lage der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.** Im ungarischen Abgeordnetenhause richtete ein Abgeordneter an den Handelsminister die Anfrage, was

dieser zu thun gedenke, um die Frage der Regelung der Bezüge der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen in naher Zukunft einer befriedigenden Lösung zuzuführen. Zur Begründung dieser Anfrage wies der betreffende Abgeordnete darauf hin, dass die Eisenbahnbeamten dem Handelsminister vor einigen Monaten eine Denkschrift in Angelegenheit der Besserung ihrer materiellen Lage überreicht haben und vom Minister sehr herzlich aufgenommen worden seien. Um so grössere Enttäuschung habe es verursacht, dass im Budget keine Summen für die Erhöhung der Gehälter der Eisenbahnbeamten eingestellt seien. Wenn schon dies auf die Beamten entmuthigend gewirkt habe, so sei die Enttäuschung noch gesteigert worden, als den Beamten auf eine in dieser Angelegenheit an den Direktor der Staatsbahnen gerichtete Anfrage eine nicht gerade zuversichtliche Antwort zu theil wurde.

Der Minister erwiderte, dass die Bediensteten der Staatsbahnen dem Anscheine nach voreilig über die Angelegenheit geurtheilt haben. Sie haben nämlich in das nächstjährige Budget hineingeblickt, und da sie sahen, dass in ihm besondere Verfügungen zur Besserung ihrer materiellen Lage, wie sie in ihrer Denkschrift vorgeschlagen werden, nicht enthalten sind, folgerten sie, dass die Denkschrift in den Papierkorb gewandert sei, dass der Minister sich um die Sache nicht kümmere, sein Versprechen breche und seine Hand von den Angestellten gezogen habe. Es handle sich hierbei um einen entschiedenen Irrthum. Die Denkschrift befinde sich in der Behandlung; wenn aber die Verfasser der Denkschrift Monate für diese Arbeit brauchten, so benöthigen gewiss auch die Direktion der Staatsbahnen und das Ministerium eine längere Zeit zur Lösung einer so wichtigen Frage. Es komme hierbei nicht blos die Vorsorge für die Bedeckung der hieraus entspringenden bedeutenden Ausgaben, sondern auch die Prüfung der Angelegenheit vom Standpunkt der Organisation in Betracht. Es sei unter diesen Umständen begreiflich, dass die bezügliche Vorlage nicht gleichzeitig mit dem Budget unterbreitet werden konnte.

Der Minister verwies zum Beweise des Wohlwollens für die Staatsbahnbediensteten darauf, dass dieselben im Budget für das Jahr 1902 eine ausnehmend günstige Behandlung erfahren haben. Denn es sei der Entschluss des Ministeriums gewesen, die Beförderungen in diesem Jahre womöglich nach jeder Richtung hin zu meiden, damit so die nöthige Deckung für die gründliche Lösung der Frage der Beamtengehälter gewonnen werde, und doch sei für die Staatsbahnangestellten in diesem Budget in einer die vorjährigen Beförderungen übersteigenden Weise gesorgt. Die Staatsbahnbediensteten hätten mit Rücksicht auf die von der Regierung eingeleiteten Maassnahmen keinerlei Grund zur Beunruhigung. Die Bediensteten mögen nicht ungeduldig werden und sich vor übereilten Schritten hüten. Er billige es, dass die Direktion der ungarischen Staatsbahnen einer weiteren Agitation in dieser Angelegenheit nicht Raum geben wolle. Im Eisenbahndienste müsste militärische Disziplin herrschen. Dies erfordere das öffentliche Interesse.

Der Minister versicherte schliesslich nochmals, dass er sich der Sache der Staatseisenbahnbediensteten mit Ernst und mit Wohlwollen, ja mehr als das, mit Hingebung und Begeisterung annehme und es sich zur Aufgabe mache, auch auf gesellschaftlichem Gebiete ihre Lage zu bessern. Der Minister hofft die Angelegenheit unter Berücksichtigung der finanziellen Lage und der Interessen der Staatsbahnen einer günstigen Lösung zuführen zu können. Er bitte um Geduld und bitte die Angestellten noch einmal, hinsichtlich ihrer Interessen beruhigt sein und sich zu keinem übereilten Vorgehen hinreissen zu lassen.

Die Antwort des Handelsministers wurde vom Hause zur Kenntniss genommen.

— **Auskunftsertheilung in Reklamationsangelegenheiten.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat die Wahrnehmung gemacht, dass Parteien, welche Frachterstattungsansprüche geltend machen, häufig mündlich oder schriftlich sich an die Stationsorgane um Auskunft über den Stand ihrer Reklamationsangelegenheit wenden und nicht selten eine unzutreffende Auskunft erhalten, weil die Stationsorgane nicht entsprechend unterrichtet über den jeweiligen Stand der Verhandlungen sind. Diese Wahrnehmung veranlasste die Direktion der ungarischen Staatsbahnen, die Stationsorgane anzuweisen, keinerlei Auskünfte in den in Frage stehenden Angelegenheiten zu ertheilen und diesbezügliche Ersuchen der Parteien in ebenso höflicher als entschiedener Form zurückzuweisen.

Uebrige europäische Länder.

— **Montreux-Berner Oberlandbahn.** Ueber die auch von uns in Nr. 58 S. 922 d. Ztg. erwähnte Montreux-Berner Oberlandbahn entnehmen wir der „Schweiz. Bauzeitung“ folgende Mittheilungen. Die grosse Bedeutung dieser Bahn beruht einmal auf der Ausdehnung und Wichtigkeit der beiderseitigen Einzugsgebiete, sodann auf dem durchgehenden Verkehr, der sich zwischen den beiderseitigen Seebecken infolge der Vermeidung des Umweges Bern-Freiburg entwickeln muss, und schliesslich auf dem Aufschluss der gutbevölkerten, wohlhabenden Alpenthäler von Greyerz, des Pays d'Enhaut, des Saanenlandes und des grossen Simmenthales mit ihren Seitenthälern. Die Bahntrasse, deren erste Theilstrecke Montreux-Montbovon an mehreren Punkten in Angriff genommen ist, beginnt in Montreux unter Mitbenutzung des Bahnhofes der Jura-Simplonbahn und erreicht in mehreren Kehren und mässiger Steigung die Höhe von Les Avants. Sie soll am 1. Juni 1902 dem Verkehr eröffnet werden. Verschiedene Zufahrtlinien werden ihren Verkehr wesentlich vermehren. Von Les Avants aus nimmt sie ihren Weg nach der Baie de Montreux, überschreitet diese und bohrt sich mittelst eines 2,5 km langen Tunnels den Weg durch den Col de Jaman, um jenseits bei Les Cases in das grüne Thal des Hongrin einzutreten. Schliesslich erreicht die Bahntrasse Montbovon, die nördliche Endstation der ersten 22 km langen Theilstrecke. Die Trasse der 38 km langen Strecke Montbovon-Zweisimmen durchbricht im Tunnel den sich vom Mont Cullan abzweigenden Bergrücken, um dann auf dem rechten Saaneufer dem Ort Rossinières zuzustreben. Vor Château d'Oex verlässt sie auf kurze Strecke die Thalsohle, um die zu diesem Hauptort des Pays d'Enhaut gehörende Station zu erreichen und dann, wieder dem Saaneufer folgend, über Granges, Flendrup und Rougemont den auf Berner Gebiet 1 031 m überm Meer liegenden Hauptort des Thales, Saanen, zu gewinnen. Das letzte Stück der Strecke von Saanen bis Zweisimmen hat eine Meereshöhe von 1 283 m zu überwinden, um dann durch felsiges Gelände zur Station Zweisimmen herabzuführen. Hier werden auf einem günstig gelegenen Felde die Bahnhofsanlagen für die vollspurige Linie Zweisimmen-Spiez errichtet, in der die Linie Montreux-Zweisimmen ihre Fortsetzung nach dem Thunersee und dem Berner Oberland findet. Die Richtungs- und Steigungsverhältnisse der meterspurigen Bahn sind einer unserer Quelle beigegebenen Karte und dem Längenprofil zu entnehmen. Auf der Theilstrecke Montreux-Montbovon sind Steigungen von 6,7 % und kleinste Durchmesser von 40 m angewendet, auf der Strecke Montbovon-Zweisimmen sollen Höchstgefälle von 4 % und kleinste Krümmungshalbmesser von 80 m eingehalten werden. An Kunstbauten sind auf der Strecke Montreux-Montbovon Tunnel in einer Gesammtlänge von 3 000 m, auf der Strecke Montbovon-Zweisimmen 5 kürzere Tunnel von zusammen 415 m Länge erforderlich, ferner 9 Brücken und Viadukte über die Saane und ihre Seitenbäche. Zum Oberbau werden Schienen von 11 cm Höhe und 24,2 kg Gewicht und eiserne Schwellen verwandt. Als Rollmaterial sind Motorwagen von 21,5 t Gewicht mit 4 Motoren zu 35 PS in Aussicht genommen, ausserdem Anhängewagen von 12 t Gewicht für Personenbeförderung und Güterwagen mit 10 t Tragkraft. Die Personenwagen sind zweiklassig, Heizung und Beleuchtung elektrisch, und alle Fahrzeuge sind mit einer Spindelbremse und einer automatisch wirkenden Hardybremse ausgestattet. Die Triebwagen haben ausser der Kurzschlussbremse eine elektromagnetische Schienenbremse. Als Regulirbremse für die Thalfahrt dient in der Regel die Hardybremse. Zur Reserve für den elektrischen Betrieb, für grössere Schneeräumungsarbeiten und zur Beförderung der Güterzüge wird die Anschaffung von vorläufig einer Dampflokomotive als nöthig erachtet. Das Betriebssystem ist elektrische Oberleitung. Die grossen Steigungsunterschiede verlangen Aenderungen der Fahrgeschwindigkeit, weshalb die Anwendung des Gleichstromes beschlossen worden ist. Diese Stromart gestattet die Anwendung von Akkumulatorenbatterien, die als Reserve wie auch zur Ausgleichung bedeutender Kraftschwankungen dienen können. Ueber den Bezug der elektrischen Kraft sind die Studien noch nicht abgeschlossen. Sie wird entweder bestehenden Kraftwerken entnommen werden oder die Gesellschaft wird eigene Kraftanlagen errichten. Ueber den Stand des Bahnunternehmens sei noch bemerkt, dass sich am 26. Juni 1899 die Gesellschaft Montreux-Montbovon als Unternehmerin des ersten Abschnittes der Linie Montreux-Berner Oberland bildete. Im April 1900 wurde mit der 11 km langen Strecke Montreux-Les Avants begonnen. Um die Linie Montreux-Zweisimmen möglichst rasch bauen zu können, hat die Unternehmung schon im Sommer 1899 auf ihre Kosten mit dem 2 430 m langen Tunnel durch den Jaman auf beiden Seiten begonnen; 1 500 m sind vollendet, und der Rest dürfte in einem weiteren Jahre überwunden sein, so dass die Bahneröffnung nach Zweisimmen im Herbst 1904 möglich sein wird. Am 22. Dezember 1899 wurde den Vertretern der Montreux-Montbovonbahn die Konzession für die Fortsetzung nach Zweisimmen ertheilt. Unter der Leitung des Ingeniörs Strub sind die technischen Studien sorgfältig zu Ende geführt, und Pläne und Kostenvoranschlag für das Projekt bis Zweisimmen liegen vor; nun handelt es sich darum, die gesellschaftlichen und finanziellen Grundlagen für das ganze Unternehmen festzustellen und zugleich die Mittel zu dessen Ausführung zu beschaffen. Die be-

theiligten Kantone haben die Uebernahme von zwei Dritteln der Stammaktien zugesagt. Die Gesammtkosten für die Strecke Montreux-Montbovon sind auf 5 400 000 Fr., die der Strecke Montbovon-Zweisimmen auf 7 000 000 Fr. veranschlagt worden.

— Wagenmangel in Genua. In Genua stellten am 7. d. Mts. nach einer der „B. B.-Ztg." zugehenden Drahtnachricht angesichts des chronischen Wagenmangels bei der Mittelmeerbahn und auf Veranlassung des schwergeschädigten Handelsstandes sämmtliche Bahnarbeiter die Güterverladung ein; gleichzeitig erliess der Gemeinderath einen geharnischten Protest bei der Regierung und bat um Abhilfe der Missstände. Der Bautenminister bevollmächtigte infolge dessen am 8. d. Mts. die Gesellschaft, schleunigst so viel Wagen zu miethen, als sie einstweilen benöthigt.

Fremde Welttheile.

— Die schmalspurigen Eisenbahnen auf Java und Sumatra. Die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Niederländisch-Indien wird von Prof. A. Birk in der Wiener „Reform" in einem längeren interessanten, reichlich mit Abbildungen versehenen Aufsatze besprochen, der in erster Linie auf die hervorragende Bedeutung hinweist, welche in diesen Gebieten die Schmalspur gegenüber der in Europa und Amerika bevorzugten Vollspur gewonnen hat. Auf Java hat der Bahnbau im Jahre 1867 mit der Herstellung einer vollspurigen Privatbahn von Samarang nach Tangoung begonnen. Im Jahre 1878 eröffnete dann der niederländische Staat den Betrieb auf der von ihm erbauten, 63 km langen Strecke Sourabaya-Pasourouan. Seitdem ist das Bahnwesen in rasch fortschreitender Entwickelung geblieben, und jetzt bedecken zwei getrennte Bahnnetze mit einer Gesammtlänge von 1 479 km die Insel. Beide Netze, von denen das eine die westliche, das andere die östliche Hälfte Javas einnimmt, besitzen die sogen. „holländische" Spurweite von 1,067 m. Sie sind durch eine von früher her bestehende vollspurige Privatbahn von 54 km Länge verbunden, neben welcher jetzt der Staat einen dritten schmalspurigen Schienenstrang entlang legt, um den Durchlauf schmalspuriger Wagen von einem der Netze zum anderen zu ermöglichen. Während hiernach der Eisenbahnverkehr auf Java bereits seit Jahren in hoher Blüthe steht, befindet er sich auf der Nachbarinsel Sumatra noch auf den ersten Stufen der Entwickelung. Von dem Haupthafenplatz Port Emma ist jedoch in den Jahren 1891 bis 1896 eine Schmalspurbahn nach den mächtigen Kohlenlagern bei Lounto erbaut worden, welche über den 780 m hohen Pass von Padang-Pandjang führt und von dieser Stadt eine Zweiglinie nach Payacombo entsendet. Beide Linien sind zusammen 216 km lang und haben eine Spurweite von 1,067 m. Da auf der Strecke über die schroffen Gebirgskämme des Innern Steigungen von 51 bis zu 80 ‰ zu überwinden sind, so sind die Lokomotiven zugleich für Zahnstangen- und Reibungsbetrieb eingerichtet, und die Bergbahnstrecken sind mit der Riggenbach'schen Zahnstange versehen. Die Wasserscheide zunächst Lounto wird mittelst eines Tunnels von 825 m Länge durchquert. Der höchste Punkt liegt auf der Zweiglinie nach Payacombo zwischen den Vulkanen Merapi und Singalang in 1 154 m Meereshöhe. Das ganze interessante Werk wurde nach Entwürfen des Ingeniörs Cluysenaer von Staatswegen ausgeführt. Dass der Bahnbetrieb in beiden Kolonialländern bereits einen ansehnlichen Umfang gewonnen hat, geht aus folgenden Zahlen hervor: In Java wurden im Jahre 1898 im ganzen 8 000 000 Reisende und 1 345 000 t Güter befördert. Im selben Jahre bewegten die beiden Linien auf Sumatra bereits 1 000 000 Reisende und 264000 t Güter, darunter 180 000 t Kohlen. Für die Ueberladung der Kohlen auf die Seeschiffe sind in Port Emma Krahnen errichtet, und sie vollzieht sich hier mit grosser Leichtigkeit, da die Schiffe unmittelbar am Hafendamm anlegen können.

— Eisenbahnbau in Deutsch-Südwestafrika. Nach dem Thätigkeitsbericht des Eisenbahnkommandos vom 8. Oktober 1901 ist, wie das „Deutsche Kolonialblatt" meldet, der Vorbau der Eisenbahn bis Kilometer 289 — also etwa 100 km von Windhoek — vorgeschritten. Damit sind nunmehr die grössten Geländeschwierigkeiten zwischen Swakopmund und Windhoek überwunden worden. Die bis Windhoek noch zu erbauende Eisenbahnstrecke von etwa 100 km Länge wird nur auf etwa 20 km grössere Erdbewegungen verursachen. Der Unterbau hat vor dem Gleisbau schon einen Vorsprung von etwa 20 km. Am 1. Oktober d. J. konnte die auf Kilometer 289 errichtete Station Kapenoussen für den Personen- und Frachtverkehr in der Richtung auf Swakopmund eröffnet werden. Die Eröffnung des Frachtverkehrs aus der Richtung von Swakopmund über Karibib hinaus bis zu jener Station ist alsbald zu gewärtigen. Die nothwendige Verbesserung der rückwärtigen Strecke von Jakalswater bis Khan ist inzwischen sehr wesentlich gefördert worden, so dass hierdurch für den Betrieb schon bedeutend günstigere Verhältnisse geschaffen sind. Dazu kommt noch, dass die inzwischen eingetroffenen Tenderlokomotiven zur besseren Ueberwindung der ungünstigen Steigungsverhältnisse in Khanrivier sich recht gut bewähren. Erschwerend auf den Betrieb wirkte bisher der Mangel an Wasser, ein Uebelstand, zu dessen Behebung durch zahlreiche Bohrungen an den verschiedenen Stationen nach wie vor eifrig gearbeitet wird. Die Hauptwerkstatt in Karibib ist seit September d. J. fertiggestellt, und es ist zu hoffen, dass sich der gute Einfluss einer ordnungsmässig betriebenen grösseren Werkstatt recht bald bezüglich der Anzahl der betriebsfähigen Maschinen und Fahrzeuge fühlbar machen wird. Die Eingeborenen leisten in den Werkstätten mitunter schon recht vortheilhafte Dienste.

Der Eisenbahntelegraph ist mit zwei Leitungen bis Windhoek fertiggestellt und dort seit dem 1. August d. J. eine Telegraphen- und Telephonstation im Betrieb. Zwischenstationen sind in Okahandja und (nur für Telephon) in Brakwater errichtet.

— Für die Fortführung der Eisenbahn Tanga-Muhesa-Korogwe bis Mombo (deutsch-ostafrikanisches Schutzgebiet) sind als erste Rate in den deutschen Kolonialetat 600 000 ℳ eingestellt. Im Rechnungsjahr 1900 sind für die Vorarbeiten zur Fortführung der Eisenbahn bis Mombo 72 000 ℳ bewilligt worden. Diese Vorarbeiten, welche inzwischen beendet sind, haben ergeben, dass der Bahnbau sich meist in ebenem Gelände bewegen und deshalb nur vereinzelt grössere Schwierigkeiten bieten wird. Nach dem Urtheil der Landeskundigen bleibt die Eisenbahn bis Korogwe Stückwerk, da nur durch ihre Fortsetzung bis Mombo die wirthschaftliche Erschliessung West-Usambaras und der angrenzenden Gebietstheile möglich wird. Hier aber harren umfangreiche Waldbestände ihrer Ausbeutung, die ohne Bahnbau nicht in Angriff genommen werden kann. Dabei handelt es sich vor allem um Cedernwaldungen in Ausdehnung von 15 000 ha. Die Holzungsfläche wird auf 1 500 ha geschätzt mit je 100 Festmetern verwerthbaren Cedernholzes. Bei einem Gewicht von 20 Centnern für das Festmeter und einem Preise von 9 ℳ für den Centner frei Hamburg ergibt sich dafür ein Werth von 27 000 000 ℳ. Der Kostenanschlag beläuft sich auf 3 270 000 ℳ; dem zu erwartenden Fortgang der Arbeiten entsprechend kommen als erste Rate 1 550 000 ℳ in Ansatz.

— Bahnen in Deutsch-Ostafrika. Eine von der deutschen Kolonialgesellschaft, Abtheilung Bochum, einberufene und besonders aus Ingeniörkreisen besuchte Versammlung fasste der „Köln. Ztg." zufolge nach einem überaus fesselnden Vortrag des Bahningeniörs Weiske von der Usambarabahn folgenden Beschluss:

„. . . Die bisherige Verkehrsentwickelung auf der Usambarabahn hat sich erheblich günstiger gestaltet, als nach einer Rentabilitätsberechnung unter Zugrundelegung der zur Zeit des Baubeginns im Bahnrevier vorhandenen Werthe anzunehmen war. Die Versammelten geben der Hoffnung auf einen baldigen Weiterbau der Bahn zum Kilimandscharo und zur schleunigen Inangriffnahme der ostafrikanischen Centralbahn um so lieber Ausdruck, als nur dadurch einerseits ein dichtbevölkertes, zukunftsreiches Hochland mit der deutschen Küste verbunden und andererseits durch die Wiederbelebung der einstmals bedeutendsten Verkehrsstrasse Ostafrikas die bedrohliche Ablenkung des ostafrikanischen Handelsverkehrs auf Bahnstrecken konkurrirender Kolonialmächte abgewendet werden kann."

Von den Ausführungen des Redners erregte besonderes Interesse die Feststellung, dass sich im letzten Betriebsjahr der Verkehr — abgesehen vom Dienstgut — nahezu verdoppelt habe. In überraschender Weise habe sich seit Errichtung eines Marktes in der bisherigen Endstation Muhesa ein Güteraustausch zwischen dem Pflanzungsgebiet und dem Hafen Tanga entwickelt. Wenn auch der Kaffee als hauptsächlichstes Pflanzungserzeugniss für die Güterbeförderung weniger in Frage komme, so seien die Verzehrs- und Bedarfsgegenstände für die Arbeiterbevölkerung um so mehr angewachsen. Die Beförderung von Kleidern habe sich ungemein entwickelt; als Nahrungsmittel zögen jetzt fast sämmtliche Pflanzungsarbeiter den Reis vor, der in grossen Mengen zugleich mit getrockneten und gesalzenen Fischen von der Küste heraufgebracht werde. Die Nothwendigkeit von Betriebszuschüssen sei schon jetzt als beseitigt zu erachten.

— Tunesische Eisenbahnen. Ueber die Linie von Pont-du Fahs nach Kalaat-es Senam, über die wir in Nr. 24, 25 und 92 d. Ztg. berichteten, entnehmen wir dem „Journal des transports" noch folgende Einzelheiten: Die 187 km lange Hauptlinie wird als Verlängerung der Bahn von Tunis nach Pont-du Fahs gebaut werden. Eine 31,5 km lange Zweigbahn soll von der Hauptlinie vor dem Khauguet-Fras abgehen und in Kef endigen. Das Anlagekapital ist für die Hauptlinie auf 11 299 000 Fr., für die

Zweigbahn nach Kef auf 1 701 000 Fr., im ganzen also auf 13 000 000 Fr. festgesetzt worden.

— **Die Eisenbahnverhältnisse auf der Insel Kuba.** Wie „Railroad Gazette“ mittheilt, hat die Cuba-Company, über deren Wirken wir in Nr. 18 S. 287 d. Ztg. berichteten, bis jetzt die Konzession zu der für die Aufschliessung der Insel so dringend nöthigen Bahn, welche die 300 englische Meilen entfernten Städte Havana und Santiago de Cuba mit einander verbinden sollte, nicht erhalten können. Die Gründe hierfür werden von unserer Quelle eingehend erörtert. Es heisst da, dass eine solche Konzession unter gewöhnlichen Verhältnisse bei der Regierung der Vereinigten Staaten wohl kaum auf Schwierigkeiten gestossen sein würde, aber die eigenthümlichen Verhältnisse, welche die militärischen Autoritäten bei der Besitzergreifung der Insel am 1. Januar 1899 vorfanden, hätten diese ablehnende Stellungnahme gerechtfertigt. In der letzten Zeit der spanischen Herrschaft seien nämlich so viele Konzessionen und Begünstigungen gewährt, so viele Vorrechte unredlich erworben worden, dass die späteren Machthaber nicht imstande waren, diesen verschiedenen Ansprüchen auf Wegerechte und Freibriefe für Eisenbahn- und andere öffentliche Betriebe zu entsprechen und die sich daran schliessenden Streitigkeiten zu schlichten. Infolge dessen wurde der provisorischen Regierung durch die sogenannte „Foraker Resolution“ das Recht, Konzessionen, Vorrechte usw. zu gewähren, entzogen, und dadurch natürlich jedes Unternehmen, welches öffentliche Wege, Landstrassen oder Kreuzungen usw. benutzen musste, gehemmt; es wurde sogar das Recht, bestehende Eisenbahnlinien auszudehnen, auch da, wo es an sich unbestritten war, verweigert. Sir William Van Horne, der Gründer der „Cuba-Company“, wählte nun einen anderen Weg, um ohne Erlaubniss der Regierung Eisenbahnen zu bauen. Er kaufte da, wo er bauen wollte, grosse, lange und schmale Landstriche, vermaass und baute die Eisenbahn auf seinem eigenen Besitz. Die militärische Regierung gewährte ihm, mit dem Vorbehalt des Widerrufs, das Recht, öffentliche Wege kreuzen zu dürfen. So wird, wenn auf der Insel eine ständige Regierung ins Leben tritt, die „Cuba Company“ sich im Besitz einer auf ihrem eigenen Grund und Boden erbauten Eisenbahn befinden, die nur noch nicht in Betrieb und noch nicht förmlich mit anderen zu einem Netze vereinigt ist. Sobald aber bei Antritt der ständigen Regierung diese ihre Einwilligung gegeben hat, kann sofort der Betrieb beginnen, und die so lang ersehnte durchgehende Bahnlinie ist zur vollendeten Thatsache geworden. Die sich im Besitze der bis jetzt bestehenden Eisenbahnen befindlichen grossen englischen Kapitalisten haben Herrn William Van Horne finanziell unterstützt, da auch sie aus der Verbindung der östlichen und westlichen Hälfte Kubas einen erhöhten Personen- und Güterverkehr für sämmtliche Bahnen der Insel erhoffen. Die „Foraker Resolution“ hat übrigens insofern ausserordentlich günstig gewirkt, als sie mit allen unreell erworbenen Rechten reinen Tisch gemacht und dadurch bei Eintritt einer ständigen Regierung den Weg für nützliche industrielle und wirthschaftliche Unternehmungen geebnet hat. Uebrigens ist jetzt zum ersten Male ein amtlicher Bericht über die Eisenbahnen Kubas erschienen, nach welchem es auf der Insel 17 im Besitz von Gesellschaften befindliche, dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahnen mit einer Gesammtlänge von 1 961 km und 104 für den privaten Verkehr der Pflanzungen bestimmte Bahnen mit einer Gesammtlänge von 1 395 km gibt.

Im übrigen wird in dem Bericht von den Fortschritten Kubas unter der amerikanischen Regierung ein glänzendes Bild entworfen.

— **Amerikanische Lokomotiven und Wagen** werden anscheinend in immer steigendem Maasse von den Vereinigten Staaten der ganzen Welt geliefert. Es besteht dort, wie die „Newyorker H.-Z.“ mittheilt, eine Vereinigung fast aller Lokomotivfabriken, die „American Locomotive Co.“, welche nicht weniger als 1 700 Lokomotiven im Jahr zu liefern imstande ist und nach Beendigung der im Gange befindlichen Erweiterungsbauten sogar 3 000 Lokomotiven wird liefern können. Sie hat unter anderem neuerdings von der Kapregierung Auftrag auf sofortige Lieferung von 14 Lokomotiven erhalten, weil sie schneller und billiger liefern kann, als irgend eine britische Fabrik. Zur Zeit ist die Vereinigung mit Inlandsaufträgen überhäuft, wird sich aber nach Fertigstellung der erwähnten Erweiterungen mit doppelter Kraft dem Auslandsgeschäft widmen.

Dieselbe Quelle meldet über die grosse Eisenbahnwagen-Bauanstalt „American car & foundry Co.“ in St. Louis, dass diese Personen- und Frachtwagen in grosser Zahl nach Frankreich, Mexiko, Südamerika, China und Australien zu liefern habe, u. a. 320 Güterwagen nach Westaustralien, 100 solche von 20 t Ladefähigkeit an die Paris-Orléansbahn, 160 solche für die spanische Nordbahn.

— **Eine schnelle Fahrt zwischen Camden und Atlantic City.** Kürzlich fand, wie „Railr. Gaz.“ meldet, eine sehr schnelle Fahrt zwischen Atlantic City und Camden (Philadelphia) statt, an der Vertreter der Readingbahn und der englischen Northeasternbahn theilnahmen. Die Lokomotive des betreffenden Zuges war eine Maschine der Vauclain - Compound - Atlantic-Gattung, deren Triebräder einen Durchmesser von 84 Zoll haben und deren Heizfläche 2,550 Quadratfuss gross ist. Der Zug bestand aus fünf Wagen, welche ein Gewicht von 210 long tons (= 213 t) hatten. Die 55,5 engl. Meilen (= 89,36 km) wurden in 46⅓ Minuten zurückgelegt, was einer Schnelligkeit von 71,6 engl. Meilen (= 115,28 km) in der Stunde gleichkommt. Aufenthalte wurden nicht genommen, doch mässigte der Zug dreimal seine Schnelligkeit. Während der Fahrt wurden 35 engl. Meilen (= 56,35 km) mit der Schnelligkeit von 81,5 engl. Meilen (= 131,22 km) in der Stunde zurückgelegt. Eine einzelne Meile wurde sogar mit einer Stundengeschwindigkeit von 85,7 engl. Meilen (= 137,98 km) zurückgelegt. Die letzten 2 engl. Meilen wurden in 120⅕ Sekunden durchfahren.

Wir theilen diese auf einer durch ihre günstigen Gleisverhältnisse und ihre schnellen Fahrten besonders ausgezeichneten Bahn und mit einer hervorragend leistungsfähigen Maschine erzielten Ergebnisse mit, weil sie durchaus zuverlässig erscheinen und die in dem Leitaufsatz unserer Nr. 94 über die schnellsten Eisenbahnzüge der Vereinigten Staaten auf S. 1452 vertretene Ansicht bestätigen, dass Meldungen aus Amerika über erreichte noch erheblich grössere Geschwindigkeiten vorläufig als durchaus unglaubwürdig anzusehen sind.

Allgemeines.

— **Ein „Zwei-Meerekanal“ zur Verbindung der Ostsee mit dem adriatischen Meer.** Bis zu welchem Grade die Besorgniss der Franzosen vor einer Bedrohung ihrer wirthschaftlichen Interessen durch Deutschland geht und welche Blüthen ihre erschreckte Phantasie treibt, beweist die im „Journal des chambres de commerce“ kürzlich veröffentlichte Nachricht, dass Kaiser Wilhelm II., der „stets sein Auge auf alles gerichtet habe, was für das Gedeihen deutschen Handels und deutscher Industrie mitwirke“, mit der Absicht umgehe, einen 2 240 km langen Kanal zwischen der Ostsee und dem adriatischen Meere anzulegen! Diese aufregende Nachricht, deren Zuverlässigkeit von der sonst so ernsthaften Zeitung nicht weiter geprüft wird, veranlasst den „Eclair“ zu folgenden erbaulichen Betrachtungen:

„Eine solche Nachricht“, heisst es dort, „sei wohl geeignet, die französische Vaterlandsliebe wach zu rufen, da man leicht die wirthschaftlichen Folgen eines solchen Planes ermessen könne. Dieser ganz auf deutsch-österreichischem Gebiet erbaute Kanal würde ohne Unterschied den Untergang aller Häfen, besonders aber der mittelländischen, wie Cette und Marseille, herbeiführen (!!), er würde dem italienischen, schweizerischen und französischen Handel einen grossen Schaden zufügen und den Eisenbahnen über die Alpen jede Bedeutung für den Gütertransport nehmen (!). „Sollen wir nun“, so fragt das genannte Blatt, „angesichts eines solchen Schreckwortes abwarten, dass das von Bismarck geweissagte wirthschaftliche Sedan durch diesen neuen Plan des deutschen Kaisers Frankreich aufgedrungen wird? Deshalb unterbreiten wir diese Nachricht der Beurtheilung der Marinekommission, deren Bericht mit einer gewissen Ungeduld erwartet wird.“ Es bezieht sich dieser Satz auf den in Frankreich ernsthaft erwogenen Plan eines anderen Zwei-Meerekanals zur Verbindung des Mittelmeeres mit der Bai von Biscaya. Der „Eclair“ fährt fort: „Man sollte nicht, wie schon im Jahre 1895 bei dem Nordostseekanal geschehen ist, die Untersuchung der Sache so lange hinausschieben, bis der deutsche Kanal im Betrieb ist. Deshalb hoffen wir, dass der Berichterstatter die Sache beschleunigen und die berechtigte Spannung der bei der Erbauung des Zwei-Meerekanals so ausserordentlich betheiligten südwestlichen Departements und aller sich mit der Zukunft und der Sicherheit des Landes beschäftigenden Franzosen lösen wird. Lasst uns“, so schliesst der „Eclair“ seine Betrachtungen, „nach zwanzigjährigem Warten zum Handeln schreiten und lasst es nicht dahin kommen, dass unsere Feinde glauben, Frankreich sei unter republikanischer Regierung unfähig geworden, grosse Thaten zu vollführen.“

Das „Journal des chambres de commerce“ fügt diesen Mittheilungen hinzu, dass der französische „Canal des deux mers“ die Deputirtenkammer alsbald beschäftigen wird. Ueber die Wahrheit der Nachricht von dem angeblichen Ostsee-Adriakanal, über die Möglichkeit seiner technischen Ausführung, seiner Wirthschaftlichkeit verlieren die Franzosen kein Wort, obgleich selbst ihnen nicht fremd sein kann, dass das adriatische Meer von Norden nur unter Ueberschreitung der Alpen zu erreichen ist. Das Schreckgespenst des „canal des deux mers“ genügt, um sie in Harnisch zu bringen.

Bücherschau.

— **Der deutsche Eisenbahnkalender auf das Jahr 1902**, bearbeitet und herausgegeben von Robert Krause, Verlag von Ad. Bodenburg, ist wieder rechtzeitig erschienen und bietet von neuem eine jedem Eisenbahnmann für den praktischen Gebrauch kaum entbehrliche Zusammenstellung einer grossen Anzahl von Bestimmungen, Anleitungen, statistischen Nachweisen, Gesetzen u. v. a. Neu ist in diesem Jahrgang die sehr zeitgemässe kurze Erklärung der elektrischen Maasseinheiten und die Vergleichung der Thermometergrade nach Celsius, Réaumur und Fahrenheit, die Uebersicht der Organisation der Reichs- und Staatsbehörden. Dem Tarifwesen ist diesmal ein grösserer Raum gewidmet. An Stelle der im vorigen Jahrgang abgedruckten Allgemeinen Tarifvorschriften für die Eisenbahnen Deutschlands ist diesmal eine Darstellung der Grundsätze für die Herstellung und Einführung von Gütertarifen getreten in der auch die neuesten auf diesem Gebiete für die preussisch-hessischen Staatsbahnen ergangenen Bestimmungen, z. B. über die Erstellung von direkten Tarifen mit Kleinbahnen, enthalten sind. Aus dem Personalwesen sind eine Reihe neuer Bestimmungen, z. B. die Grundsätze für die Bemessung der Gehälter der etatsmässigen preussischen Staatseisenbahnbeamten nach Dienstaltersstufen, und eine Darstellung der Rechtsverhältnisse der Beamten und Arbeiter nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch sowie der Behandlung fiskalischer Forderungen bei der preussischen Staatsbahnverwaltung aufgenommen. Neben dem Titelblatt bringt das Buch ein wohlgelungenes Bild des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, Excellenz v. Thielen, dem eine kurze Darstellung seiner 10jährigen Ministerthätigkeit beigefügt ist. — Der diesjährige Jahrgang des Kalenders bildet mit den früheren Jahrgängen zusammen eine immer vollständiger werdende selbständige kleine Eisenbahnbibliothek und wird gewiss nicht nur seinen alten Freunden willkommen sein, sondern sich auch deren neue erwerben.

— **Engelmann's Kalender für Bahnmeister**, technische Kontrolöre und Betriebsingeniöre des Deutschen Reichs 1902. Achter Jahrgang. Berlin. Verlag und Eigenthum von Julius Engelmann. Subskriptionspreis 2,50 ℳ.

Ausgehend von der Erfahrung, dass die Eigenart des Bahnmeisterdienstes für die Beamten dieses Dienstzweiges wesentlich andere praktische Bedürfnisse mit sich bringt, als für die im Betriebs- und Abfertigungsdienste Angestellten, hat die Verlagsbuchhandlung von Julius Engelmann bereits seit 8 Jahren neben ihrem Eisenbahnbeamtenkalender noch einen zweiten für die Anforderungen des technischen Dienstes besonders zugeschnittenen Kalender erscheinen lassen. Wir zweifeln nicht, dass auch dies sachgemässe Unternehmen sich in den betheiligten Kreisen in kurzer Zeit einen ähnlichen Eingang und Absatz erobern wird, wie das ältere, welches ja gegenwärtig bereits seinen 20. Jahrgang erlebt. Während beide Bücher in Umfang und Anlage fast genau übereinstimmen, enthält der Bahnmeisterkalender im wesentlichen alle diejenigen Bestimmungen und Umrechnungstabellen, welche für den Techniker beim praktischen Dienste auf der Strecke unentbehrlich oder doch oftmals wünschenswerth und verwendbar sind. Angesichts der Reichhaltigkeit des Gebotenen erscheint der Preis durchaus mässig und billig gestellt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Die an der Bahnstrecke Hagen-Brügge-Dieringhausen gelegene Station Delstern erhält vom 1. Januar 1902 ab die Bezeichnung Hagen-Delstern.

Vereinskilometerzeiger.

Der Kilometerzeiger Nr. 78 (k. k. priv. Südbahngesellschaft) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen sind erschienen: Nachtrag I zu dem Kilometerzeiger Nr. 84 (k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang), Nachtrag III zu dem Kilometerzeiger Nr. 111 (schwedische Eisenbahnen), Nachtrag XV zu dem Kilometerzeiger Nr. 4 (königlich bayerische Staatseisenbahnen) und Nachtrag XII zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern". Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 78 wird der im September 1892 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichniss.

Neu herausgegeben ist das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 72 (Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn); zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 35 a (königliche Eisenbahndirektion zu Cassel) ist der Nachtrag II erschienen. Das im Dezember 1898 ausgegebene Verzeichniss Nr. 72 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen:

Nr. I/371 vom 5. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, die französische Ostbahn, Nordbahn und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Begleitschreiben zum Protokoll des Unterausschusses zur Vorberathung der Anträge der französischen Nord-, Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Theilnahme an der Einrichtung des Vereinsreiseverkehres (Cöln, den 28./29. November d. J.) (abgesandt am 7. Dezember d. J.).

Nr. III/594 vom 3. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 9. Dezember d. J.).

Nr. III/595 vom 5. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 16. Dezember 1901 wird die 53 km lange Neubaulinie von Bremervörde (Hesedorf) nach Buchholz als vollspurige Nebenbahn mit den Stationen Bargstedt, Beckdorf, Brest-Aspe, Drestedt, Harsefeld, Hollenstedt, Kutenholz, Moisburg und Sprötze für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privat-Depeschenverkehr in Betrieb genommen.

Die Station Sprötze ist nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Auf den übrigen Stationen findet ausserdem die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Thieren und Leichen statt.

Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen und ausgeliefert, Fahrzeuge können nur nach und von den Stationen Harsefeld und Hollenstedt abgefertigt werden.

Die Züge werden auf der Strecke nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze

für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie im Gruppentarif IV, in den Gruppen-Wechseltarifen mit der Gruppe IV und in dem Oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, den 7. Dezember 1901. (3269)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Frankfurter Allee (Berlin).

Am 15. Dezember d. J. wird die an der Berliner Ringbahn gelegene Station Frankfurter Allee (Berlin) auch für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen eröffnet.

Berlin, den 5. Dezember 1901. (3270)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehung war der Gesammtverkehr in der Strecke Prachatitz-Wallern vom 1. bis 7. Dezember l. J. eingestellt.

Wien, am 9. Dezember 1901. (3271)

4. Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. werden die in dem Heft 6 des Deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Basel (bad. Bahn) transit eine geringe Erhöhung erfahren, indem an ihrer Stelle neue Frachtsätze zur Einführung kommen, welche denjenigen für den Verkehr mit Basel (Reichsbahn) im Heft 1 des genannten Gütertarifs entsprechen. Weitere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 7. Dezember 1901. (3272)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel vom 1. Dezember 1901.

Dem Tarife sind noch beigetreten:
Die königlich bayerischen Staatseisenbahnen (für den Durchgangsverkehr) und die Main-Neckarbahn.

Berlin, den 7. Dezember 1901. (3273)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die in den südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheften I B, II C und II G enthaltenen Frachtsätze für Frankfurt a/M. Hauptbahnhof, Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Hanau Nord-, Ost- und Westbahnhof, sowie Mannheim-Neckarvorstadt im Verkehre mit der Schweiz werden mit Wirkung vom 1. Februar 1902 aufgehoben und durch neue, theilweise höhere Frachtsätze ersetzt. Ferner treten auf den gleichen Zeitpunkt im Verkehre zwischen Mannheim bad. Bahn und Ludwigshafen a/Rh. einerseits und einer Anzahl ostschweizerischer Stationen andererseits neben Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen von 1 bis 3 Cts. für 100 kg ein. Diese Ermässigungen und Erhöhungen treten auch ein im Verkehre mit Mannheim Industriehafen, Mannheim-Neckarvorstadt, Gustavsburg, Mainz, Frankfurt und Kastel, soweit deren Taxen nach dem Tarifheft II G durch Anstoss an die Frachtsätze für Mannheim bad. Bahn gebildet werden.

Die neuen Frachtsätze für den Verkehr mit der Westschweiz werden auf dem Verfügungswege, jene für den Verkehr mit der Ostschweiz durch Nachträge zu den Tarifheften II C und II G eingeführt, deren Erscheinen später bekannt gegeben wird.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 5. Dezember 1901. (3274)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Januar 1902 treten im Tarif Theil II, Heft 1 nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 15 A (Thon usw.) in Kraft:

Von Wildstein k. k. St. B. nach		Pfennige für 100 kg
Apolda	K. E. D. E.	59
Arnstadt	K. E. D. E.	62
Coburg	K. E. D. E.	53
Erfurt	K. E. D. E.	61
Gotha (Haupthhf.)	K. E. D. E.	67
Jena (Weimar-Geraer Bhf.)	K. E. D. E.	51
Ilmenau	K. E. D. E.	68
Oeslau	K. E. D. E.	54
Weimar, preuss. Staatsb.	K. E. D. E.	56

Breslau, den 9. Dezember 1901. (3275
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen

Gruppentarif III (Direktionsbezirk Berlin, Stettin), Gruppenwechseltarife I/III (mit Direktionsbezirk Bromberg, Königsberg, Danzig), II/III (mit Direktionsbezirk Breslau, Kattowitz, Posen). III/IV (mit Direktionsbezirk Altona, Hannover, Münster), III/V (mit Direktionsbezirk Magdeburg, Halle, Erfurt). Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. von Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Kattowitz nach den Direktionsbezirken Berlin und Stettin.

Im Uebergangsverkehr mit der uckermärkischen Lokalbahn (Kleinbahn) werden vom 15. Dezember 1901 ab für die Artikel:

Holz des Spezialtarifs II und des Rohstofftarifs,
Rüben und Rübenschnitze, Kartoffeln, Düngemittel,
Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts,

wenn diese Güter in Wagenladungen von 10 t mit direkten Frachtbriefen von bezw. nach den Stationen der uckermärkischen Lokalbahn auf der Uebergangsstation Löcknitz zur Umkartirung gelangen, die in den obengenannten Gütertarifen für die Uebergangsstation Löcknitz bestehenden Frachtsätze der jeweils zur Anwendung kommenden Spezial- oder Ausnahmetarife — unter Beachtung der für letztere bestehenden besonderen Anwendungsbedingungen — um 0,02 ℳ für 100 kg widerruflich ermässigt.

Die gleiche Maassnahme gilt auch für Sendungen nach und von Hamburg, Lüb.-Büch. Bahn, im hanseatisch-ostdeutschen Verbande.

Stettin, den 6. Dezember 1901. (3276)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.

Am 15. Dezember 1901 wird zum Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr der Nachtrag IV herausgegeben. Derselbe enthält unter anderem Entfernungen für eine Anzahl neu aufgenommener Stationen, Entfernungsabkürzungen infolge Eröffnung neuer Strecken, Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif), Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Giesserei-Roheisen) für die Station Ruhrort Rhein des Direktionsbezirks Essen, Frachtsätze der Ausnahmetarife 9, 9 S, E, E 1 und E 2 (Eisen und Stahl der Spez.-Tar. I und II etc.) für die Stationen Dortmund Hafen und Dortmund Rangirbahnhof des Direktionsbezirks Essen, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs 15 (Holzstoff etc.) für die Stationen Königsberg und Tilsit des Direktionsbezirks Königsberg.

Soweit Erhöhungen eintreten, werden dieselben erst mit dem 1. Februar 1902 wirksam.

Elberfeld, den 7. Dezember 1901. (3277)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. wird die Station Beucha bei Brandis der königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Kattowitz, den 6. Dezember 1901. (3278)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Am 15. Dezember d. J. wird Neuhof bei Liegnitz als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 6. Dezember 1901. (3279)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 ab wird die Station Schwedt a/O. als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen der preussischen Staatsbahnen aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Stettin, im Dezember 1901. (3280)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Vom 15. Dezember d. J. ab wird die Haltestelle Hedeper (Strecke Jerxheim-Börssum) und vom 1. Januar 1902 ab die zwischen Beelitz und Brück an der Bahnstrecke Wannsee-Güterglück gelegene neue Haltestelle Bork (Provinz Brandenburg) des Direktionsbezirks Mag

deburg in den oben bezeichneten Kohlentarif einbezogen.
Kattowitz, den 7. Dezember 1901. (3281)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grenztarif für russisches Petroleum.
Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1901 wird die Station Kattowitz als Versandstation in den Ausnahmetarif für die Beförderung von raffinirtem, russischem Petroleum nach deutschen Stationen einbezogen. Die Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen sind bei den betheiligten Dienststellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.
Bromberg, den 6. Dezember 1901. (3282)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1901 findet der Ausnahmetarif 44 (für Steinkohlen) des Tarifhefts 8 (Verkehr Baden-Pfalz) auch auf „Braunkohlen, wie in der allgemeinen Güterklassifikation unter Spezialtarif III genannt," Anwendung. Ausserdem erfolgt die Frachtberechnung bei den Ausnahmetarifen 26 und 44 des genannten Tarifhefts für das Ladegewicht der gestellten Wagen nach den für die Ausnahmetarife 6 und 6a gegebenen Bestimmungen des neuen Tarifhefts, Theil II vom 1. August 1901, d. h. für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t wird nur ein Ladegewicht von 10 t gerechnet.
Die entgegenstehenden Bestimmungen auf Seite 8 des Nachtrags XIII zum Tarifheft 8 kommen in Wegfall.
Karlsruhe, den 9. Dezember 1901. (3283)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1902 tritt im böhmisch-sächsischen Kohlenverkehr der Tarifnachtrag II in Kraft. Er enthält neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen neue Frachtsätze für die Verkehrsstelle Wuitz-Mumsdorf der sächs. Staatseisenbahnen für Sendungen nach und von den Verkehrsstellen der schmalspurigen Eisenbahn Gera-Meuselwitz-Wuitz. Der Nachtrag kann durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.
Dresden, den 11. Dezember 1901. (3284)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.
Mit Wirkung vom 15. Dezember d. J. werden die Stationen Coblenz Rheinbahnhof, Trier l. Mosel und Trier r. Mosel in den Ausnahmetarif Nr. 23 für Schwefel aus Italien einbezogen.
Nähere Auskunft ertheilt das Abrechnungsbüreau in Strassburg.
Strassburg, den 8. Dezember 1901. (3285)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 15. Dezember d. J. ab werden die Station Naila der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, sowie eine Anzahl Stationen der königlich preussischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (Purple ore), Puddel- und Heerdfrischschlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken, eisenhaltigen Konverterschlacken, sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehr nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz vom 1. Juni 1901 als Versandstationen einbezogen.
Gleichzeitig werden die Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc. von Station Hof der königlich bayerischen Staatseisenbahnen — Seite 4/5 des Nachtrages II zum vorbezeichneten Ausnahmetarif — vom 25. Januar 1902 ab aufgehoben.
Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen.
Kattowitz, den 5. Dezember 1901. (3286)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 9 des Verbands-Gütertarifes.)
Ab 1. Januar 1902 werden die Stationen Nimburg der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und Nimburg der priv. österreichisch ungarischen Staatseisenbahngesellschaft für den Verkehr mit Frankfurt a/M. Hauptbhf., Frankfurt a/M. Hafen, Frankfurt a/M. Ostbahnhof und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 13 für Samen und Sämereien, Abth. III (Kleesaaten etc.) einbezogen:

Von	nach den Stationen der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.			
	Frankfurt a/M. Hauptbhf.		Frankfurt a/M. Hafen, Frankfurt a/M. Ostbhf., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen	
	a	b	a	b
	Frachtsätze in Mark für 100 kg			
Station der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft				
Nimburg	3,52	3,28	3,49	3,25

München, den 7. Dezember 1901. (3287)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 15. Dezember d. J. treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande direkte Frachtsätze für die Beförderung von Kartoffeln zwischen Leschtina-Habern und Dresden-Altstadt von 99 ₰, Dresden-Friedrichstadt von 100 ₰ und Dresden-Neustadt von 101 ₰ für 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen in Kraft.
Dresden, den 10. Dezember 1901. (3288)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergischer Lokalgütertarif.
Mit Wirkung vom 7. Dezember 1901, dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Süssen-Weissenstein, werden die Stationen Donzdorf, Nenningen und Weissenstein bei Süssen in den Tarif aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Stuttgart, den 9. Dezember 1901. (3289)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.
Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für Steinkohlen etc. von belgischen Stationen.
Die Station Giessen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. wird mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen und in die Schnitttariftabelle 2 unter Schnittpunkt A mit der Entfernung von 237 km und dem Frachtsatze von 6,70 Fr. für 1000 kg nachgetragen.
Essen, den 7. Dezember 1901. (3290)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der österr. Nordwestbahn etc.
Für Steinkohlensendungen von den unten genannten Stationen nach Lissa (österr. Nordwestb.) kommen vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 an Stelle der im Tarif enthaltenen die nachstehenden ermässigten Frachtsätze zur Anwendung:

von Ludwigsdorf . . 81,6 Heller
„ Rubengrube . . 80,4 „
„ Neurode . . . 79,8 „
„ Möhlten . . . 79,2 „
für 100 kg.

Breslau, den 5. Dezember 1901. (3291)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Geltung vom 15. Dezember 1901 wird für den Versand von Cement und Cementwaaren von Diedenhofen nach Basel ein mit den Taxen des Ausnahmetarifs 17 unseres Binnen-Gütertarifs gebildeter Frachtsatz von 0,68 ℳ für 100 kg eingeführt. Derselbe findet nur Anwendung auf Sendungen, welche zur Einfuhr in das Ausland zollamtlich behandelt werden. (3292)
Strassburg, den 9. Dezember 1901.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gütertarif für den Verkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.
Am 20. Dezember d. J. wird die zwischen Dt. Eylau Stadt und Charlottenwerder gelegene Haltestelle Sommerau der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in den oben bezeichneten Tarif hinsichtlich des Verkehrs mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, den Stationen Breslau,

Posen, Gogolin, Stettin und den Stationen der Staatsbahngruppe I (Bromberg, Danzig, Königsberg) einbezogen.
Die Entfernungen und Frachtsätze sind bei den vorgenannten Stationen zu erfahren.
Danzig, den 9. Dezember 1901. (3293)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Gütertarif Theil II, Heft 10 vom 1. Dezember 1898.)
Ab 1. Januar 1902 gelangt der Nachtrag V zur Einführung, welcher die Aufhebung der Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 55 für Holz enthält.
München, den 9. Dezember 1901. (3294)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 15. Dezember 1901 werden die württembergischen Stationen Freudenstadt Stadtbahnhof, Friedrichsthal i. Württbg., Baiersbronn und Klosterreichenbach in den sächsisch-württembergischen Verbands-Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2, einbezogen. Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen sind bei den betheiligten Stationen zu erfragen. Die seitherige Verbandsstation Freudenstadt führt nunmehr die nähere Bezeichnung „Freudenstadt Hauptbhf.“.
Dresden, am 12. Dezember 1901. (3295)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Blitzenrod, Grebenhain-Crainfeld, Herbstein, Ilbeshausen, Lauterbach (Oberhessen) neu, Nösberts und Rixfeld des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. als Empfangsstationen in den vorgenannten Tarif einbezogen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.
Essen, den 6. Dezember 1901. (3295a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 16. Dezember d. J. tritt zum Gütertarif für die Gruppe IV — Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Münster — der Nachtrag 17 in Kraft, welcher neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen, Tarifkilometer für die Stationen Bargstedt, Beckdorf, Brest-Aspe, Drestedt, Harsefeld, Hollenstedt, Kutenholz und Moisburg, ferner anderweite, gekürzte Tarifkilometer für Stationen der Strecken Stübben-Bremerhaven-Spieka, Langen-Bederkesa und Sellstedt-Bremervörde-Fredenbeck, ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl von Herrenhausen, sowie nach Osterholz-Scharmbeck enthält.
Der Nachtrag ist durch die Güterabfertigungen zu beziehen.
Hannover, den 7. Dezember 1901. (3296)
Königliche Eisenbahndirektion.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig/Schima bezw. Bodenbach.
Einführung eines neuen Tarifes.
Mit 1. Januar 1902 tritt ein neuer Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima bezw. Bodenbach in Kraft, durch welchen der gleiche Tarif vom 1. April 1897 sammt den Nachträgen I—IV aufgehoben wird. Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis 15. Februar 1902 in Kraft.
Exemplare des neuen Tarifes sind nach dem 15. Dezember cr. bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 1 Kr. erhältlich.
Teplitz, am 7. Dezember 1901. (3297)
Die Direktion
der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.
Einführung eines neuen temporären Anhanges zum Lokalgütertarife, Theil II vom 1. Februar 1894.
Mit 1. Januar 1902 bis auf Widerruf tritt zum Lokalgütertarife, Theil II vom 1. Februar 1894 ein neuer temporärer Anhang in Kraft, welcher ermässigte Kartirungsfrachtsätze für spezielle Artikel in einzelnen Relationen enthält. Durch denselben wird der vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Niemes-Reichenberg gültige Anhang aufgehoben.
Exemplare des Anhanges können durch die Direktion und durch die Stationen zum Preise von je 20 Hellern bezogen werden.
Teplitz, am 7. Dezember 1901. (3298)

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Ausgabe eines Berichtigungsblattes zu den Stationstarifen.
Zu der vom 1. November 1901 gültigen Neuauflage der Stationstarife für den Transport von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn gelangte ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe, welches unentgeltlich bezogen werden kann.
Wien, am 7. Dezember 1901. (3299)

Elbeumschlagsverkehr.
Für Eichenholz-Extrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1902 in Kraft:

Nach Laube von	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen a)	b)
	Centimes	
Korneuburg	119	110

Die Frachtsätze für Laube verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei a) 12 Cts., b) 6 Cts. für 100 kg beträgt.
Wien, am 9. Dezember 1901. (3300)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.
Einführung des Tarifnachtrages V.
Mit 1. Januar 1902 — für Frachterhöhungen und Erschwerungen mit 15. Februar 1902 — tritt der Nachtrag V zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 in Kraft. Derselbe enthält unter anderem Ergänzungen und Aenderungen der Klassengut- und Ausnahmetarife, sowie die Wiedereinführung der im Rückvergütungswege gültigen Ausnahmetarife pro 1902.
Der Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direktion, sowie bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 17 ₰ = 20 Heller pro Stück erhältlich.
Wien, am 6. Dezember 1901. (3301)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.
(Einführung des Nachtrages I zum Tarife.)
Mit 1. Januar 1902, für Erschwerungen und Frachterhöhungen mit 15. Februar 1902 tritt der Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich in Kraft.
Derselbe enthält unter anderem die Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen“, der Zwischenlagerungs- und Reexpeditionsbestimmungen, die Ergänzung bezw. Aenderung der Klassengut- und Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege, die Erneuerung der Ausnahmetarife Nr. 4 B und 4 C im Kartirungswege, schliesslich die Wiedereinführung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege.
Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 20 h. = 17 ₰ bei den Verbandsverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direktion erhältlich.
Wien, am 6. Dezember 1901. (3302)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der Verbandsverwaltungen.

Brohlthal-Eisenbahn.
Vom 1. Februar 1902 ab treten für die bahnseitige Umladung in oder aus Wagen der Staatsbahn zum Theil erhöhte Umladegebühren in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt die Bahnverwaltung Brohl.
Köln, den 1. Dezember 1901. (3303H&V)
Der Vorstand.

---

5. Eisenbahneffektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.
Der am 31. Dezember 1901 fällige Zinsenkupon Nr. 12 unserer $3\frac{1}{2}$ prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird u. z. jener der Schuldverschreibungen
Lit. A pr. 5 000 ℳ mit 87,50 ℳ,
„ B „ 1 500 „ „ 26,25 „
„ C „ 1 000 „ „ 17,50 „
„ D „ 300 „ „ 5,25 „
deutscher Reichswährung vom 31. Dezember 1901 angefangen
in Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei der Filiale der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,

bei der Böhm. Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
in Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt
eingelöst.

Teplitz, im Dezember 1901. (3304)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

6. Verdingungen.

Oldenburgische Staatsbahn.

Die Lieferung von geschnittenen Pappen zu Personenfahrkarten soll vergeben werden. — Jahresbedarf etwa 5 Millionen Stück in Theillieferungen von je 1½ bis 2 Millionen Stück 3 Wochen nach jedesmaliger Bestellung. — Die Bedingungen werden von unserer Verkehrskontrole I gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ abgegeben. Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von geschnittenen Fahrkartenpappen" bis zum Eröffnungstage an uns einzusenden. Eröffnung der Angebote am 30. Dezember, Vorm. 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 8. Januar 1902.

Oldenburg, den 9 Dezember 1901. (3305)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Glas, Schwämmen und Filz.

Die Lieferung von 5 100 qm Glas, 580 qm Haarfilz und 40 kg Schwämmen soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
6. k. Mts., Vormittags 11 Uhr
im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 21. k. Mts.

Magdeburg, den 6. Dezember 1901. (3306)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von A. 10 246 Stück Achslagerkasten für Wagen fertig bearbeitet mit Beschlag in 9 Loosen. B. 2333000 kg Stahlgussbremsklötzen in 19 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 21. Dezember 1901, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,00 ℳ für A und 0,50 ℳ für B baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 23. Januar 1902.

Berlin, den 7. Dezember 1901. (3307)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von A. 826 000 kg rohem Rüböl in 7 Loosen, 753 000 kg gereinigtem Rüböl in 7 Loosen, 290 000 kg Putzöl und 80 600 kg Rindstalg. B. 4 502 000 kg Mineral-Schmieröl in 16 Loosen für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Halle a/S., Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift und zwar zu A. bis zum 28. Dezember 1901, Vormittags 11 Uhr und zu B. bis zum 28. Dezember 1901, Nachmittags 1 Uhr an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen zu A. und B. können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist zu A. bis 21. Januar 1902, zu B. bis 28. Januar 1902.

Berlin, den 9. Dezember 1901. (3308)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung der Lieferung von 4 451 500 kg Stabeisen, 57 200 kg Bandeisen, 970 225 kg Winkel- und Formeisen, 84 400 kg Sprengringeisen, 1 636 200 kg Eisenblech, 23 000 kg gekümpelte Bleche und 205 800 kg Roststabeisen für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken in 232 Loosen für das Rechnungsjahr 1902.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, hierselbst (Zimmer 27, Erdgeschoss) eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Stabeisen usw." versehen bis zum 21. Dezember 1901, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 21. Januar 1902, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 2. Dezember 1901. (3309)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von hölzernen, nicht getränkten Telegraphenstangen für die königlichen Eisenbahndirektionen Posen und Kattowitz ist zu vergeben.

Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen liegen im Zimmer 2 des hiesigen Empfangsgebäudes zur Einsicht aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar — nicht in Briefmarken — bezogen werden. Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Telegraphenstangen" bis zum Eröffnungtermine, am 8. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Kattowitz, den 8. Dezember 1901. (3310)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr vom 1. April 1902 bis 31. März 1903.

Gruppe I: Heizerschaufeln, gewöhnliche Schraubenschlüssel, Schlosser und eiserne Eimer;
Gruppe II Hammerstiele aus Hickoryholz, Hacken-, Schaufel- und Besenstiele;
Gruppe III: Leinölfirniss, Deckenspachtel, Waschschwämme, Bindestricke und Salmiakgeist;
Gruppe IV: Schmelztigel, Chamottesteine für Lokomotiven, Schleifsteine, Schmirgelleinen, Glaspapier, Hut- und Domfilz;
Gruppe V: farbiges und klares Glas;
Gruppe VI: Leder;
Gruppe VII: Roststäbe aus Gusseisen.

Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 4. Januar 1902, Vormittags 10 Uhr.

Zuschlagsfrist bis zum 20. Januar 1902, Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) für jede Gruppe vom Vorstande unseres Centralbüreaus zu beziehen.

Münster i/W., den 6. Dez. 1901. (3311)
Königliche Eisenbahndirektion.

Auf der Haltestelle Püsselbüren zwischen Osnabrück und Rheine soll ein Signalstellwerk aufgestellt werden. Verdingungstermin am 28. Dezember 1901, Vormittags 11½ Uhr. Angebotsformulare nebst Bedingungen sind von uns gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ baar zu beziehen.

Zuschlagsfrist 6 Wochen. (3312)
Eisenbahnbetriebsinspektion 2 Osnabrück.

Vergebung einer eisernen Brückenkonstruktion.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntnissnahme, dass die in dem diesseitigen Ausschreiben vom 16. November d. J. auf den 23. Dezember d. J. festgesetzte Frist zur Einreichung von Entwürfen und Angeboten behufs Lieferung und Aufstellung des Eisenwerkes für eine Drehbrücke über den Industriehafen in Mannheim bis zum 20. Januar 1902, Vormittags 10 Uhr, verlängert worden ist, an welchem Tage nunmehr die Eröffnung der Angebote in Anwesenheit der erschienenen Bewerber stattfinden wird.

Karlsruhe, den 10. Dez. 1901. (3313)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Oldenburgische Staatsbahn.

Der in unserer Fettgasanstalt auf hiesigem Bahnhofe im Jahre 1902 sich sammelnde

Gasöltheer

jährlich etwa 100 000 kg, soll öffentlich verkauft werden.

Die Bedingungen über Abnahme usw., die eine Uebersicht der monatlich sich ergebenden Mengen enthalten, können von unserem Materialienbüreau, hier, Karlstrasse 8, gegen Einsendung von 20 ₰ in Briefmarken bezogen werden.

Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Verkauf von Gasöltheer" bis 21. d. Mts., Morgens 11 Uhr, einzusenden; sie werden alsdann in Gegenwart etwa erschienener Bieter geöffnet.

Der Zuschlag wird spätestens am 4. Januar 1902 ertheilt.

Oldenburg, den 9. Dezember 1901. (3314)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. Dezember Vorm. gemeldet.

Nr. 35. Berlin, am 14. Dezember 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	4062	1	Reisekorb	gefüllt —	50	1	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
2	A B	—	1	Sack	alte leere Kartoffelsäcke	28	2	Potsdam	„	
3	A B	II	1	Kiste	Messer, Gabeln, Teller, Gläser, 1 Handlaterne	28	3	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
4	A E	11	1	Stück	Eisenrohr —	38	4	Bühl	Badische Stsb.	
5	A F	110	1	Kasten	Glasbilder —	24	5	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
6	A G	15	1	Kiste	Wäsche, Stiefeln usw.	24	6	Berlin H. u. L.	„	
7	A G / A / und anscheinend Antwerpen	235	1	Sack	Bettzeug —	26	7	Wegberg	K. E.-D. Cöln	
8	A H	4478	1	Kiste	Börsenbügel —	124	8	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
9	A J	3807	1	„	ansch. Cigarren —	35	9	Duisburg	K. E.-D. Essen	
10	A K	5035	1	„	Käse —	33,5	10	Podejuch	K. E.-D. Stettin	
11	A K	I	1	Korb	Wäsche u. Aepfel —	15	11	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
12	A L	1	1	Fass	gesalzene Fische —	64	12	Duisburg	K. E.-D. Essen	
13	A O	8022	1	Kübel	ansch. Schmalz —	32	13	Wittstock	Kremmen-Neuruppin-Wittstocker E.	
14	A R	396	1	Kiste	Kognak —	47	14	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
15	A R	1186 / 1182	2	Kisten	leer —	95	15	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
16	A R	15333	1	Fass	leer —	20	16	Frankfurt a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
17	A St	5	1	Sack	fr. Gemüse —	27	17	Horb	Württemberg. Stsb.	
18	A W	—	1	—	Kessel —	6	18	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	aus Weissblech.
19	A W O u.	4310	1	Kiste	braune Holzwaaren mit Messingbeschlag, Bauerntische, Ständer	48	19	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
20	A A	29					20			
21	B	600 / 253	1	Sack	Nüsse —	99	21	Meppen	K. E.-D. Münster	
22	C A C	29					22			
23	—	668741	2	Kübel	Margarine —	25	23	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
24	B B	668644					24			
25	B C	1	1	Gestell	5 Dosen mar. Fische	42	25	Dresden-N. Eg.-V.	Sächsische Stsb.	
26	B D Z	1 / 3 / 5	3	Fässer	röthlich braune Flüssigkeit	692	26	Stolberg	K. E.-D. Cöln	
27	B u. G L	20	1	Kiste	Holländer Käse —	148	27	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
28	B H	5730	1	Korb	gefüllt —	34	28	Mainz	Direktion Mainz	
29	B H G	5154	1	Ballot	? (Baumwollw.) —	17	29	Efringen-Kirchen	Badische Stsb.	
30	B L & Co.	760	1	Kiste	vermuthlich feuergef. Chemikalien	53	30	Neumünster	K. E.-D. Altona	
31	B M	8268/9	2	Eimer	Preisselbeeren —	26	31	Bismarck	K. E.-D. Essen	
32	B M	699	1	Ballen	fertige Hosen —	17	32	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
33	B R C	1295/1305	11	Stück	Stühle —	77	33	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
34	B R F W / B W	3	1	—	Kette, 15,30 m —	32	34	Kiel	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
35	B T	—	1	Kiste	Gelee —	62	35	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
36	B W Z	1790	1	Ballot	Tuch —	25	36	Memmingen	Bayerische Stsb.	
37	C A S	73	1	—	Schaukelpferd —	7	37	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
38	C A F K	5858/9	2	Kisten	? —	21	38	Zehlendorf	K. E.-D. Berlin	
39	C D	7146	1	Fass	trockene Farbe —	39	39	Altenessen	K. E.-D. Essen	
40	C E	5809	1	Kiste	Uhren —	85	40	München Centr.	Bayerische Stsb.	
41	C J	14157	1	Korb	gefüllt —	45	41	Mainz	Direktion Mainz	
42	C M	1900	1	Sack	alte Kleider —	12	42	Vlotho	K. E.-D. Hannover	
43	D	II	3	Stück	eis. Lampenkugeln —	4,5	43	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
44	D A	235	1	Verschlag	kleiner eis. Ofen —	10	44	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	D K	7731	1	Pack	Schnur —	15	45	Donaueschingen	Badische Stsb.	
46	D L „3 Mann“	—	1	Sack	Betten u. weibliche Kleidung	16	46	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
47	D N	5417	1	Kiste	Cichorien —	56	47	Donaueschingen	Badische Stsb.	
48	E	2778	1	„	leer —	15	48	Stuttgart Hb.	Württemberg. Stsb.	
49	E	3672	1	Bund	Messingdraht —	13	49	Olsberg	E. E.-D. Cassel	
50	E	6989	1	Weinfass	leer —	75	50	Mainz	Direktion Mainz	
51	E B	1430	1	—	Rauchrohr —	3	51	Neumarkt i. Obpf.	Bayerische Stsb.	
52	E B G	2579	4	Bund	Sensen —	62	52	Coepenick	K. E.-D. Berlin	
53	E & C	16967	1	—	eis. Lampenkugel —	7	53	Kiel	K. E.-D. Altona	
54	E E	4118	1	Kiste	Kreissägen —	178	54	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
55	E G	211	1	„	Holzdosen —	121	55	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
56	E H	5633	1	„	Schreibsachen, Bücher	20	56	Ratingen West	K. E.-D. Elberfeld	
57	E L	5389	1	Pack in Leinen	Holzwaaren, anschd. Etagèretheile	16	57	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
58	E L L X	120	1	—	Latierbaum —	—	58	Düren	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
59	E L	4076	1	Kiste	Messingschrauben —	37	59	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
60	E P	1373	1	„	leer —	37	60	Worms	Direktion Mainz	
61	E P	2439	1	„	leer —	5	61	Zwickau	Sächsische Stsb.	
62	E S & Co.	—	1	Fass	Heringe —	156	62	Stettin	K. E.-D. Stettin	
63	E S L	—	1	Sack	Sellerie —	10	63	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
64	E V C M	8	1	Fass	gefüllt —	254	64	Emden	K. E.-D. Münster	
65	E od. Z	—	3	—	eis. Rohre —	—	65	Dortmund	K E.-D. Essen	4 m lang.
66	F	39/40	2	Säcke	Rosinen —	105	66	Konstanz	Badische Stsb.	
67	F	15	1	Pack	Holzmodell —	0,5	67	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
68	F	—	1	—	Ofenverzierung, auf einem Brett befestigt	2,5	68	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
69	F A	9864	1	Kiste	Abreisskalender —	40	69	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
70	F A	14815	1	„	? —	165	70	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
71	F B	68	1	Sack	Lederabfall —	35	71	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
72	F B	1/2	2	Fässer	leer —	28	72	Düsseld.-Derend.	„	
73	F B Co.	2553	1	Kiste	Suppenlöffel —	40	73	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
74	F E	4	1	Sack	Kartoffeln —	61	74	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
75	F K	10	1	„	Kartoffeln —	74	75	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
76	F L	625	1	Pack	Holzwaaren —	6	76	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
77	F S	—	1	Kiste	Steinhauerwerkzeug	25	77	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
78	F S	—	1	—	Eisentheil —	3	78	Bremen	K. E.-D. Hannover	
79	F S u. C	11033	1	Kiste	Birnenglocke, 24 Stck. Cylinder	20	79	Ostswine	K. E.-D. Stettin	
80	F S D	—	1	Stück	Kesselrumpf —	25	80	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
81	F W	345/6	2	Kisten	leer —	162	81	Posen	K. E.-D. Posen	
82	F W M	28255	1	Ballen	Lederriemen —	19	82	M-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
83	G	—	1	—	gusseis. Grabkreuz —	9,5	83	Westerburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
84	G	502	1	Kiste	leer —	27	84	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	v. Berlin Anh. bez.
85	G A	9410	1	„	Korinthen —	62	85	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
86	G A	1939	1	„	Gelee —	62,5	86	Herne	„	
87	G & Co.	1119	1 1	Stück Bund	ovaler Fensterrahmen 5 Messingrohre —	10 10	87	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
88	G E & Co.	—	1	Stück	Rundeisen —	250	88	Dortmund	K. E.-D. Essen	1,22 m lang.
89	G G	—	1	Pack	Bettstelllangseiten —	35	89	Leipzig I	Sächsische Stsb.	[1]
90	G G	211	1	Ballen	Linoleum —	19,5	90	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
91	Gg & Co.	1	1	Kiste	leere Sektflaschen —	26	91	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
92	G H	7694	1	„	? —	—	92	Homburg v. d. H.	„	
93	G H	218	1	„	Kordel —	26	93	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
94	G M	8176	1	Fass	gefüllt —	77,5	94	Carnap	K. E.-D. Essen	
95	G M	11838 11843 11844	3	Bund	6 neue Holzstühle mit Rohrsitz	—	95	Ratingen Ost	„	bez.: St. Bonn.
96	G M F	719	1	Ballen	Pelze —	74	96	Duisburg	„	vermuthlich Zollgut.
97	G R	—	4	Kolli	Eisenstäbe —	14	97	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
98	G S	9673	1	Fass	leer —	25	98	Frankfurt a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
99	G S	1007	1	Kiste	? —	26	99	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
100	G S	4077	1	„	Bettstellenseitentheile	—	100	Neumühl	K. E.-D. Essen	
101	G S	430	1	„	Papier —	20	101	Rotenburg	K. E.-D. Münster	
102	G S & Cie.	—	1	—	Kette, 10 m l. —	—	102	Bremerhafen Inl.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
103	G S oder C S	—	1	Sack	Säcke —	17	103	Riedlingen	Württemberg. Stsb.	
104	G V	80	1	„	gedörrte Pflaumen —	90	104	Gelnhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
105	G W	7205	1	Fass	leer —	22	105	Mainz	Direktion Mainz	
106	G W	9002	1	Kiste	Kaffee —	75	106	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
107	H	9459	1	Pack	Papier —	23	107	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
108	H	6764	1	Stange	Stahl —	10	108	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
109	H	5232	1	Korb	anscheinend Flaschen	23	109	Rotenburg	K. E.-D. Münster	
110	H B	333	1	Sack	eis. Nieten —	24	110	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
111	H D	170	1	—	Eisentheil —	2	111	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
112	HD	538	1	Ballen	Garn —	235	112	Stollberg	Sächsische Stsb.	

[1]) Niederflörsheim-Ludwigshafen beschr.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
113	H F R	3494	1	Ballen	Lodenstoffe —	21	113	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
114	H G S	—	2	Bd.	4 Stühle mit Rohrsitz	—	114	Jena W. G.	K. E.-D. Erfurt	
115	H H	1696	1	Fass	leer —	133	115	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
116	H L	468 375	1	Oelfass	leer —	37	116	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
117	H M	3467	1	Kiste	ansch. Fruchtwein —	40	117	Barth	K. E.-D. Stettin	
118	H & M	5994	1	„	Papier —	16	118	Röthenbach b/Li.	Bayerische Stsb.	
119	H M & Co	7110	1	—	Nähmaschine —	50	119	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
120	H N S	360	6	Kolli	Pflugtheile —	23	120	Bremen	K. E.-D. Hannover	
121	H P	25	1	Kübel	Butter —	17	121	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
122	H S	228 304	2	Fässer	Benzin —	1200	122	Wanne	K. E.-D. Essen	
123	H S	—	1	Bund (3 Kisten)	geräucherte Seefische	12	123	Sternberg N/M.	K. E.-D. Posen	
124	H V	5820	1	Korb in Matte	Blumendraht —	104	124	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
125	H W	11137	1	Kiste	Eisenw. —	100	125	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
126	H W A	130134	1	„	Feigen —	11	126	Homberg Rh.	K. E.-D. Cöln	
127	H Z	10	1	Schliesskorb	Kleider —	27	127	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
128	H Z	869/70	1	Korbflasche	gefüllt —	42	128	Mainz	Direktion Mainz	
129	H Z	4309	1	Kiste	Zündhölzer —	30	129	„	„	
130	J	18334	1	„	? —	?	130	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
131	J B	6336	1	„	Wagenschmiere —	45	131	Freiburg i/Baden	Badische Stsb.	
132	J B	8610	1	„	Flaschen —	58	132	Mainz	Direktion Mainz	
133	J C	15990	1	„	leer —	45	133	Neuss	K. E.-D. Cöln	
134	J C N K	15722	1	„	Packstroh —	44	134	Wanne	K. E.-D. Essen	
135	J F	88	1	—	Kesseluntersatz —	22	135	Worms	Direktion Mainz	
136	J F & Co. A T	7	1	Sack	Kartoffeln —	38	136	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
137	J G C H	290	1	Fass	? —	66,5	137	Heiligenhafen	K. E.-D. Altona	
138	J H P	531	1	Ballen	Schilfmatten —	31	138	Duisburg	K. E.-D. Essen	
139	J K	1	1	Bund	eis. Rohre —	45	139	Hilgen	K. E.-D. Elberfeld	
140	J K	72	1	Kiste	Baumwollgarn, Chokolade, Feigen	27	140	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
141	J L	—	1	„	alte Kleidung, Hausgeräthe	90	141	Recklinghausen-Bruch	K. E.-D. Essen	
142	J M	-	1	Verschlag	gusseis. Gestell —	—	142	Aachen	K. E.-D. Cöln	grau mit 10 Trichtern.
143	J M	244	1	Kiste	Hohlglas —	7,5	143	Cöln-G.	„	
144	J N	8	1	Kübel	Schmalz —	30	144	Aachen	„	
145	J V S	7203	1	Kiste	em. Blechkannen —	65	145	Duisburg	K. E.-D. Essen	
146	J & S	7954	1	Sack	weisser Mohn —	12,5	146	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
147	J T	1111	1	„	Weichselstöcke —	46	147	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	
148	J W	8096	1	Kiste	leere Weinflaschen —	39	148	Werden	K. E.-D. Essen	
149	J W L	160	1	„	Kerzen —	72	149	Bamberg	Bayerische Stsb.	
150	K	2	1	Sack	Nüsse —	50	150	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
151	K	130	1	—	eis. Ventilatorgehäuse	24	151	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
152	K	—	1	—	Ofenuntersatz —	6,5	152	Bremen	K. E.-D. Hannover	
153	K	1	1	Pack (5 Kisten)	geräuch. Fische —	20	153	Schmiedeberg i.R.	K. E.-D. Breslau	beschr.: Schmiedeberg.
154	K	1/2	2	Kübel	Schmalz —	57	154	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
155	K + G	11861	1	Sack	Teigwaaren —	14	155	Mannheim C.	Direktion Mainz	
156	K H	105	1	„	Bohnen —	100	156	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
157	K & K	91	1	Leinenpack	Kupferdraht, 3 mm stark	26	157	Mannheim C.	Direktion Mainz	
158	K L	11651	1	Oelfass	leer —	30	158	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
159	K R	1	1	Sack	Kartoffeln —	56	159	Neudamm	Stargard-Cüstriner	
160	K S V	3086	1	Korb	gefüllt —	36	160	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
161	L	—	1	—	eis. Rostkorb —	5	161	Bremen	K. E.-D. Hannover	
162	L	2933/4 2937	2 1	Kisten Kübel	Därme —	144	162	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	
163	L B	208	1	Lattengestell	Fischkonserven in Blechdosen	31	163	Sagan	K. E.-D. Breslau	
164	L & Co. (F O)	—	1	Kiste	Rosinen —	10	164	Essen H.	K. E.-D. Essen	
165	L E	1901	1	Ballen	Hopfen —	209	165	Bochum S.	„	
166	L H	20601/2	2	Kisten	Flaschen mit Eierkognak	33	166	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
167	L L	1902	1	Kiste	? —	16	167	Cöpenick	K. E.-D. Berlin	
168	L M G	6331	1	„	Holzwaaren —	75	168	Grosshesselohe	Bayerische Stsb.	
169	L W	—	2	Säcke	Kartoffeln —	105	169	Neumühl	K. E.-D. Essen	
170	M	712	1	Ballen	Wollwaaren —	10	170	Herne	„	
171	M	3	1 1 4	Bund „ Stäbe	3 Stäbe Flacheisen — 4 Stäbe Flacheisen — ∠-Eisen —	40 48 95	171	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
172	M B C	155	1	Kiste	Papierrollen —	7	172	Hamm	K. E.-D. Essen	
173	M C	6965	1	Ballen	Rückenkissen —	65	173	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
174	M & C	1197/99	3	Verschl.	leer —	142	174	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	alteBeschreib. Deuben i/S.
175	M D	20608	1	Korb	leb. Pflanzen —	20	175	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
176	M E	—	1	Fass	Rollmöpse oder Heringe	72	176	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
177	M K	1520	1	Kiste	bw. Röcke, Bettdecken etc.	58	177	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
178	M K & Co.	6017/8	2	Fässer	leer —	24	178	Mainz	Direktion Mainz	
179	M M	4763	1	Fass	leer —	19	179	Frankfurt a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
180	M M B	1745	2	Pack	Holzdeckel —	104	180	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
181	M	6117	2	Ballen	gewaschene weisse Wolle	51	181	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
182	M T	78 / 25					182			
183	M N	—	1	Kiste	Colonia-Kerzen —	14,5	183	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
184	M R	708	1	„	? (Zollgut) —	26	184	Karthaus	St. Johann=Saarbr.	
185	M W	860	1	„	Wein —	67	185	Molau	K. E.-D. Erfurt	
186	N K	3662	1	„	? —	70	186	Mainz	Direktion Mainz	
187	N K	12751	1	„	Käse —	30	187	München Centr.	Bayerische Stsb.	
188	N Sp	—	1	—	eis. Rohr —	25	188	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	4 m lang.
189	O weiss	—	1	Kollo	Dachfenster —	8	189	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
190	O gelb	—	1	—	eis. Ofen —	59	190	Posen	K. E.-D. Posen	
191	O	4	1	Kiste	Modell zum Bremsklotz	12	191	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
192	O L	1	1	Sack	Kartoffeln —	50	192	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
193	O R	2223	1	Kiste	Papierw. —	107	193	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
194	O T	—	1	Korb	Breitlinge —	53	194	Geestemünde Fischereihafen	K. E.-D. Hannover	
195	P D	61399	1	Kiste	Kaffeegewürz —	20	195	Gelsenkirchen	K E.-D. Essen	
196	P D	59103	1	„	Bittern —	26	196	Dahlhausen	„	
197	P E	194	1	Kollo	leb. Bäume —	—	197	Marienfelde	K. E.-D. Berlin	
198	P G	16077	2	Pack	Schöpflöffel —	20	198	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
199	P K	—	1	Stück	hölzerne Unterlage —	—	199	München=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
200	P L	4	1	Sack	Kartoffeln —	55	200	Donaueschingen	Badische Stsb.	
201	P P	1—3	3	Stück	grosse Spahnkörbe —	54	201	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
202	P S	1/2	2	Säcke	Säcke —	150	202	Wittstock	Prignitzer E.	
203	P Z	990	1	Ballen	Filzwolle —	28	203	Posen	K. E.-D. Posen	
204	R	6376	1	Fass	gefüllt —	47	204	Mainz	Direktion Mainz	
205	R	—	1	—	eis. Rohr —	28	205	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	3 m lang.
206	R	40	1	Kiste	Eier —	90	206	Altendorf=Essen Süd	K. E.-D. Essen	
207	R	—	1	Pack	5 Ofenrohre —	12	207	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
208	R C	8479	1	Kiste	gefüllt —	23	208	Mainz	Direktion Mainz	
209	R K	7166	1	Ballen	Gewebe —	31	209	Stettin C.	K. E.-D. Stettin	
210	R N	10	1	Sack	Kartoffeln —	47	210	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
211	R R	1416	1	Blecheimer	Fett —	14	211	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
212	R S	1565	9	Kolli	Ofentheile —	42	212	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
213	R S P	49088	1	—	Pflugschaar —	29	213	Bischofswerda	Sächsische Stsb.	
214	R J C	3199	1	Lattenkiste	Porzellanservice —	60	214	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
215	S	3-5	9	Kolli	Kesselofentheile —	93	215	Falkenrott	Oldenburgische Stsb.	
216	S	3929 / 8520	1	Fass	ansch. Farbe —	33	216	Recklinghausen=Bruch	K. E.-D. Essen	
217	S	3392	1	—	Eisenplatte —	14	217	Capellen	Direktion Mainz	
218	S	2019	1	Kiste	Zollgut —	20	218	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
219	S roth	1	1	Stück	eis.Topf m. einem Henkel	1	219	Neustrelitz	K. E.-D. Stettin	
220	S weiss	—	1	Bund	2 Stangen Stahl —	5	220	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
221	S B G	42	1	Ballen	Lumpen —	466	221	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
222	S C A	20837	1	Kiste	— —	8	222	Geldern Rh.	K. E.-D. Cöln	beschr.: von Solingen.
223	S E	5933	1	„	? —	111	223	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
224	S G F	190	1	„	tellerartige Eisenringe	14	224	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
225	S & K	4942	1		Konsolschrank —	–	225	Bremen Hbf.	K. E.-D. Cöln	
226	S K N	48	1	Ballot	Holzwaaren —	30	226	Memmingen	Bayerische Stsb.	
227	St M	2	1	—	eis. Schwungrad mit Kurbel	39	227	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
228	S M	7882	1	Sack	Kaffee —	12	228	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
229	S P M	9025	1	Harrass	Porzellangeschirr —	118	229	Guttstadt	K. E.-D. Königsberg	
230	S R	24932	1	Fass	gefüllt —	187,5	230	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
231	S R und	1	1	Sack	Haarabfall —	16	231	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
232	L H	16					232			
233	S S	6020	1	—	Ambos —	64	233	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
234	S S	28	1	Kiste	? —	130	234	Bremen Frb.	K. E.-D. Hannover	
235	S W	2495	1	„	alte Blechdosen —	33	235	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
236	T C C H	7385	1	Blechbüchse	ansch. Karbid —	113	236	Lindern	K. E.-D. Cöln	
237	T S	784	1	Kiste	Messingguss —	125	237	Cöln=Bonnth.	„	
238	T W	2974	1	„	leer —	25	238	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
239	T W	12917	1	Pack	Papier (grünes) —	27	239	Aachen	K. E.-D. Cöln	
240	V W	1084	1	Ballen	ansch. Webwaaren —	18	240	Neuss	„	
241	V W	274	1	Blecheimer	mit Pumpe und Manometer	15,5	241	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
242	W	gelb	1	—	Stab Flacheisen —	31	242	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
243	W B	411	1	Kiste	Maschinentheile? —	17	243	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
244	W B	—	1	Fässchen	Sardinen —	5	244	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
245	W B A N	—	1	Sack	Hühner- oder Taubendünger	53	245	Mochbern	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
246	{ W B / T / 4 0 }	11?	1	Fass	ansch. Sauerkraut —	167	246	Baal	K. E.-D. Cöln	
247	W D B	13776	1	Kiste	Wein —	89	247	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
248	W E	205	1	Sack	Kartoffeln —	50	248	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
249	W F	7868/69	2	Kisten	leer —	84	249	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
250	W K	10224	1	Ballen	{ neue Wäsche (Theil einer Ausstattung) }	50	250	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
251	W K	50	1	—	Decke —	—	251	Bremerhafen Inl.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
252	W K	8337	1	Ballon	gefüllt —	17	252	Burg b. Magd.	K. E.-D. Magdeburg	
253	W M	260	1	Stab	Flachstahl —	10	253	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
254	W T	1/5	5	Pack	leere, gebr. Säcke —	154	254	Eilg. Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
255	Z	—	1	—	gusseis. Platte —	59	255	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	auf Rahmen.
256	Z W	—	1	Verschlag	Kreissäge —	55	256	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
257	{ Berlin Ostbhf. }	—	1	Sack	Lederabfall —	39	257	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
258	{ S. S. Eichenberg Göttingen }	—	1	„	leere, alte Säcke —	29	258	Bismark Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
259	Fach	—	1	Kiste	em. Metallw. —	20	259	Karlsruhe H. B.	Badische Stsb.	
260	Gebler	1278	1	Bierfass	leer —	16	260	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
261	{ Fauger & Kammann Hannover }	—	1	Ballen	2 Teppiche —	12	261	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
262	{ F W Hannover }	196	1	—	Sessel mit Rohrsitz	7	262	Hannover Nord	„	
263	{ unleserliche Adresse vielleicht Koch }	—	1	Pack	Schuhmacherartikel	24	263	Bonn	K. E.-D. Cöln	
264	O. Adam	—	1	Sack	Kartoffeln u. Gemüse	45	264	Stettin	K. E.-D. Stettin	{ beschr.: Schönewald.
265	{ Arienhaller Rheinbrohl }	16983	1	{ Kohlensäurecylinder }	leer —	23	265	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	
266	Beinel & Sohn	—	1	Fettfass?	leer —	26	266	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
267	Berlin	1	1	Ballen	Lumpensäcke —	92	267	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
268	{ Ernst Lehniger }	—	1	Cylinder	Kohlensäure —	45	268	Storkow	K. E.-D. Halle a/S.	
269	Moschin	8	2	—	Plätteisen *) —	—	269	Moschin	K. E.-D. Posen	*) in Papier.
270	{ Albert Niepelt }	—	1	Spahnkorb	4 kl. Masch.-Theile —	5	270	Breslau M/F.	E. E.-D. Breslau	
271	{ Portland-Cement-fabrik Altendorf }	—	10	Pack	Cementsäcke —	60	271	Altendorf Ruhr	K. E.-D. Essen	
272	{ Schäfer in Schwabweiler }	—	1	Koffer	— —	50	272	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
273	St. Johann	—	1	Sack	Kartoffeln —	52	273	Wadern	St. Johann-Saarbr.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
274	roth	I	1	Stange	Flacheisen —	29	274	Stendal	K. E.-D. Hannover	
275	{ roth	1	3	Stangen	Stahl —	15 }	275	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
	roth }	1	3	„	Stahl —	21 }				
276	weiss	I	1	—	Ofenplatte —	16	276	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
277	—	1	2	{ Lattenkisten }	? —	111	277 }	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
277	—	2				47	277 }			
278	—	1–4	4	—	Ofentheile —	3,5	278	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
279	—	9	1	Sack	l. gebr. Nusssäcke —	25	279	Ulm	Württemberg. Stsb.	
280	I. II.	51	1	„	Gemüse, Brot u. Käse	44	280	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
281	—	134	1	Rolle	Leder —	64	281	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	
282	—	1710	3	Bund	Stühle —	—	282	Stuttgart Hbf.	Württemberg. Stsb.	
283	—	397	1	—	eis. Ofenthür —	13	283	Zwickau	Sächsische Stsb.	
284	—	1525	1	Fass	leer —	38	284	Eltville	K. E.-D. Frankf a/M.	
285	—	4075	2	Bund	Eisenrohre —	68	285	Regensburg	Bayerische Stsb.	
286	—	4385	1	„	2 Wiener Rohrstühle	6	286	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
287	—	7313	1	Kiste	{ Pantoffeln, Küchengeräth, Mistgabel, Schaufel }	9	287	Soest	K. E.-D. Cassel	
288	—	7648	1	Fass	leer —	134	288	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
289	—	9569	1	Kiste	Bilderrahmen —	81	289	Elberfeld	„	
290	—	44862	1	Ballen	Bettfedern —	17	290	Münster	K. E.-D. Münster	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
291	{ ✡ }	775	1	Fass	leer —	42	291	Mainz	Direktion Mainz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
292	S W ?	2856	1	Kiste	?	51	292	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
293	M	99	1	„	1. Flaschen	80	293	Burg b/Mgd.	K. E.-D. Magdeburg	
294	O	—	1	brauner Holzkoffer	?	22	294	Geseke	K. E.-D. Cassel	
295	A K	6618	1	Kiste	Käse	25	295	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
296	△	9239	1	Sack	Salz	27	296	Wanne	K. E.-D. Essen	
297	JR	1979	1	Kiste	gefüllt	29	297	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	Steyr beschr.
298	roth X	—	1	Bund	9 Stahlschaare	22	298	Posen	K. E.-D. Posen	
299	weiss X	—	1	—	Eisenblech	5,5	299	Schönholz	K. E.-D. Berlin	
300	blau	—	2	Stangen	Winkeleisen	14	300	Vorsfelde	K. E.-D. Hannover	
301	roth	—	1	Bund	8 eis. Rohre	118	301			
302	grün //	—	1	Stange	⌐-Eisen	7	302	Ammendorf	K. E.-D. Halle a/S.	
303	grün und roth	—	2	Bund	Stahlstangen	67,5	303	Alt=Carbe	K. E.-D. Bromberg	
304	rother Strich	—	1 1	„ Stange	Bandeisen Rundeisen	32	304	Neuendorf	K. E.-D. Magdeburg	
305	weiss ///	—	5	Stangen	Flacheisen	184	305	Magdeburg	„	
306	blauer Strich	—	17	—	Ofenthüren, -Kasten und -Füsse	?	306	Posen	K. E.-D. Posen	
307	weisser Strich	2	1	—	gusseis. Achsbuchse	1,5	307	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
308	X	—	12	—	eis. Schmortöpfe	?	308	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
309	—	—	6	—	eis. Bratpfannen	?	309			
310	I. I.	952	1	Fass	gefüllt	35	310	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
311	blauer Stern L S	34	1	Pack	leere Säcke	16	311	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
312	(blauer Strich)	—	1	Bund	Herdringe	15	312	Kulmbach	Bayerische Stsb.	
313	grüner Strich	—	1	Stange	Winkeleisen	12,5	313	Dresden=A. Elbkai	Sächsische Stsb.	5 m lg.
314	weiss X	5428 c 5429 2324 —	3 3 5	— — Stück	eis. Platten eis. Deckel ⊔-Eisen	66	314	Zeitz	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
315	—	—	1	Korb	Aepfel	54	315	Suhl	K. E.-D. Erfurt	mit Packleinen gedeckt.
316	—	—	1	—	Aufsatz zum Sofa oder Schrank	—	316	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	braun polirt.
317	—	—	1	Ballen	lebende Bäume	47	317	Bingen	Direktion Mainz	in Stroh.
318	—	—	2	—	Balken	—	318	Kiel	K. E.-D. Altona	anscheinend Unterlagen.
319	—	—	1	Bund	50 Besenstiele	25	319	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
320	—	—	2	—	Betthauptleisten	2,5	320	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
321	—	—	1	Büchse	Bismarckheringe	4	321	Karlsruhe (Eil)	Badische Stsb.	
322	—	—	6	Blechballon	leer	?	322	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
323	—	—	1	Blechflasche	leer	7	323	Kalk=N.	K. E.-D. Cöln	
324	—	—	2	Blechflaschen	leer	10	324	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
325	—	—	1	Kiste	gef. Blechkanister	14	325	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
326	—	—	1	Spahnkorb	Blumenkohl	16	326	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
327	—	—	1	Packet in braunem Papier	1 Botanisirbüchse, 1 Blechsparbüchse, 1 gestrickte Puppe	0,5	327	Cassel Eila.	K. E.-D. Cassel	
328	—	—	1	—	weissbuchene Bohle	—	328	Gurkow	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
329	—	—	6	—	Tannenbretter	—	329	Elberfeld=Varresbeck	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.
330	—	—	13	Stück	Bretter (6 m lang)	—	330	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
331	—	—	1	Sack	fr. Brot	17	331	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
332	—	—	1	Bund	6 Stck. Budenlatten (grün gestrichen)	25	332	Hamburg=Sternschanze	K. E.-D. Altona	
333	—	—	1	„	4 eis. Bügel	5,5	333	Lauban	K. E.-D. Breslau	
334	—	—	1	Korb	Kognak in Flaschen	40	334	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
335	—	—	1	„	Kognak und Rum	14	335	Weitmar	K. E.-D. Essen	
336	—	—	1	Kiste	ansch. Därme	23	336	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
337	—	—	1	Korb in Packleinwand	Damenkleider, Haushaltungsgegenstände	25	337	Wittingen	K. E.-D. Magdeburg	
338	—	—	1	Demijohn	leer	5	338	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
339	—	—	1	Gestell	4 Dosen, anscheinend mit Konserven	25	339	Magdeburg N.	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
340	—	—	1	Rolle in grauem Packleinen	blauer Drell —	52	340	Northeim	K. E.-D. Cassel	
341	—	—	1	Pack	6 verz. Eimer —	10	341	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
342	—	—	32	Stg.	□-Eisen —	?	342	Spandau	K. E.-D. Berlin	
343	—	—	1	—	Eisenblechplatte —	98	343	Geseke	K. E.-D. Cassel	4,5 qm.
344	—	—	1	—	Eisenplatte —	15	344	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
345	—	—	1	Bund	Eisenrohre —	13	345	Hagen	"	
346	—	—	2	—	verz. Eisenrohre —	25	346	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
347	—	—	1	Wagen	Eisenschrott —	—	347	Essen H. Rgb.	K. E.-D. Essen	41643 Bsl.
348	—	—	1	Bund	Eisentheile —	5	348	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
349	—	—	1	Korb	Eisenwaaren, kl. Eisenzeug	35	349	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
350	—	—	1	—	Eisenwelle m. 2 Stellringen	94	350	Löbau	Sächsische Stsb.	
351	—	—	1	Sack	Erbsen —	100	351	Münster	K. E.-D. Münster	
352	—	—	1	Fass	leer —	23	352	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
353	—	—	7	Fässer	leer —	700	353	Wörrstadt	Direktion Mainz	
354	—	—	1	eis. Fass	gefüllt, ansch. Benzin	218	354	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
355	—	—	1	Fass	Federringe von Eisen	41	355	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
356	—	—	1	Pack (Matte)	Feigen —	12	356	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
357	—	—	1	Bll.	Felle —	51	357	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
358	—	—	1	Ballen	gegerbte Fellchen —	100	358	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
359	—	—	1	Stange	Flacheisen —	30	359	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
360	—	—	3	Stangen	Flacheisen —	24	360	Alt=Dollstädt	K. E.-D. Königsberg	
361	—	—	3	Bunde	Flacheisen —	73	361	Forst	K. E.-D. Halle a/S.	
362	—	—	1	Verschlag	eis. Theil eines Flaschenzuges	5,5	362	Finsterwalde	"	
363	—	—	2	eiserne Flaschen	leer —	15	363	Cleve	K. E.-D. Cöln	
364	—	—	1	Weidenkorb	l. Flaschen —	27	364	Harburg	K. E.-D. Altona	
365	—	—	1	Deckelkorb	12 Fl. Wein u. Arak	23	365	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
366	—	—	1	Verschlag	Fliegenschrank —	56	366	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
367	—	—	1	Pack	6 Fusskratzen —	19	367	Giessen	K. E -D. Frankf. a/M.	
368	—	—	2	—	Gardinenstangen —	60	368	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
369	—	—	1	—	neue Gartenbank —	—	369	Aachen	K. E.-D. Cöln	
370	—	—	2	—	Gasrohre —	15	370	Northeim	K. E.-D. Cassel	
371	—	—	1	Bund	3 Gasrohre —	40	371	"	"	
372	—	—	1	Sack	2 Rollen Gewebe —	19	372	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
373	—	—	1	Bund in Stroh	kleine Glasflaschen —	3,5	373	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
374	—	—	1	Sack	anscheinend Gries —	12,5	374	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
375	—	—	2	—	Gussplatten (Weichendeckel)	—	375	Völklingen	St. Johann=Saarbr.	
376	—	—	1	Pack	fr. Häute —	17	376	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
377	—	—	1	—	leb. Hahn —	—	377	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
378	—	—	1 1	— Pack	Handrad mit Kurbel Maschinentheile, angebunden	9	378	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
379	—	—	1	Pack*)	6 neue Handsägen —	9	379	Gera	K. E.-D. Erfurt	*) in hellgrauem Packpapier.
380	—	—	1	Sack	Haselnüsse	94	380	Pronsfeld	St. Johann=Saarbr.	
381	—	—	1	Korb	Haushaltungsgegenstände	10	381	Saarbrücken	"	
382	—	—	1	Schliesskorb	Herrenwäsche, Weckeruhr usw.	7	382	Gep.-A. Stuttgart	Württemberg. Stsb.	alte Bekl.: Nr. 91 St. Gallen-Zürich.
383	—	—	1	—	Holzschaufel —	2	383	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
384	—	—	1	Stange	10 Paar Holzschuhe	14	384	"	"	
385	—	—	1	Bund	3 Holzstangen —	—	385	Wittenberge	K. E.-D. Altona	anscheinend Brunnenbaugeräthe.
385	—	—	1	"	3 Eisenrohre —	—	385			
386	—	—	1	—	Holzverzierung —	—	386	Pölitz	K. E.-D. Stettin	anschd. zum Spiegel gehörig.
387	—	—	1	Beutel (Säckchen)	1 Joppe, mehrere Hemden, 1 Paar Strümpfe, Kragen u. Taschentücher, 1 blaue Schürze	3	387	Emmerich	K. E.-D. Essen	
388	—	—	1	Kiste	Kabeldraht —	30	388	Seeburg	K. E.-D. Königsberg	zur Telephonanlage.
389	—	—	1	Sack	Kaffee —	25	389	Mainz	Direktion Mainz	
390	—	—	1	"	Kaffee, gebr. —	26	390	Seesen Stb.	K. E.-D. Cassel	
391	—	—	1	Kiste	Käse —	5	391	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	
392	—	—	1	Sack	Kappus —	71	392	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
393	—	—	1	"	Kartoffeln —	113	393	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
394	—	—	2	"	Kartoffeln —	129	394	Hagen	"	
395	—	—	1	"	Kartoffeln —	90	395	Hall	Württemberg. Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
396	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	90	396	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
397	—	—	1	"	Kartoffeln —	57	397	Remscheid	"	
398	—	—	1	"	Kartoffeln —	85	398	Donaueschingen	Badische Stsb.	
399	—	—	1	"	Kartoffeln —	49	399	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
400	—	—	1	"	Kartoffeln —	104	400	Stralkowo	K. E.-D. Posen	
401	—	—	3	—	Ketten, je 4,30 m —	22	401	Ems	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
402	—	—	1	—	Kette —	4	402	Wimpfen	Badische Stsb.	Dienstgut.
403	—	—	1	—	Kinderspielwagen —	8	403	Karlsruhe Hbf.	"	
404	—	—	1	—	neuer Kinderstuhl —	10	404	Dülken	K. E.-D. Cöln	
405	—	—	1	—	Kinderstuhl —	15	405	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
406	—	—	2	—	Kinderstühle —	4	406	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
407	—	—	7	—	Kinderwagenräder —	13	407	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
408	—	—	1	—	Kinderwagengriff —		408			
409	—	—	1	Kiste	leer —	45	409	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
410	—	—	1	Kiste *)	leer —	20	410	Cöln H. B.	K. E.-D. Cöln	*) mit Zinkeinsatz.
411	—	—	1	"	Kleider, Wäsche, Bilder	67	411	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
412	—	—	1	Sack	Kleider und Betten —	30	412	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
413	—	—	1	"	l. Kleiesäcke —	27	413	Gr.-Peterwitz	K. E.-D. Kattowitz	
414	—	—	1	—	gusseis. Knierohr —	1	414	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
415	—	—	1	Kiste	3 Zinkröhren [Zeichen]	8	415	Leer	K. E.-D. Münster	Deckel trägt ausserdem: C R 34094.
416	—	—	1	Pack	5 leere, gebr. Körbe	20	416	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
417	—	—	1	Weidenkorb	Kohlenlöffel —	18	417	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
418	—	—	1	—	gebrauchter Krankenwagen	25	418	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
419	—	—	1	Ballen	Krollhaare —	27	419	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
420	—	—	1	Bund	5 Lampenkugeln —	5	420	Frankfurt H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
421	—	—	1	Kiste	Laval-Lederfett —	54	421	Wetzlar	"	
422	—	—	1	Sack	Leim —	50	422	Fürth	Bayerische Stsb.	
423	—	—	1	Ballen	Lumpen und alte Kleider	47	423	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
424	—	—	1	Sack	wollene Lumpen —	12,5	424	Marburg	K E.-D. Cassel	
425	—	—	1	Beutel	Mandeln —	9	425	Lippstadt	"	
426	—	—	1	Sack	Mandeln —	5	426	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
427	—	—	2	Pack	5 alte, gebr. Mangen	31	427	Aachen	K. E.-D. Cöln	
428	—	—	1	Ballen	Manufaktur —	29	428	Güstrow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
429	—	—	2	—	Maschinentheile —	114	429	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
430	—	—	1	Sack	Dr. med. Theuer's Mastpulver	52	430	Poessneck Saalb.	K. E.-D. Erfurt	
431	—	—	2	Strohpacke	Medizinflaschen —	15,5	431	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
432	—	—	1	Pack	6 Messer (lose in Papier verpackt)	1	432	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
433	—	—	1	Bund	Messgeräthe —	18	433	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	6 Stangen, 2 Latten.
434	—	—	2	kl. Packete	Messingösen (Stangenhalter), 100 Stück	3	434	Emmerich	K. E.-D. Essen	
435	—	—	1	Pack in Sackleinw.	8 gedrehte Möbelfüsse mit Rollen	2,5	435	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a,M.	
436	—	—	1	Ring	Muffen —	9	436	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
437	—	—	1	—	neues Nachtschränkchen (in Papier)	13,5	437	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	braun gestrichen.
438	—	—	1	Kiste	Nürnberger Lebkuchen, Chokolade	16	438	Lauterbach Ob./Hess.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
439	—	—	1	Sack	Ocker —	50	439	Giessen	"	
440	—	—	3	—	Oefen —	—	440	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
441	—	—	1	Kanne	Oel —	34	441	Wanne	K. E.-D. Essen	
442	—	—	1	Korbkanne	Oel —	33,5	442	Sorau	K. E.-D. Breslau	
443	—	—	1	Oelfass	leer —	33	443	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
444	—	—	1	—	Ofentheil —	2	444	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
445	—	—	1	—	Ofen-Obertheil —	—	445	Trachenberg	K. E.-D. Posen	
446	—	—	1	Pack	Packleinwand —	22	446	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
447	—	—	21	Petroleumfässer	leer —	730	447	Scharley	K. E.-D. Kattowitz	
448	—	—	1	—	Pfanne —	2,5	448	Kiel	K. E.-D Altona	
449	—	—	1	—	Pflugschwanz —	4	449	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	ansch. abgebrochen.
450	—	—	1	—	eis. Platte —	33	450	Brieg	K. E.-D. Breslau	
451	—	—	2	Pack	25 Plätteisen —	44	451	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
452	—	—	1	Korb	anscheinend Porzellansachen	30	452	Freienohl	K. E.-D. Cassel	
453	—	—	1	Blechtopf	ansch. Preisselbeeren	5	453	Wesel	K. E.-D. Essen	
454	—	—	1	—	Privatthierkäfig —	—	454	Kiel	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
455	—	—	3	—	Privatviehgitter —	—	455	Münster	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
456	—	—	1	—	Privatviehgitter —	31	456	Harburg	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
457	—	—	1	—	Puppenwagen —	3	457	Mainz	Direktion Mainz	
458	—	—	1	Pack	gesalzene Rinderhaut	24	458	Ndr.-Lahnstein	K. E.-D. Cöln	
459	—	—	1	"	1 Rohr, 2 Kniee —	5	459	Aachen	"	
460	—	—	18	Stück	verz. Rohre —	129	460	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
460	—	—	1	"	Eisenrohr —	25	460			

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
461	—	—	5	—	eis. Rohre —	70	461	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
462	—	—	7	—	eis. Rohre —	17	462	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	5 m lg.
463	—	—	1	Bund	3 eis. Röhren — 1 Stab Rundeisen —	29	463	Kreuznach	Direktion Mainz	
464	—	—	1 1	" —	4 eis. Rohrlaschen — eis. Dichtungsring —	10	464	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
465	—	—	1	Sack	alte eiserne Rüstzeugklammern	36	465	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
466	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	82	466	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	7 m lg.
467	—	—	1	Stange	Flacheisen —	28	467	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	6 m lg.
468	—	—	1	Korb	leere Säcke —	6	468	Gep.-A. Karlsruhe	Badische Stsb.	
469	—	—	1	Pack	alte l. Säcke —	35	469	Sarstedt	K. E. D. Hannover	auf d. Säcken: Duisburger Sackleih H X F.
470	—	—	1	Sack	l. Säcke —	25	470	Duisburg	K. E.-D. Essen	
471	—	—	1	"	leere Säcke —	20	471	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
472	—	—	1	Ballen	l. Säcke für Getreide- bezw. Häckseltransport	30	472	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
473	—	—	1	Bündel	Säcke mit versch. Zeichen	45	473	Worms	Direktion Mainz	
474	—	—	1	—	eis. Sackkarren —	23,5	474	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
475	—	—	1	Sack	Sand —	95	475	Elbing	K. E.-D. Danzig	
476	—	—	1	Fass	Sauerkraut —	28	476	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
477	—	—	1	—	eis. Schaufel —	1	477	Frankfurt a/M. H. G. Bf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
478	—	—	1	Bund	2 Schlüssel —	2	478	Heidelberg	Badische Stsb.	
479	—	—	1	-	Schornsteinhaube —	9	479	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
480	—	—	1	Korb	Schrauben —	29	480	Annaburg	K. E.-D. Halle a/S.	
481	—	—	1	—	Schraubenschlüssel —	—	481	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	1 m lg.
482	—	—	1	Bund	3 Tafeln Schwarzblech	35	482	Karlsruhe	Badische Stsb.	
483	—	—	1	Korbballen	ansch. Schwefelsäure	75,5	483	Marburg	K. E.-D. Cassel	
484	—	—	2	Säcke	Schuhnägel —	12	484	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
485	—	—	1	Sack	Sellerieknollen —	17	485	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
486	—	—	1	Pack*)	3 Sensen —	4	486	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	*) in Leinen.
487	—	—	2	Bund	Siebringe —	—	487	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
488	—	—	1	Pack	Sprungfedern —	25	488	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
489	—	—	1	Bund	Stabeisen —	50	499	Hamm i/W.	"	2,75 m lg.
490	—	—	1	"	Stahl —	19	490	Basel	Badische Stsb.	
491	—	—	1	Stange	Stahl —	21	491	Stralsund	K. E.-D. Stettin	2,5 m lg.
492	—	—	1	Wagen	Steinkohlen —	10000	492	Steinach	K. E.-D. Erfurt	32 327 Esn.
493	—	—	1	Ballen in Stroh	lebende Sträucher —	45	493	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	3 m lang.
494	—	—	1	Pack	Sträucher —	54	494	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
495	—	—	1	Wagen	Stückkohlen —	10000	495	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	85026 Bsl.
496	—	—	1	—	Sturmlaterne —	0,5	496	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
497	—	—	1	—	Tischfuss, polirt —	2	497	Altendorf-Essen Süd	K. E.-D. Essen	mit angebundenem Schlüssel.
498	—	—	1	Eimer	Vaselin? —	11	498	Wilhelmshöhe	K. E.-D. Cassel	
499	—	—	1	—	Vorsatzgitter aus gehobelten Latten	—	499	Kiel	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
500	—	—	1	—	Viehgitter —	—	500	Oberröblingen a. See	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
501	—	—	2	—	hölzerne Viehgitter -	—	501	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	beklebt: von Brüssel.
502	—	—	1	—	Waagebalken —	32	502	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	eiserner.
503	—	—	1	—	Wagendecke —	—	503	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	Dienstgut.
504	—	—	1	Sack	gebr. Wäsche —	7	504	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
505	—	—	1	—	Waffeleisen —	2,5	505	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	eine Backe abgebrochen.
506	—	—	1	Kiste	Wein —	73	506	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
507	—	—	1	Tafel	Weissblech —	6,5	507	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	2 m lg., 1 m br.
508	—	—	1	Kiste	eis. Welle zur Drillmaschine	42	508	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
509	—	—	2	—	Winkeleisen —	28	509	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	5,9 u. 4,0 m lg.
510	—	—	1	Sack	Wurzeln —	52	500	Altenessen	K. E.-D. Essen	
511	—	—	1	Packet in Pappe	eis. Zahnrad —	11	511	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
512	—	—	1	Zinkblechballon	gefüllt —	65,5	512	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	feuergefährlich.
513	—	—	1	Sack	Zucker —	51	513	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
514	—	—	1	"	Zucker —	100	514	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
515	—	—	1	Pack	Zucker —	13	515	Altenburg	Sächsische Stsb.	

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	F	7	1	Ballen	Wolle —	123	1	Nagy Karóly	Ungarische Stsb.	von Stanislau.
2	F B	24	1	"	Barchent —	10	2	Halmi	"	von Zwittau.
3	K F C	1011	1	"	Kalmuk —	4	3	Pozsony	"	v. Königinhof.
4	O P	1	1	Kiste	zerlegte Möbel —	11	4	Budapest nyugoti p. u.	"	
5	W D	1018	1	Fass	leer —	9	5	Fiume	"	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
6	M. Blau	—	2	Fässer	leer —	99	6	Barcs	Südbahn	
7	Dr. Wagner	—	12	—	leere Kohlensäurecylinder	276	7	Budapest dunapart	Ungarische Stsb.	von Suczawa.
8	—	57	1	Stück	Mohnmühle —	82	8	Nagyszombat		
9	—	—	1	„	Eichenbrett —	?	9	Lövö	Südbahn	
10	—	—	1	„	Eisenblech —	60	10	Budapest dunapart	Ungarische Stsb.	von Donawitz.
11	—	—	7	Bund	Eisendraht —	218	11	Budapest-Józsefváros	„	von Donawitz.
12	—	—	1	Korb	Eisenwaare —	123	12	Zágráb	Südbahn	
13	—	—	1	Bund	Rundeisen —	45	13	„	„	
14	—	—	8	Ballen	leere Säcke —	181	14	Szombathely	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 99. | 18. Dezember 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Ein schwäbischer Tarifreformer.

Vor uns liegt ein eigenartiges parlamentarisches Schriftstück, die Beilage 111 zu den Verhandlungen der württembergischen Kammer der Abgeordneten. Es ist der Bericht der Tarifkommission über zwei von der genannten Kammer am 11. Mai d. J. gefasste Beschlüsse, die eine Vereinfachung und Verbilligung der Personentarife zum Gegenstand haben. Der eine dieser Beschlüsse sagt nicht einmal, in welchem Lande diese Vereinfachung und Verbilligung gewünscht werde. Der zweite Beschluss ist etwas deutlicher. Er wünscht, dass, „wenn sich die Unmöglichkeit, in nächster Bälde eine Tarifreform gemeinsam mit anderen Eisenbahnverwaltungen durchzuführen, ergebe", dann die württembergische Eisenbahnverwaltung selbständig vorgehe. Mit den „anderen Eisenbahnverwaltungen" sind — obgleich auch dies nicht gesagt wird — augenscheinlich deutsche Eisenbahnen gemeint. — Ist die Fassung dieser Beschlüsse hiernach von einer beneidenswerthen Leichtigkeit, so ergeben doch die vorausgegangenen Kammerverhandlungen, was man gemeint hat. Diese Verhandlungen fanden statt zu der Zeit, als unter den Regierungen der Staatsbahnen besitzenden deutschen Bundesstaaten noch Besprechungen über eine Vereinfachung der deutschen Personen- und Gepäcktarife schwebten, und jene Beschlüsse sollten ausdrücken, dass die württembergische Kammer eine Beschleunigung dieser Verhandlungen dringend wünsche und dass, wenn jene Verhandlungen nicht bald zum Ziele führten, es Pflicht der württembergischen Staatsbahnen sei, die Fahne der Tarifreform nunmehr kühn voranzutragen. Nebenbei oder eigentlich hauptsächlich wollten die Abgeordneten, die diesen tarifarischen Vorstoss in Scene gesetzt hatten, den Freunden eines innigeren Zusammenschlusses der württembergischen und der norddeutschen Eisenbahnen sozusagen einen Knüppel zwischen die Beine werfen. Diese Frage soll aus den nachfolgenden Betrachtungen ausscheiden, wie wir auch nur der Vollständigkeit wegen anführen, dass der Bericht sich bei seinen Erörterungen über die Reform der deutschen Personentarife auf einige nicht gerade besonders verbindliche Bemerkungen über die Verlängerung der Rückfahrkarten in Preussen beschränkt.

Aus den Kammerverhandlungen ergab sich, dass die Mehrheit über die Ziele der Tarifreform im allgemeinen sich klar war. Sie wünschte — in Uebereinstimmung mit den übrigen deutschen Bahnen — eine Vereinfachung, ausserdem aber eine Verbilligung der Personentarife und bei ihrer Gestaltung eine thunlichste Berücksichtigung des Nahverkehres. Wie im einzelnen der neue Tarif aussehen, welche Sätze er haben sollte, darüber war zwar viel geredet worden, aber es war nicht einmal der Versuch gemacht, zu bestimmten Vorschlägen zu gelangen. Man griff vielmehr, um auch hier zur Klarheit zu kommen, zu dem mit Recht so beliebten Auskunftsmittel: die Beschlüsse wurden an eine Kommission von fünf Mitgliedern verwiesen, der, wie wohl wiederum stillschweigend angenommen wurde, die Aufgabe zufiel, Vorschläge über einen neuen Personentarif auszuarbeiten. Die Kommission wählte zu ihrem Berichterstatter den Führer in der Tarifbewegung, den Abg. Haussmann, Rechtsanwalt und Mitglied der Volkspartei. Sie hat, wie es scheint, nur zwei Sitzungen gehabt, die eine am 3. Juli, die zweite am 17. September d. J. In der ersten entwickelte der Berichterstatter seine Gedanken, in der zweiten wurde sein schriftlicher Bericht verlesen, der mit Anlagen ungefähr 28 Druckseiten füllt. Die Diskussion, die Beschlussfassung und die Anträge der Kommission in der Sitzung vom 17. September d. J. füllen nicht ganz $1\frac{1}{2}$ Druckseiten. Einstimmig machte die Kommission, von der ein Mitglied in der Sitzung fehlte, die Vorschläge des Berichterstatters zu den ihrigen.

Der nahezu ausschliessliche Inhalt der Beilage 111 ist also der Bericht des Abg. Haussmann. Dieser Bericht — und das ist seine Besonderheit — erscheint nun in der Gestalt einer wissenschaftlichen Abhandlung mit allen bei derartigen Abhandlungen üblichen Zuthaten. So wird in Anl. 11

ein Verzeichniss der Litteratur betr. das Eisenbahntarifwesen aufgestellt, in dem zahlreiche in den letzten 40 Jahren erschienene Abhandlungen und selbständige Werke nicht nur über Personen-, sondern auch über Gütertarife aufgeführt sind. Wenn Herr Rechtsanwalt Haussmann alle diese Schriften gelesen, wenn er sie gar in der Zeit vom 3. Juli bis 17. September gelesen hat — alle Achtung! Dass er einige davon durchgesehen hat, z. B. die im „Archiv für Eisenbahnwesen" veröffentlichten Abhandlungen von Launhardt über die Theorie der Tarifbildung und von Cassel über die Grundsätze für die Bildung der Personentarife, bezeugen zahlreiche Verweisungen in dem theoretischen Theil seiner Abhandlung.

Diese zerfällt in VII Abschnitte, von denen der I. und II. mit den volltönenden Haupttiteln: „Das Tarifproblem" und „Der wirthschaftliche Zusammenhang zwischen Bahnpreis und Bahnbenutzung" und Untertiteln, wie: „Das Prinzip der Untersuchung", „Die Verkehrssteuer", „Die Selbstkosten", „Das Reisegesetz", „Wirthschaftsgesetz und Erfahrungsthatsachen" usw. äusserlich einen ungemein gelehrten Eindruck machen und sich in rein theoretischen Ausführungen bewegen, während in den übrigen Theilen mehr der praktischen zur Erörterung stehenden Frage auf den Leib gegangen wird, allerdings immer wieder mit „wissenschaftlichen" Rückblicken und Ausblicken. Die Abhandlung gewinnt dadurch den Anschein einer gediegenen Gründlichkeit, der Verfasser ist bemüht, vor die Augen seiner parlamentarischen Berufsgenossen als ein ernster, mit volkswirthschaftlichen Kenntnissen und Erfahrungen reich ausgestatteter Gelehrter zu treten, dessen Schlussfolgerungen und reif durchdachte Vorschläge schon deswegen vollste Beachtung verdienen.

Wir wollen nun einmal ganz kurz untersuchen, ob nicht auch hier einmal wieder das alte Sprichwort zutrifft, nach dem der Schein zuweilen trügt, ob durch diese wissenschaftliche Behandlung das Tarifproblem gefördert ist, ob sie in der That dazu beiträgt, die Vorschläge des Verfassers besser zu begründen, und welchen Werth die Vorschläge an sich besitzen. Einige sehr ernste Kritiken des „Schwäbischen Merkur" haben, wie vorausgeschickt sein möge, schon bald nach Veröffentlichung des Berichtes und späterhin auf zahlreiche Lücken und Blössen sowohl in seinen theoretischen Betrachtungen, als in den praktischen Schlussfolgerungen hingewiesen.

„Die Verkehrsanstalten haben den Zweck, den Verkehr zu entfalten." Diesen ebenso neuen, als zutreffenden Lehrsatz stellt Herr Haussmann an die Spitze seiner Erörterungen. Das erweckt schon grosse Hoffnungen. Wie sollen die Verkehrsanstalten das aber machen? Sie müssen sicher, regelmässig, schnell, bequem und billig sein. Die Billigkeit aber ist die Hauptsache, besonders in Württemberg. Die Normalpreise sind dort viel zu hoch, deswegen hat man sie durch zahlreiche Ausnahmen durchlöchert. Die Personentarife sind auch nicht „das Ergebniss vorausschauender Kalkulation", sondern „das Produkt einer tastenden Willkür oder richtiger einer unselbständigen Tradition". Das zeige sich schon darin, dass man als Längeneinheit vom Postverkehr das Kilometer genommen habe, das wohl für die Post, nicht aber für die Eisenbahnen passe. Dieser Beweis einer „unselbständigen Tradition" stimmt nun wohl nicht ganz mit den Thatsachen. Unseres Wissens war der Posttarif nach der Einheit der deutschen Meile auch in Württemberg aufgebaut, und diese Einheit war auch die der ersten Eisenbahntarife bis zur Einführung des metrischen Systems. Weitere Beweise dieser gefährlichen Eigenschaft des bestehenden Tarifs schenkt sich indess Herr Haussmann. Weil dieser also „a priori" die Vermuthung einer besonderen Zweckmässigkeit nicht für sich habe, so stehe kein grundsätzliches Bedenken entgegen, ihn zu ändern, dies um so weniger, als bei dem gegenwärtigen Tarif die Ausnutzung der Verkehrsanstalt eine unvollständige sei.

Nach dieser ungemein geistvollen und überzeugenden Begründung muss man nun erwarten, dass Herr Haussmann einen Tarif vorschlagen wird, der 1. billig, 2. an sich zweckmässig ist und 3. eine vollständige Ausnutzung der Eisenbahnen gewährleistet. Also der Tarif darf nicht zu hoch sein, er darf bei Leibe nicht als Verkehrssteuer wirken, das widerspricht auch dem Art. 45 der Reichsverfassung, nach dem das Reich auf Herabsetzung der Tarife hinwirken soll! Man höre. Das Reich hat die Aufgabe, auf Herabsetzung der Tarife hinzuwirken, und deshalb verletzen alle Tarife, die höhere Einnahmen als die Selbstkosten zur Folge haben, die Reichsverfassung! Denn die Selbstkosten wären eine natürliche untere Grenze der Eisenbahneinnahmen. Was sind aber die Selbstkosten? Diese zu ermitteln, hat die Wissenschaft sich vergeblich bemüht, und auch Herrn Haussmann ist das nicht gelungen. Ebenso wenig weiss er mit dem Reisegesetz, das er weiterhin, um seinen wissenschaftlichen Betrachtungen eine solide Unterlage zu geben, behandelt, etwas anzufangen, obgleich er sogar eine neue mathematische Formel für dieses aufstellt. Mit der Wissenschaft kommt Herr Haussmann also nicht zu praktischen Ergebnissen. Versuchen wir einen anderen, einfacheren Weg. Die württembergische ländliche Bevölkerung hat, so behauptet er, das Menschenrecht, wöchentlich einmal durchschnittlich 30 km auf der Eisenbahn zu fahren, das kostet in III. Klasse jährlich etwa 54 ℳ. Diese Summe steht in keinem Verhältniss zu den Steuern, die man in Württemberg auf dem Lande zahlen muss. Die Preise der Eisenbahnen müssen also, damit dieses Reisebedürfniss befriedigt werden kann, mit den Steuern in ein besseres Verhältniss gebracht, d. h. ermässigt werden. „Damit (!) ist mit der bei einer ökonomischen Frage möglichen Schlüssigkeit (!) dargethan, dass der bisherige württembergische Tarif bei der wirthschaftlichen Lage der Bevölkerung Württembergs weitgehend prohibitiv wirken muss und dass ein Reisebedürfniss, wenn es vorhanden ist, sich bei weitem nicht genügend ausleben kann." Dass ein solches vorhanden ist, darüber waltet bei unserem Volksmann nicht der geringste Zweifel ob. Also: Quod erat demonstrandum. Das dringende Bedürfniss einer Tarifermässigung ist bewiesen.

Die Ermässigung muss aber eine allgemeine sein. Sie darf sich weder allein auf den Fernverkehr, noch allein auf den Nahverkehr erstrecken. Ebenso wenig empfiehlt sich die Begünstigung einzelner Städte oder abgelegener Gegenden, die Erweiterung der Rückfahrkarten, die Einführung von Kilometerheften, die Verbilligung blos einer, der III., Klasse und die Einführung der IV. Klasse in Württemberg. Diese würde für Württemberg, wo man sich einmal daran gewöhnt hat, dass die mittlere und untere Schicht der Bevölkerung zusammen in der III. Klasse fahren, nicht passen. Sie lässt sich allenfalls bei Neueinführung der Eisenbahn in einem Lande durchführen. Wo man aber gewöhnt ist an den Komfort der III. Klasse, da lässt sich die Bevölkerung, auch bei Preisermässigung, einen geringeren Komfort nicht gefallen. Würde man die IV. Klasse besser ausstatten als in Norddeutschland, so würden zuviel Reisende von der III. in die IV. Klasse übergehen. Auch werde eine Verbilligung einer bereits bestehenden Klasse eine stärkere Lust zum Mehrreisen erwecken, als eine Verbilligung mit der Nöthigung, eine niedrigere, weniger gut ausgestattete Klasse zu benutzen." (Und Hessen?)

Also eine generelle Tarifermässigung muss es sein. Und „nur derjenige Tarif wird neuen Verkehr wecken, der weithin vernehmbar das Signal der Verkehrserleichterung gibt, und diejenige Eisenbahn wird am besten fahren, welche die ausgefahrenen Gleise resolut zu ersetzen versteht". Das also ist das Ziel des neuen Tarifs, und wie muss er weiter aussehen?

1. Er muss aufgebaut sein auf dem Fahrpreis der untersten Klasse.
2. Er muss niedriger sein, als der halbe Preis der bisherigen Rückfahrkarte.
3. Er darf nicht höher sein, als der Preis der untersten Klasse in Norddeutschland.
4. Der Fahrpreis der nächst höheren Klasse muss doppelt so hoch sein, als der der niedrigsten.

5. Er muss zu dem bestehenden Münzsystem in klarer Beziehung stehen.

Lehnt sich dieser neue Tarif nun nicht auch an die geschichtliche Entwickelung an? Ist er wirklich etwas neues und besonderes? Hat der Verfasser auch nur die Spur einer Begründung erbracht für einen einzigen seiner fünf Grundsätze? Alle diese Fragen werden wir schlankweg verneinen müssen. Die ganze Begründung ist ein Zusammentragen von Behauptungen, deren jede einzelne bestritten werden kann. Die Personentariffrage ist darum keinen Schritt gefördert. Die Berechtigung der in den Kammerverhandlungen gestellten Forderung, den Fahrpreis der III. Klasse auf 2 ₰ für das Personenkilometer herabzusetzen, ist weder durch die mit dem Gewande einer halbverstandenen Theorie umhüllten, noch mit den dem praktischen Leben entnommenen Gründen erwiesen.

Und nun die Nutzanwendung für die Tarifreform in Württemberg. Herr Haussmann will erheben für die Person und das Kilometer in III. Klasse 2 ₰, II. Klasse 4 ₰, I. Klasse „6 bezw. 8“ ₰, für gewerbliche Arbeiter „im bisherigen Umfang“, für landwirthschaftliche Arbeiter und für Militärpersonen 1 ₰. Alle weiteren Ausnahmetarife sind zu beseitigen. Eine Aufhebung des Schnellzugzuschlages ist „ins Auge zu fassen“, zunächst probeweise für einzelne Strecken vorzunehmen. — Den Gepäcktarif, für den auch keine Vorschläge gemacht werden, sowie den Eventualantrag wollen wir ausser Betracht lassen.

Dieser Vorschlag zeichnet sich zunächst aus durch Unvollständigkeit. Ueber die Sätze der I. Klasse, über die Schnellzugzuschläge hat sich die Kommission nicht schlüssig machen können, es bleibt unklar, ob für landwirthschaftliche Arbeiter für alle Reisen auf jede Entfernung 1 ₰ (doch wohl nur in III. Klasse?) erhoben werden soll, ob auch die heute in dem deutschen Personentarif vorgesehene Ermässigung für Kinder, gemeinnützige Zwecke, Gesellschaftsfahrten, für Arbeiterwochenkarten, Monatskarten usw. aufzuheben ist, oder ob sie bleiben soll und manches andere. Es ist nicht einmal angedeutet, welche Reisenden tarifarisch als Arbeiter behandelt werden sollen. Wer ist nicht heutzutage alles Arbeiter! Unmittelbar praktisch verwerthbar sind also diese neuen Vorschläge nicht. Ebenso ist, schon der Lückenhaftigkeit wegen, ihre wirthschaftliche und finanzielle Prüfung, wenn diese einigermaassen überzeugend wirken soll, unmöglich. Gleichwohl hat der Berichterstatter eine solche versucht.

Also zunächst, welche Verkehrssteigerung wird eintreten? Seine wissenschaftlichen Betrachtungen lassen ihn hier wieder im Stich. In Ermangelung eines wissenschaftlichen Anhalts nimmt er als einzige Grundlage für die vermuthliche Verkehrssteigerung die Erfahrungen, die in Hessen in dem ersten Jahr der Einführung der IV. Klasse gemacht sind. Ja, aber in Württemberg soll doch die IV. Klasse nicht eingeführt werden? Wenige Seiten vorher hat Herr Haussmann uns auseinandergesetzt, dass die Wirkungen einer Herabsetzung des Preises der III. auf den der preussischen IV. Klasse ganz andere seien, als die der Einführung einer neuen IV. Klasse. Gleichwohl nimmt er für das erste Jahr genau dieselbe prozentuale Steigerung der Personenkilometer an, die in Hessen thatsächlich eingetreten ist, nämlich 15 %, das zweite Jahr soll — das ist reine Vermuthung ohne allen thatsächlichen Anhalt — weitere 10 %, also 25 % bringen, die beiden ersten Jahre durchschnittlich je 20 %. Diese 20 % sind nämlich nöthig, um die durch die Verkehrsvermehrung rechnungsmässig eintretende Mehreinnahme von 2 753 941 ℳ zu beweisen, wobei wieder die Steigerung für jede Klasse gleich berechnet wird; in der I. Klasse allerdings nur unter der Annahme eines — wie wir sahen — noch vorbehaltenen Satzes von 6 ₰.

Die durch Herabsetzung der Tarife entstehenden Ausfälle sind von Herrn Haussmann nicht selbst berechnet, glücklicherweise hat ihm hier die Staatseisenbahnverwaltung geholfen, und wir befinden uns deshalb auf sicherem Boden, wenn wir diese auf 3 054 290 ℳ annehmen.

Nun hat unser Berichterstatter in seinen wissenschaftlichen Auseinandersetzungen schon bemerkt, dass eine unausbleibliche Folge einer erheblichen Verkehrssteigerung eine Vermehrung der Ausgaben sei. Er hat diesen Satz sogar in einer, wie er glaubt, neu erfundenen mathematischen Formel niedergelegt. Die hessischen Erfahrungen bestätigen natürlich die Richtigkeit dieses Satzes, und in der von Herrn Haussmann benutzten, in dieser Zeitung zuerst gebrachten Mittheilung über die Folgen der Einführung der IV. Wagenklasse wird ausdrücklich hervorgehoben, dass die Einnahmen erheblich weniger gestiegen seien, als der regelmässigen Verkehrssteigerung entspreche, dass die Ausgaben sich erheblich vermehrt haben, dass die Reineinnahmen also nicht nur nicht gestiegen, sondern vielleicht sogar zurückgegangen seien. Diese hessischen Erfahrungen passen Herrn Haussman nicht, sie werden also übergangen. Aber noch mehr. Die Kommission hat die württembergische Eisenbahnverwaltung um Auskunft über die vermuthlichen Mehrausgaben ersucht. Die Antwort auf diese Frage war noch nicht eingegangen. Statt nun zu warten, bis die Erhebungen hierüber abgeschlossen sind, nimmt Herr Haussmann an, dass der zuwachsende Verkehr mit den vorhandenen Betriebsmitteln, Zügen und Biediensteten wohl werde bewältigt werden können. Von dem Mehraufwand werde nur „der eigentliche Betriebsmehraufwand“ (was ist das?) voll als jährlich wiederkehrend in Rechnung zu stellen sein. Von den für Beschaffung von neuen Betriebsmitteln, für die baulichen Neuanlagen, die „meist auch ohne dies nöthigen Erweiterungen“ (!) usw. erforderlichen Mitteln werde „nur eine Zinsquote in Rechnung zu stellen sein“. Diese Mehrausgaben behandelt Herr Haussmann aber als eine derartige quantité négligeable, dass er sie schliesslich auch noch ganz weglässt! Der finanzielle Erfolg ist vielmehr:

Mindereinnahme	3 054 290 ℳ,	davon ab
Mehreinnahme	2 753 941 „	
bleibt Fehlbetrag	300 349 ℳ	

Dieser verhältnissmässig kleine Fehlbetrag der ersten Etatsperiode soll aus dem neugebildeten Eisenbahnreservefonds gedeckt werden.

Eine derartige Berechnung hält doch wohl einer ernsten Kritik an keinem Punkte Stand, sie kann nur Leser täuschen, die jeder Sachkenntniss entbehren und den mit so schönen wissenschaftlichen Gedanken vorgebrachten und sogar mit einem Litteraturverzeichniss ausgestatteten Schlussfolgerungen des Volksvertreters blindes Vertrauen entgegenbringen.

Sollte Herr Haussmann die von ihm aufgezeichneten Werke z. B. von Rank, Ulrich, besonders dessen Buch über Personentarifreform und Zonentarife, gelesen haben, so würde er dort ein reiches Material über die wirthschaftlichen und finanziellen Erfolge von Tarifermässigungen gefunden haben. Seitdem sind über alle diese Fragen Erfahrungen in Oesterreich, Ungarn, Russland, Dänemark, Frankreich gemacht, und alle diese Thatsachen und Untersuchungen führen dahin, dass Herr Haussmann die mit seinen Vorschlägen verbundene Verkehrssteigerung ebenso erheblich überschätzt hat, wie er die Ausgabensteigerung unterschätzt hat.

Die Ermässigung der ungarischen und österreichischen Zonentarife, der staffelförmige Personentarif in Russland und in Dänemark gingen allerdings weit über den Betrag hinaus, den Herr Haussmann für Württemberg vorschlägt. Doch ist es immerhin beachtenswerth, dass — bei Zugrundelegung richtiger Vergleichszahlen und richtiger Zeitabschnitte, d. h. der auf ein Betriebskilometer gefahrenen Personenkilometer und eingenommenen Beträge und normaler Jahre — in den Jahren 1895 bis 1891 betragen hat: die Verkehrsvermehrung bei den preussischen Staatsbahnen (ohne erhebliche Tarifermässigung) 31,9 %, bei den österreichischen Staatsbahnen 38,3 %, bei den unga-

rischen Staatsbahnen 46,7 % oder, wenn man richtig die thatsächlichen Verhältnisse in Betracht zieht, nur 40,7 %. In demselben Zeitraum betrug die Einnahmevermehrung bei den preussischen Staatsbahnen 18,5 %, den österreichischen 11,7 %, den ungarischen 2,2 %; bei richtiger Rechnung ergibt sich hier sogar eine Mindereinnahme der kilometrischen Beträge um 7,1 %. Die Einführung des ungarischen Zonentarifes erfolgte am 1. August 1888, die des österreichischen Kreuzerzonentarifes am 1. Juli 1889. Der letztere ist bekanntlich sehr bald aufgehoben, durch einen Staffelzonentarif mit höheren Sätzen ersetzt. Der ungarische Zonentarif ist in einigen Punkten nach oben hin aufgebessert. Eine gründliche Reform, die im Jahre 1900 beabsichtigt war und die den ganzen Bau des Tarifes umstürzen wollte, ist nicht zur Ausführung gekommen. In der in einem Regierungsblatte gegebenen Begründung der Reform wird aber mit dürren Worten erklärt, dass in den letzten zehn Jahren auf den bayerischen, sächsischen, preussischen und österreichischen Staatsbahnen, deren Personentarife auf dem alten System beruhen und zumeist noch höher sind als der ungarische Staatsbahntarif, die absolute und auch die durchschnittliche Verkehrszunahme unvergleichlich höher steht, als die der mittleren Zone auf den ungarischen Staatsbahnen. Ausserdem ist es bekannt, dass die durch die Vermehrung des Verkehrs bedingten Ausgaben sowohl in Oesterreich, als in Ungarn vielfach nicht durch Betriebseinnahmen, sondern durch besondere Investitions*anleihen* gedeckt sind, so dass vor kurzem in einer Versammlung des Klubs der österreichischen Volkswirthe ein hervorragender Eisenbahnfachmann den Ausspruch thun konnte, durch die radikalen Maassnahmen der 80 er Jahre seien die österreichischen Personentarife derart gedrückt, dass eine jede Vermehrung des Verkehrs unweigerlich neue Investitionen zur Folge haben müsse.

Die russische Regierung ist mit den Berichten über die Erfolge ihres Personentarifes ausserordentlich zurückhaltend. In den letzten Wochen aber las man in den Zeitungen, dass ernstlich an eine Erhöhung der Tarife für weite Entfernungen gedacht werde. Auf Entfernungen bis zu 300 km sind aber bekanntlich die Tarife nicht besonders niedrig bemessen. Die angenehmen Erfahrungen der dänischen Staatsbahnen sind in der Nr. 97 d. Ztg. beleuchtet. Die Reineinnahmen der dänischen Staatsbahnen sind von 5 202 000 Kr. im Jahre 1895/96 auf 330 000 Kr. im Jahre 1900/01 gefallen! Wenn auch der dänische Bericht, dem diese Mittheilung entnommen, nicht zugibt, dass dieses Sinken wesentlich durch zu niedrige Bemessung der Tarife herbeigeführt sei, so werden doch zur Aufbesserung der Eisenbahnfinanzen Vorschläge auf Erhöhung der Personen- und Gütertarife gemacht, also wird man doch wohl glauben, dass diese nicht unwesentlich zur Herbeiführung so erfreulicher Ergebnisse beigetragen haben.

Um eine Vorstellung von den Folgen der Haussmann'schen Vorschläge zu gewinnen, sind noch besser verwendbar die Erfahrungen mit der am 1. April 1892 auf den französischen Bahnen eingeführten Tarifermässigung von 9 % in der I. Klasse, 18 % in der II. Klasse und 27 % in der III. Klasse. Die Folge war eine Vermehrung der *Reisenden* um 13,4 %, d. h. 9,5 % mehr als die gewöhnliche Steigerung, im ersten Jahre. Die grösste Vermehrung fand bei Reisen auf *kurze* Entfernungen statt. Die Einnahmen stiegen um 10 500 000 Fr., d. h. um einen geringeren Betrag als bei einer gewöhnlichen Verkehrssteigerung unter der Herrschaft der alten Tarife, und die Mehr*ausgaben* betrugen rund 10 000 000 Fr. Für die späteren Jahre liegen so genaue Berechnungen uns nicht vor, doch herrscht Einverständniss darüber, dass, nachdem der eine grosse Sprung von 1891 auf 1892 gemacht war, die Vermehrung des Verkehrs wieder in früherer, regelmässiger Entwickelung sich vollzogen hat. Die Reineinnahmen für das Kilometer betrugen 1891: 16 115 Fr., fielen 1892 auf 14 926 Fr. und 1893 auf 14 618 Fr. Erst im Jahre 1895 hatten sie mit 15 990 Fr. beinahe wieder die frühere Ziffer erreicht. Dass eine Steigerung des Personenverkehrs keine reine Freude für an sich verkehrsreiche Eisenbahnen ist, davon geben die klagenden Berichte der französischen Bahnen über den Weltausstellungsverkehr des vergangenen Jahres vollgültiges Zeugniss. Starker Verkehr, hohe Einnahmen, aber *viel* höhere Ausgaben, also *Verminderung der Reinerträge*, das ist das Leitmotiv dieser Auslassungen.

Auch darüber liegen Erfahrungen vor, wie weit ein gesteigerter Verkehr ohne Vermehrung der Betriebsmittel und Züge dadurch bewältigt zu werden pflegt, dass die Ausnutzung der Betriebsmittel sich verbessert, die Platzausnutzung eine bessere wird. Besonders lehrreich und beachtenswerth hierüber sind die thatsächlichen Mittheilungen Ulrich's S. 41 ff. seines Buches über Personentarifreform und Zonentarif. Er weist hier nach, wie wenig da Durchschnittszahlen beweisen, wie der Verkehr in den verschiedenen Zügen, den Jahreszeiten wechselt, wie zahlreiche Züge in stark benutzten Verkehren vollbesetzt sind, während in den verkehrsarmen Gegenden eine noch so niedrige Bemessung der Preise neuen Verkehr nur in verschwindendem Umfang heranzieht, also die Wagen leer bleiben. In dem Aufsatze eines Italieners Bénedetti (Bulletin de la commission internationale du Congrès des chemins de fer 1897, S. 313 ff.) wird mitgetheilt, dass die Platzausnutzung gestiegen ist von 1889 auf 1893 bei den österreichischen Staatsbahnen von 22,5 % auf 24 %, dass sie bei den französischen Privatbahnen zwischen 1890 und 1893 *unverändert* 20,8 % betragen hat, während sie auf den Staatsbahnen sich von 17,1 % auf 18,1 % verbesserte. In Ungarn allein stieg sie von 1888 mit 22,2 % zu 1893 mit 27,9 %, aber das Jahr 1888 war ungewöhnlich verkehrsschwach, und im Jahre 1893 erschallten schon laute Klagen über die Ueberfüllung der Züge. Die Platzausnutzung auf den preussischen Staatsbahnen schwankte in den Jahren 1889 bis 1896 zwischen 25 % und 27 %.

Eine irgend in Betracht kommende Verbesserung der Platzausnutzung würde sich nur da zeigen können, wo im ganzen Lande thatsächlich sehr schwacher Verkehr ist und die Züge schlecht besetzt sind. In Württemberg ist das nicht der Fall. Es sind 1899 auf 1 km 344 774 Personenkm gefahren, und jeder Personenzug war mit 62,2 Personen durchschnittlich besetzt. In Bayern stellten sich diese Zahlen auf 248 521 und 44,8, in Baden war der Verkehr stärker (433 742 Personen), die Besetzung der Züge schlechter als in Württemberg (54 Personen), von den drei Staaten hatte Württemberg die geringsten Durchschnittserträge für die Person und das Kilometer (Württemberg 2,80 ₰, Baden 3,13 ₰, Bayern 3,20 ₰), also durchschnittlich die niedrigsten Tarife. Die Bevölkerung Württembergs ist eine vorzugsweise ländliche. Ist da in der That anzunehmen, dass plötzlich der Personenverkehr um 20 % steigt, und ist es glaubhaft, dass diese 20 % auf dem gegenwärtigen Netz ohne Vermehrung der Betriebsmittel und Züge gefahren werden? Die Frage stellen, heisst sie verneinen!

Die württembergischen Fachmänner, die zunächst die Aufgabe haben, zu den Vorschlägen der Viermännerkommission Stellung zu nehmen, werden sich das, was wir vorstehend ausgeführt haben, und noch viel mehr selbst sagen. Es hat uns fern gelegen, ihnen gegenüber neue Weisheit auszukramen. Aber es erschien uns doch nicht ganz unnöthig, in einer Fachzeitung einmal derartige Auslassungen eines Dilettanten mit einigen flüchtigen Randglossen ein wenig zu beleuchten.

L.

Die bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen.

Die Direktion der schmalspurigen Staatsbahnen in dem österreichischen „Okkupationsgebiete“, in Bosnien und in der Hercegovina, hat soeben den Bericht über die Verwaltung dieser Bahnen im Jahre 1900 veröffentlicht. Bei der grossen Bedeutung des in Rede stehenden Bahnnetzes für die Kulturentwickelung der von ihm durchzogenen Ländergebiete und bei dem grossen Interesse, das es im Hinblick auf die gegenwärtig so viel erörterte Frage der Leistungsfähigkeit schmalspuriger Linien besitzt, mögen einige wichtige Mittheilungen des Berichtes hier eingehendere Besprechung finden.

Das Bahngebiet ist unverändert geblieben; wie im Jahre 1899 beträgt die Länge der eigenen Linien 638,246 km; hierzu treten — als für fremde Rechnung betrieben — die elektrische Stadtbahn in Sarajevo (5,672 km) und die Schleppbahn Podlugovi-Vares (24,707 km); ferner 34 Schleppbahnen mit zusammen 27,670 km Länge (gegenüber 27,367 km im Jahre 1899) und die 40.480 km lange Waldbahn Usora-Pribinec, die aber unter der Verwaltung der Forstabtheilung der Landesregierung steht. Die Zahl der Stationen ist von 88 auf 89, die Zahl der Haltestellen von 10 auf 11 gestiegen.

Die technische Beschreibung der einzelnen Linien weist bezüglich des Unterbaues insofern einige Abänderungen auf, als auf der Theilstrecke Doboj-Siminham die Zahl der Durchlässe mit 2,0 bis 10,0 m Lichtweite, mit hölzernen Widerlagern und hölzernem Ueberbau von 44 auf 32 vermindert, dagegen die Zahl der Durchlässe bis einschliesslich 2,0 m Lichtweite, aber mit gemauerten Widerlagern und hölzernem Ueberbau von 7 auf 21 vermehrt wurde; demgemäss ist auch die Lichtweite der Durchlässe, Brücken und Viadukte für je 1 000 m Bahnlänge von 12,18 m auf 11,79 m herabgegangen.

Der Oberbau besteht durchweg aus Stahlschienen auf eisernen oder hölzernen Querschwellen mit schwebendem oder festem Stoss. Letzterer liegt in einer Gesammtlänge von 7 374 km auf der Theilstrecke Bosnisch-Brod-Doboj noch vom Bahnbaue her. Der hier im Jahre 1884 verlegte Oberbau aus 90 mm hohen Schienen von 17,8 kg/m Eigengewicht gelangt allmählich zur Auswechselung gegen eine seit 1891 verwendete Anordnung mit 100 mm hohen, 21,8 kg/m schweren Schienen. Diese neuere Anordnung — System IV neu — fand seine erste Anwendung in der Strecke Konjica-Sarajevo und liegt gegenwärtig bereits auf mehr als 181 km, das ist rund 30 % des ganzen Bahnnetzes.

Die Zahl der eisernen Querschwellen nach Bauart Heindl hat keine Vermehrung erfahren; ebenso ist die Zahl der Holzschwellen, auch bezüglich der Holzgattung, unverändert geblieben.

Die Zahl der Lokomotiven ist von 82 auf 114 gestiegen, während sich deren Gesammtleistungsfähigkeit von 14 880 auf 22 030 PS erhöhte. Von den im Jahre 1900 neu angeschafften 27 Reibungslokomotiven sind 25 Stück „Verbund-Radiallokomotiven“ mit drei gekuppelten Achsen, die nach Vorschlag Klose's radial verstellbar sind, und mit zweiachsigem Tender; bei einem Dienstgewicht von 32,6 t (einschliesslich des Tenders) beträgt der grösste Achsdruck 6,5 t und die Leistung 200 PS. Die anderen zwei neuen Reibungslokomotiven sind für den Betrieb auf Montanbahnen bestimmt; es sind Tenderlokomotiven mit vier gekuppelten Achsen von 26 t Dienstgewicht und 200 PS.

Für den gemischten Betrieb wurden im Berichtsjahre fünf neue Lokomotiven nach der Bauart Abt und in der stärkeren Ausführung zweiachsiger Schlepptender, 36,5 t Dienstgewicht, 8 t grösster Achsdruck, 350 PS in Dienst gestellt. Auf je ein Kilometer der eigenen und der mit den Lokomotiven der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen betriebenen Bahnlinien entfallen mit Ende des Jahres 1900: 0,172 Lokomotiven bezw. 33,2 PS der Lokomotiven.

Wie der Stand der Lokomotiven hat auch der Stand der Wagen eine und zwar nicht unbedeutende Vermehrung erfahren. Was zunächst die Personenwagen anbelangt, so wurden vier zweiachsige Wagen aus dem Fahrparke ausgeschieden und 24 neue Wagen eingestellt. Von diesen letzteren hat ein Wagen drei Achsen, alle übrigen sind vierachsig und zum Theil nach ganz neuer Bauart ausgeführt. Es sind Wagen I. und II. Klasse mit 8 bezw. 4 Sitzen I. Klasse und 8 bezw. 12 Sitzen II. Klasse; ferner Wagen III. Klasse mit 36 und Wagen IV. Klasse mit 44 Plätzen. Der Umstand, dass die Neubeschaffungen nur Wagen mit vier Achsen betreffen, spricht für die vorzügliche Eignung dieser Wagengattung auf schmalspurigen Bahnen mit scharfen Bögen. Die Zahl der Plätze in den am 31. Dezember 1900 vorhandenen Wagen beträgt 4 639; hiervon entfallen 5,5 % auf die I. Klasse, 21,3 % auf die II. Klasse, 37,8 % auf die III. Klasse und 35,4 % auf die IV. Klasse.

Der Stand an Lastwagen ist um 453 gestiegen und zwar um 26 dreiachsige gedeckte Lastwagen mit 10 t Ladegewicht, 40 zweiachsige gedeckte Lastwagen für Holzkohlenbeförderung mit 6 t Ladegewicht, 110 zweiachsige offene Lastwagen mit 7,5 t Ladegewicht, 5 dreiachsige Wasser-Behälterwagen mit 10 t, 21 vierachsige offene Lastwagen mit 15 t Ladegewicht, 101 dreiachsige offene Lastwagen mit 12,5 t Ladegewicht und schliesslich 151 zweiachsige offene Lastwagen mit 7,5 t Ladegewicht. Gegenwärtig laufen auf den bosnisch-hercegovinischen Schmalspurbahnen 865 Wagen mit 10 t und 187 Wagen mit 15 t Ladegewicht, d. i. zusammen mehr als die Hälfte sämmtlicher Post-, Gepäck- und Lastwagen (1 974).

Zu bemerken wäre, dass 962 Lastwagen neben der Spindelbremse auch die selbstthätige Luftsaugebremse von Hardy besitzen, 111 Wagen nur mit letzterer ausgestattet sind und überdies 315 Wagen die Bremsrohrleitung tragen, so dass nur 544 Wagen ohne Hardybremse und ohne Bremsrohrleitung sind; diese Wagen sind von dem Uebergange über die Steilrampen ausgeschlossen. Von den dreiachsigen gedeckten Lastwagen haben 34 Wagen die tragbare Einrichtung für die Beförderung von Luxuspferden, 30 Wagen die tragbare Abtheilungseinrichtung für die Obstbeförderung. Auf eine Achse aller Güterwagen entfällt im Durchschnitt ein Ladegewicht von 2,97 t, auf je einen Lastwagen ein solches von 7,78 t.

Die Leistungen des Betriebes sind im Berichtsjahre gegenüber den Vorjahren wesentlich gestiegen. Es hat sich nicht allein die Anzahl der Züge — von 30 992 auf 37 155 —, sondern auch die von allen Zügen zurückgelegte Wegelänge — von 1 913 606 km auf 2 290 192 km — vermehrt. Die Zunahme der Zugkilometer ist am bedeutendsten und für das Endergebniss fast ausschliesslich maassgebend bei den Lastzügen, wo sie 358 564 beträgt. Der Steigerung der Personenzugkilometer steht eine nahezu gleich hohe Verminderung der Zugkilometer bei den gemischten Zügen gegenüber, weil die den Anschluss in der Richtung von und nach Agram vermittelnden gemischten Züge der Linie Bosnisch-Brod-Sarajevo in reine Personenzüge umgewandelt wurden.

Die Leistung an Wagenachskilometern erhob sich im Berichtsjahre auf 91 616 657 gegen 76 462 628 im Vorjahre; an dieser Steigerung von 15 154 029 nahmen die Personenzüge infolge der Verwendung vierachsiger Wagen statt der dreiachsigen bei gleicher Wagenzahl mit 2 055 745, die Lastwagen infolge des bedeutend grösseren Güterverkehrs mit 11 914 086 Wagenachskm theil. Die durchschnittliche Achsenzahl eines Personenzuges betrug 27,5 (25,5), eines gemischten Zuges 33,9 (36,0), eines Güterzuges 47,8 (48,0), im Durchschnitt aller Züge 40,2 (40,3).

Die Massenbeförderung stellte sich im Jahre 1899 auf 97 701 717 Nutztkm, d. i. auf 152 069 Nutzt für 1 km Betriebslänge; im Jahre 1900 auf 124 185 663 Nutztkm, d. i. auf 193 345 Nutzt für 1 km Betriebslänge; die Gesammtlastbewegung erreichte im Jahre 1899 insgesammt 234 982 421 tkm, d. i. 361 586 t für 1 km Betriebslänge, im Jahre 1900 aber 296 016 249 tkm, d. i. 456 754 t für jedes Kilometer Betriebslänge. Die durchschnittliche Nutzlast eines Güterzuges stellte sich auf 83,6 t, die durchschnittliche Gesammtlast auf 167,2 t. Dabei wäre jedoch zu beachten, dass die kleinste durchschnittliche Nutzlast (auf der Linie D. Vakuf-Jajce) nur 22 t, die grösste (auf der Linie Bosnisch-Brod-Sarajevo) 93,1 t betrug. Auf jede Achse eines Güterwagens kamen 1,79 t Nutzlast und 1,72 t Wagengewicht, also 3,51 t Gesammtlast.

Ist es angesichts dieser Leistungen noch berechtigt, von der Unzulänglichkeit schmalspuriger Bahnen für gewisse Verkehrsverhältnisse zu sprechen? Ist es berechtigt, den Umbau der bosnisch-hercegovinischen Bahnen auf Vollspur schon bei den jetzigen Verkehrsverhältnissen zu verlangen?

Aber die Leistung der fraglichen Bahnen tritt noch viel bedeutender hervor, wenn die Art des Güterverkehrs in Betracht gezogen wird. Neben der Grösse des Einfuhr-, Ausfuhr- und Inlandverkehrs erscheint der Durchgangsverkehr zwischen Sickovac und Bosnisch-Brod in der Höhe von 4 228 t allerdings ganz unbedeutend; sein Bestand und die Thatsache, dass er im Steigen begriffen ist, erweisen aber doch die Eignung des Bahnnetzes auch für eine derartige Verkehrsvermittelung.

Von den beförderten Waaren erscheinen — der Menge nach geordnet — die nachstehenden an ersten Stellen:

Braunkohle, Steinkohle, Torf	220 011	(157 257) t
Bau-, Werk-, Nutzholz	115 826	(84 264) „
Erze aller Art	74 677	(67 345) „
Steine aller Art	47 867	(36 753) „
Roh- und Alteisen	36 833	(15 997) „
Fassdauben, Binderholz	35 009	(41 006) „
Holzkohle	34 413	(13 213) „
Getreide	27 927	(16 591) „
Ziegel	24 733	(17 825) „
Zucker- und Futterrüben	23 865	(23 514) „

Mehl, Gries usw.	21 591 (15 612) t
Sudsalz	16 570 (15 083) „

Aus den übrigen Waarenmengen sei noch, als besonders wichtig für die Leistungsfähigkeit der Schmalspurbahnen, die Menge des beförderten Schlacht- und Zugviehs hervorgehoben. Es wurden befördert:

Pferde und Fohlen	108 (94) t
Maulthiere und Esel	47 (15) „
Stiere, Ochsen, Kühe, Kälber	422 (685) „
Schafe, Ziegen, Lämmer	214 (224) „
Schweine und Ferkel	77 (76) „

Zu bemerken ist, dass eine grosse Zahl von Sonderwagen für die Beförderung der verschiedenen Waarengattungen im Betriebe steht, so dass eben die allseitige, volle Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes gewährleistet erscheint.

Die Geldergebnisse des Bahnbetriebes im Berichtsjahre sind im allgemeinen durch folgende Hauptzahlen gekennzeichnet:

Gesammteinnahmen	6 472 597 (5 612 450) Kr.
Betriebsausgaben*)	4 526 537 (3 774 933) „
Betriebsüberschuss	1 946 060 (1 837 517) Kr.

Die Betriebseinnahmen betragen sonach im Jahre 1900 um 860 146 Kr. (15,3 %) mehr als im Jahre 1899. An den Einnahmen ist der Personenverkehr mit 1 297 431 Kr., der Güterverkehr mit 4 777 082 Kr. betheiligt. Die grössten Einnahmen (3 841 644 Kr.) erzielte die Linie Bosnisch-Brod-Sarajevo; die geringste Einnahme (37 464 Kr.) weist die Strecke Vogosca-Cevljanovic auf.

Die Betriebsausgaben sind gegen das Jahr 1899 um 751 603,76 Kr., d. i. 19,9 % gestiegen. Die Hauptursache hierfür ist wohl in der grossen Verkehrszunahme zu erblicken, die bei den Zugkilometern 19,6 %, bei den Lokomotivkilometern 24,3 %, bei den Bruttotonnenkilometern 26,0 % beträgt. Die Steigerung des Verkehres erforderte eine Vermehrung der Arbeitskräfte des Sekretariates und der Buchhaltung, erhöhte den Aufwand für die Erhaltung der Bahn, die Kosten für den Stationsdienst und den Fahrdienst, in ganz besonderem Maasse aber die Ausgaben für die Zugförderung und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel. Hierzu trat die Einführung des vollständigen Nachtdienstes auf der Strecke von Zenica bis Konjica, wo der Tagdienst allein nicht mehr genügte, so dass eine Vermehrung des Stations- und Streckenpersonals nothwendig wurde. Ebenso musste als Folge des stärkeren Verkehres das Lokomotiv-, das Zugförderungs- und das Verschiebpersonal vermehrt werden. Auch die in grösserem Umfange vorgenommene dauernde Anstellung des Streckenpersonals und die Preiserhöhung vieler Verbrauchsstoffe trugen, neben den grösseren Zuschüssen zu den Wohlthätigkeitsanstalten des Bahnnetzes, zu der Erhöhung der Betriebsausgaben bei.

Diese Erhöhung beträgt bei der allgemeinen Verwaltung 7,2 %, bei Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 16,3 %, beim Verkehrs- und kommerziellen Dienst 15,6 %, bei Zugförderung und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel 30,2 %. Es scheint, dass die grössere Inanspruchnahme der Fahrbetriebsmittel deren Ausbesserungsbedürftigkeit, die in langjährigem, angestrengten Dienst herbeigeführt wurde, besonders scharf und unabweisbar hervortreten liess. Uebrigens ist auch der Bedarf an Brennstoff und Schmiermitteln wesentlich gestiegen.

*) Ausgaben des ordentlichen Erfordernisses.

Von dem Betriebsüberschusse musste ein Betrag von 1 377 481 Kr. zur Bestreitung der Ausgaben des ausserordentlichen Erfordernisses verwendet werden. Diese Ausgaben betreffen die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln, die Erweiterung der Stationen und Werkstättenanlagen, die Verstärkung eiserner Brücken, die Verbesserung von ungünstigen Linienführungen, die Auswechselung älterer Schienenformen gegen neue, stärkere Schienen, die Anlage von Verkehrssicherungseinrichtungen, die Aufstellung von Telegraphen- und Telephonleitungen. Der Hauptantheil — nahezu 1 000 000 Kr. — entfällt auf die verkehrsreichste, am meisten beanspruchte Theilstrecke Bosn.-Brod-Zenica.

Die Betriebsausgaben betrugen für das Gesammtnetz 69,93 % der Einnahmen; im Vorjahre stellte sich dieses Verhältniss auf 67,26 %. Es ist für die verschiedenen Theilstrecken sehr verschieden:

Bosn.-Brod-Sarajevo	58,76 %
Sarajevo-Metkovic	84,34 „
Doboj-Siminham	74,82 „
Lasva-Bugojno	118,11 „
D. Vakuf-Jajce	140,02 „
Vogosca-Cevljanovic	164,94 „

Man sieht, dass die verkehrsarmen Linien Lasva-Bugojno, D. Vakuf-Jajce, Vogosca-Cevljanovic sehr hohe Betriebskoeffizienten aufweisen, während das fragliche Verhältniss auf der Strecke Bosn.-Brod-Sarajevo, auf der die Gesammteinnahmen für 1 km Betriebslänge gegen 15 000 Kr. betragen, einen Werth erreicht, der jenem bei vollspurigen Hauptbahnen gleich kommt und der sich ziemlich stetig erhält.

Bei der Beurtheilung der Betriebsausgaben darf übrigens nicht vergessen werden, dass das bosnisch-hercegovinische Bahnnetz zwei Bergstrecken — über den Ivan und den Komar — mit grössten Neigungen von 60 und 45 ‰ besitzt und in Seehöhen von 800 und 900 m emporsteigt, dass überhaupt die Mehrzahl der Linien Gegenden von stark gebirgiger Beschaffenheit durchziehen und daher ausser starken Neigungen und scharfen Krümmungen viele Kunstbauten aufweisen. Zum Theile muss der Betrieb auch für die beim Bau der Bahnen gemachten Ersparnisse aufkommen, da die älteren Linien einen für den gesteigerten Verkehr nicht mehr hinreichend starken Oberbau besitzen und einzelne Strecken, die mit sehr geringen Kosten erbaut wurden, zahlreiche hölzerne Brücken und Durchlässe haben, deren Erhaltung kostspielig ist; so z. B. die Linien Doboj-Siminham und Vogosca-Cevljanovic. Die durch den Nachtverkehr verursachte Doppelbesetzung der Strecken Bosn.-Brod-Sarajevo, Sarajevo-Konjica und Doboj-Kreka mit Personal findet durch den Verkehr noch nicht jene volle Ausnutzung, wie dies auf Hauptbahnen mit lebhaftem Verkehr gewöhnlich der Fall ist; selbst das Personal der einfach besetzten Zwischenstationen wird auf den besonders verkehrsarmen Linien, trotz der äusserst zulässigen Beschränkung seiner Zahl, wenig ausgenutzt. Unter solchen Umständen muss das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen noch immerhin als sehr günstig bezeichnet werden und kann der Verwaltung nur die vollste Anerkennung ausgesprochen werden. A. B.

Zur Wirthschaftlichkeit der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

In Nr. 95 d. Ztg. ist die Frage erörtert worden, wie viel Verkehr die elektrische Hoch- und Untergrundbahn benöthigen würde, damit sie auf ihr Anlagekapital eine Dividende von 4 % zu vertheilen imstande wäre. Es sind anderweit hieran Betrachtungen geknüpft worden, die die fernere Entwickelung des Unternehmens betreffen. Jene Verzinsung des Anlagekapitals würde schon eintreten, wenn die Hochbahn im Anfang 22,5 Millionen Personen auf das Jahr beförderte. Die Zahl erscheint bei näherer Betrachtung insofern niedrig, als die Pariser Stadtbahn und die Centrallondonbahn im ersten vollen Betriebsjahre auf das Kilometer das Doppelte beförderten. Es ist mit Recht darauf hingewiesen worden, dass die Weststrecke der Berliner Hoch- und Untergrundbahn vom Zoologischen Garten bis zum Potsdamer Platz und Halleschen Thor den beiden fremden Unternehmungen als gleichwerthig anzusehen ist. Wenn man nun für die Berliner Hochbahn im ganzen nur die Hälfte des Verkehres der fremden beiden Bahnen rechnen will, aber auf die Weststrecke jedenfalls erheblich mehr als die Hälfte rechnen muss, so ist der Osten nur mit einem bescheidenen Antheil berücksichtigt, der erheblich weniger als die Hälfte beträgt. Dass zu den vielen Verkehrsgelegenheiten Berlins durch die Hoch- und Untergrundbahn eine neue hinzukommt, ändert an dem Gesammtbilde der übrigen Verkehrsmittel so gut wie nichts. Die Personen, welche die Hoch- und Untergrundbahn im ersten Jahre befördern wird, stellen noch nicht die Hälfte des jährlichen Zuwachses an Fahrgästen im Berliner Verkehr dar, und wenn die Berliner Hoch- und Untergrundbahn ihre Leistungen auf 50 Millionen Fahrgäste gesteigert haben wird, wird der städtische Personenverkehr um wiederum so viel zugenommen haben, dass die Hochbahn keinem der anderen Verkehrsmittel Abbruch thut. Sie wird im Gegentheil durch Hervorlocken neuen Verkehres die Gesammtzunahme noch mehr steigern. In den Jahren von 1889 bis 1898 hat sich der Gesammtverkehr Berlins von rund 185 Millionen auf 363 Millionen Personen gehoben, und für 1901 kann man, wenn auch nur die gleiche Steigerung anhält, gewiss auf 480 Millionen Personen rechnen. Gegen diese enorme Zunahme der Verkehrssteigerung ist die Zunahme der Bevölkerung, so gross sie auch gewesen ist, ja doch nur gering. Dass, wenn gar für den Anfang auf der Hochbahn ein Verkehr von nur 22,5 Millionen Personen eintritt, das Gesammtbild des Berliner Verkehres keine Aenderung erleiden wird, lehrt auch die folgende Betrachtung. Die Zahl der Zugkilometer bei der Hochbahn ist für das erste Jahr mit 1,8 Millionen angegeben und dies entspricht 5,4 Millionen Wagenkilometern, so dass auf das

Wagenkilometer 4,4 Personen und 49,4 ₰ Einnahme kommen würden. Für die Hochbahn stellen also jene 22,5 Millionen Personen eine wagenkilometrische Einnahme dar, wie sie auf elektrischen Bahnen selbst in mittleren Grossstädten noch erzielt wird und die den Berliner Gesammtdurchschnitt auch nicht übertrifft. In Berlin aber beförderten die Linien der Grossen Berliner Strassenbahn Zoologischer Garten-Treptow, Savignyplatz-Görlitzer Bahnhof, Uhlandstrasse-Küstriner Platz allein bereits im Jahre 1898: 25 Millionen Personen, ohne dass bei den genannten Strassenbahnverbindungen die sonst noch streckenweise über dieselben Gleise führenden Linien einbegriffen wären. Wie wenig erheblich für den gesammten Berliner Verkehr die bezeichnete Ziffer von 22,5 Millionen Personen ist, ergibt sich ferner auch aus der einfachen Thatsache, dass die jetzt der Stadt Berlin gehörige, früher Siemens & Halske'sche Linie Behrenstrasse-Treptow einen Verkehr von bereits 7 Millionen Fahrgästen aufweist, obwohl sie nicht durch die Hauptverkehrsgegenden geführt ist und im Osten auf eine erhebliche Strecke in fast unbebautem Gebiete liegt. Wenn nun die Hochbahn im ersten Jahre wirklich nur 22,5 Millionen Personen befördern würde, so liegt die Frage nahe, wie gross deren Zahl in den folgenden Jahren sein würde. Dieser anfänglichen Verkehrsziffer entsprechen 2,14 Millionen Personen auf das Bahnkilometer. Nachdem die Berliner Stadtbahn in einem Zeitpunkt, der jetzt 9 Jahre zurückliegt, auf das Bahnkilometer 2,14 Millionen Personen beförderte, stieg in den folgenden Jahren ihre kilometrische Beförderung auf 2,66, 3,0, 3,33 und 3,9 Millionen Personen, und es ist interessant, dass beispielsweise auf der New-Yorker Hochbahn sich die Steigerung, ebenfalls von den 2,14 Millionen ausgehend, in den folgenden Jahren auf 3,07, 3,31, 3,45 und 3,56 Millionen Personen stellte, während die Centrallondonbahn und die Pariser Stadtbahn schon gleich im Anfange mit 4,07 und 4,13 Millionen Personen auf das Bahnkilometer einsetzten. Wenn angenommen wird, dass die Verkehrssteigerung bei der Hochbahn nur in demselben Maasse erfolgte, wie sie bei der Stadtbahn bei einem Verkehre erfolgt ist, der erst dem Anfangsverkehre der Hochbahn entspricht, so würde man im zweiten und in den folgenden Betriebsjahren 25,6, 29, 33,75 und 39 Millionen Personen zu befördern haben und daraus Einnahmen erzielen von 3,0, 3,5, 3,9, 4,3 und 4,6 Millionen Mark, was unter Berücksichtigung der inzwischen für die Verkehrszunahme erforderlich gewordenen weiteren Verkehrsmittel und der Vergrösserung der Betriebseinrichtungen einer Verzinsung von 4,8 % im zweiten und von rund 5,25, 5,75, 6,25 und 7 % in den folgenden Jahren entsprechen würde. Selbst nach dieser Entwickelungszeit wäre immer noch mit einem geringeren Verkehre gerechnet, als die Pariser und Londoner Bahn schon im Anfang hatten. Nach einer gewissen Zeit der Entwickelung wird die Steigerungsfähigkeit des Hochbahnverkehres eine etwas geringere werden, weil, wie bei der Stadtbahn, ein Punkt eintreten wird, bei dem die Hochbahn zu Zeiten des stärksten Andranges minder aufnahmefähig geworden ist. Bei einer Platzausnutzung von 50 % wird anzunehmen sein, dass die Leistungsfähigkeit der Hoch- und Untergrundbahn in ihrem jetzigen Umfange für einen Verkehr von etwa 55 bis 60 Millionen Personen ausreicht.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die mitteleuropäische Fahrplankonferenz** hat am 11. und 12. d. Mts. in Berlin getagt und beschlossen, die Winterfahrplankonferenz am 11. und 12. Juni 1902 in Innsbruck abzuhalten, was von den anwesenden Vertretern Oesterreichs lebhaft begrüsst wurde. Bekanntlich bildet der Beschluss über Ort und Zeit der nächsten Zusammenkunft in der Regel den einzigen Punkt der gemeinsamen Berathung. Den Schwerpunkt der Konferenz bilden die Gruppenverhandlungen, in denen nicht weniger als 226 Anträge erledigt wurden. Auf diesen sachlichen Theil der Verhandlungen werden wir nach Eingang des umfangreichen Protokolls zurückkommen. Unter den aussergeschäftlichen Veranstaltungen zu Ehren der Konferenz bildete diesmal den besonders interessanten Hauptpunkt die von der Gesellschaft für Hoch- und Untergrundbahnen und der Firma Siemens & Halske dargebotene Probefahrt auf der Hoch- und Untergrundbahn, an der nicht nur mehr als 200 Eisenbahnmänner aus allen Theilen Europas, sondern auch Staatsminister v. Thielen mit einer Anzahl seiner Direktoren und Räthe theil nahm; der Minister befuhr hierbei zum ersten Mal die neue Bahn. Die „Nat.-Ztg." berichtet hierüber: „Man bestieg den Zug am Potsdamer Bahnhof, aber nicht, wie bisher bei allen Probefahrten, einen Zug von drei, sondern einen Zug von sechs Wagen. Zu diesem Zweck waren 2 gewöhnliche Züge zusammengekuppelt, so dass vier Motorwagen III. Klasse und zwei Anhängewagen II. Klasse den Zug bildeten. Die Fahrt dauerte von 1/43—1/45 Uhr. Man fuhr zunächst vom Potsdamer Bahnhof zum Gleisdreieck, hielt dort und besichtigte das Kraftwerk. Dann ging es zum Halleschen Thor. Hier wurde umgesetzt und zurück über das Gleisdreieck bis zu den Bahnhöfen Bülowstrasse, Nollendorfplatz und Wittenbergplatz gefahren. Dieser Bahnhof wurde eingehend besichtigt. Alsdann wurde zum Bahnhof Bülowstrasse gefahren, der gleichfalls einer längeren Besichtigung unterzogen wurde. Die Fahrt verlief auch mit der doppelten Wagenzahl vortrefflich. Minister v. Thielen sprach sich vor allem über die Geschwindigkeit der Fahrt im Vergleich zur Stadtbahn anerkennend aus. Aber auch die sonstigen Einrichtungen der Bahn fanden seine Anerkennung. Die Steigungen der Bahn an der Köthenerstrasse, im Gleisdreieck, an der Möckernbrücke und an der Rampe am Nollendorfplatz boten auch bei dem doppelten Wagenzug nicht die geringsten Schwierigkeiten."

Alle Theilnehmer an der Probefahrt waren von den Einrichtungen dieses grossartigen, wahrhaft weltstädtischen Verkehrsmittels im höchsten Maasse erbaut. Zur Erinnerung an diese Fahrt wurde von der bauausführenden Aktiengesellschaft Siemens & Halske, deren technischer Direktor Schwieger die Theilnehmer begrüsst und deren Oberingeniör Reichel den Zug geleitet hatte, ein schön ausgestattetes Album mit Ansichten von der Hoch- und Untergrundbahn und einem in drei Sprachen abgefassten Text überreicht.

— **Der Etat für den deutschen Reichshaushalt im Jahre 1902**, welcher dem Reichstage am 6. d. Mts. zugegangen ist, enthält für Ausgaben im Interesse des reichsländischen Eisenbahnwesens folgende grössere Beträge:

1. Im ordentlichen Etat.

a) Zur Herstellung des zweiten Gleises auf der Bahnstrecke Saargemünd-preussische Grenze bei Hannweiler (810 000*), vierte Rate, 150 000 ℳ; b) zur Einführung der Streckenblockung auf den Strecken Vendenheim-Mommenheim und Metz-Courcelles a. d. Nied sowie zur Ergänzung der Signaleinrichtungen auf den Ueberholungs- und Kreuzungsstationen des Bahnnetzes (725 000), dritte Rate, 125 000 ℳ; c) zur Erweiterung des Ortsgüterbahnhofes in Ueckingen und zur Beseitigung des Strassenüberganges daselbst (590 000), dritte Rate, 50 000 ℳ; d) zur Herstellung des dritten Gleises zwischen den Verschiebebahnhöfen Remelfingen und Saareinsmingen bei Saargemünd (240 000), letzte Rate, 140 000 ℳ; e) zur Erweiterung der Werkstättenanlagen in Bischweiler (2 560 000), zweite Rate, 450 000 ℳ, desgleichen in Montigny (550 000), zweite Rate, 50 000 ℳ; f) zur Erweiterung des Bahnhofes St. Ludwig (318 000), zweite Rate, 50 000 ℳ; g) zur Vermehrung der Betriebsmittel 2 500 000 ℳ. Dieser Betrag ist für das bevorstehende Jahr um 4 200 000 ℳ niedriger bemessen als für das laufende Jahr, und man wird nicht fehlgehen, wenn man die Ursache dieses Vorganges in dem eingetretenen Rückgange der Industrie sucht; h) zur Einführung des Rechtsfahrens auf der Strecke Mülhausen-Altmünsterol (voller Bedarf) 135 000 ℳ; i) zum feuersicheren Umbau und zur Erweiterung der elektrischen Lichtanstalt in Strassburg (225 000), erste Rate, 100 000 ℳ.

2. Im ausserordentlichen Etat.

a) Zum Bau einer vollspurigen, zweigleisigen Hauptbahn von Busendorf nach Dillingen (9 415 000), letzte Rate, 420 000 ℳ; b) für eine vollspurige Nebenbahn von Metz nach Chateau-Salins (9 405 000), vierte Rate, 2 500 000 ℳ; c) zur Herstellung einer im Unterbau zweigleisigen Bahn von Fentsch nach Deutsch-Oth nebst einer Verbindung mit der Strecke Deutsch-Oth-Redingen (9 403 000), fünfte Rate, 700 000 ℳ; d) zur Anlage eines Verschiebebahnhofes bei Strassburg und zum viergleisigen Ausbau der Strecke Strassburg-Vendenheim (18 400 000), vierte Rate, 1 600 000 ℳ; e) zur Erweiterung des Bahnhofes in Mülhausen (6 670 000), vierte Rate, 300 000 ℳ; f) desgleichen in Colmar (4 900 000), dritte Rate, 420 000 ℳ; g) zur Fortsetzung der schmalspurigen Nebenbahn Lützelburg-Pfalzburg nach Drulingen (1 486 000), dritte Rate, 550 000 ℳ; h) zur Legung des zweiten Gleises von Hagendingen nach Rombach und zur Erweiterung des Bahnhofes in Hagendingen (1 825 000), zweite Rate, 600 000 ℳ; i) Bau

*) Die eingeklammerten Zahlen bezeichnen die für die betreffenden Neubeschaffungen und Umbauten veranschlagten Gesammtkosten.

eines Verschiebebahnhofes bei Flörchingen mit Anschlüssen nach Ueckingen und Ebingen (5 110 000), zweite Rate, 300 000 ℳ; k) Erweiterung des Bahnhofes in Luxemburg (1 404 000), zweite Rate, 100 000 ℳ, Verlängerung der Lutterbach-Wasserlinger Zweigbahn bis Krüth (1 200 000), zweite Rate, 200 000 ℳ; l) Umbau der Bahnanlagen in Metz (29 000 000), zweite Rate, 3 800 000 ℳ; m) zum Bau einer zweigleisigen Bahn von Metz über Vigy nach Anzelingen und zur Verbesserung der Steigungsverhältnisse auf der Strecke Anzelingen-Busendorf (20 943 000), erste Rate, 1 000 000 ℳ; n) Verlegung der Bahnstrecke Strassburg-Mitte Rhein bei Kehl (9 100 000), erste Rate, 1 000 000 ℳ, Bau von Miethwohnungen 250 000 ℳ — im ganzen im ordentlichen Etat 3 956 000 ℳ und im ausserordentlichen Etat 13 920 000 ℳ.

Für Ausführung von Eisenbahnbauten und Verkehrsanlagen in den deutschen Kolonien sind folgende Beträge in den Etat eingestellt: a) zur Fortführung der Usambarabahn (Tanga-Muhesa-Korogwe) bis Mombo (3 270 000), erste Rate, 1 550 000 ℳ; b) zur Fortführung der Eisenbahn und des Telegraphen von Swakopmund nach Windhoek (13 734 000) 1 730 000 ℳ; c) zur Fortführung des Baues einer Hafenanlage bei Swakopmund (2 000 000), letzte Rate, 273 000 ℳ; d) für den Bau einer Landungsbrücke in Lome im Schutzgebiete Togo und zum Bau einer Eisenbahn von Lome nach Klein-Popo (1 525 000), zweite Rate, 650 000 ℳ; e) für den Bau eines Handelshafens im Pachtgebiete Kiautschou 3 200 000 ℳ und eines Bootshafens daselbst 200 000 ℳ.

Ausserdem enthält der Etat des Reichs-Postamts folgende mit dem Eisenbahnbetriebe in Verbindung stehende Ausgaben: a) zur Erwerbung eines Grundstücks für neue Postbetriebsanlagen am schlesischen Bahnhofe in Berlin, erste Rate, 566 210 ℳ; b) für den Bau und die Unterhaltung der Bahnpostwagen sowie für die Hergabe und Beförderung der von den Eisenbahnverwaltungen gestellten Wagen und Wagenabtheile 8 590 000 ℳ; c) Vergütungen an die Eisenbahnunternehmungen für Beförderung der zahlungspflichtigen Postgüter 1 500 000 ℳ.

— **Die Beschlüsse des preussischen Landeseisenbahnraths,** welcher am 12. d. Mts. in Berlin versammelt war, sind folgende: Frisches Obst, unverpackt oder in Säcke verpackt, wird in Spezialtarif I versetzt. Der vereinfachten Tarifirung von Holzwaaren wird zugestimmt. Der Artikel Futtermehl wird in der Güterklassifikation gestrichen. Die bisherige Frachtberechnung für Grubenholz wird beibehalten. Der Antrag, flüssige Kohlensäure in Spezialtarif I zu versetzen, wird abgelehnt. Die bisherige Fassung der Position Holz bleibt bestehen. Der Antrag betreffend Spiritus wird vertagt. Lebende Pflanzen werden in den Spezialtarif aufgenommen. Die neue Fassung der Position Eisen und Stahl wird genehmigt. Die Frachtermässigung für Melasse wird abgelehnt. Die Frachtermässigung für Pflastersteine wird angenommen. Die Frachtermässigung für Weissblechabfälle wird abgelehnt. Geheimerath Lueg wird zum Mitglied des ständigen Ausschusses gewählt. Zum Schluss wird darauf hingewiesen, dass es wünschenswerth sei, auch über Personentarife im Landeseisenbahnrathe zu verhandeln.

— **Bahn- und Weichenschwellen aus Zerreiche.** In einem besonderen Erlass sind vor kurzem die königlich preussischen Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam gemacht, dass nach den bisherigen Erfahrungen das Holz der Zerreiche (quercus cerris) sich zur Anfertigung von Bahn- und Weichenschwellen als minderwerthig erwiesen hat. Schwellen aus Zerreiche sind daher bei Ausschreibungen für die preussischen Staatsbahnen von der Lieferung hölzerner Bahn- und Weichenschwellen ausgeschlossen.

Als besondere Kennzeichen der Zerreiche werden angeführt: 1. die Entwickelung unangenehmen Geruchs beim Anschneiden der Schwellen mit der Säge; 2. die Fähigkeit des Zerreichenholzes, Tränkungsstoff in ungewöhnlicher Menge aufzunehmen: 3. bei Schwellen aus italienischer Zerreiche auffällig röthliche Farbe, während die Farbe des Holzes der aus Rumänien und Ungarn stammenden Zerreiche der unseres Eichenholzes ganz ähnlich ist; 4. das Vorhandensein einer grösseren Menge Splint, als bei dem heimischen Eichenholze, woraus sich auch die bei 2. erwähnte Fähigkeit, auffallend grosse Mengen Tränkstoff aufzunehmen, erklärt; 5. das Holz der Zerreiche ist bei weitem nicht so hart, wie das bisher verwendete Eichenholz deutscher und russischer Herkunft. Schienennägel können ohne Vorbohrung leicht eingetrieben werden; auch die Schwellenschrauben lassen sich in die vorgebohrten Löcher mit wenig Kraftaufwand eindrehen, während bei unserem Eichenholz hierbei ein erheblicher Kraftaufwand erforderlich ist; 6. das Holz zeigt grössere und gröbere Jahresringe, als unser Eichenholz und schon nach kurzer Lagerung grosse Neigung zum Reissen.

— **Versuche mit selbstthätigen Kuppelungen für Eisenbahnwagen.** Am 12. d. Mts. trat in München der vom technischen Ausschusse des Vereins niedergesetzte Unterausschuss zusammen, der sich mit der Feststellung von Bestimmungen über die Vornahme von Versuchen mit selbstthätigen Kuppelungen für Eisenbahnwagen zu befassen hat. Die bayerische Staatseisenbahn, der in diesem Unterausschusse der Vorsitz übertragen ist, hatte hierfür ein reiches Berathungsmaterial zusammengestellt; u. a. wurden neun der in Amerika am meisten angewandten Selbstkuppler bezogen. Die Erfahrungen, welche die bayerische Verwaltung mit den seit November 1898 an 15 Wagen versuchsweise angebrachten Janneykupplern gemacht hat, wurden an zwei besonders ausgerüsteten Wagen dem Ausschusse vorgeführt. Die Unterausschussmitglieder werden zunächst für die Anbringung der Kuppler an den Wagen Konstruktionen ausarbeiten, die dem Unterausschusse bei seiner nächsten Sitzung zur Berathung unterstellt werden.

— **Bahnprojekt von Garmisch-Partenkirchen über Mittenwald nach Innsbruck.** Ueber die Zuschrift des Eisenbahnkomitees Garmisch-Partenkirchen an den Stadtmagistrat München um Unterstützung der Sache wurde am 9. d. Mts. seitens des Gemeindekollegiums Berathung gepflogen, und entnehmen wir aus den Verhandlungen hierüber im wesentlichen folgendes: „Die Erschliessung der bayerischen Alpen und die Herstellung weiterer Eisenbahnverbindungen zwischen dem Süden Bayerns und Innsbruck sei im allgemeinen sehr zu wünschen. Eine Verbindung von Garmisch-Partenkirchen über Mittenwald nach Innsbruck sei seitens Münchens jedoch nur unter der Voraussetzung zu unterstützen, dass gleichzeitig auch München, sei es über Kochel oder Tölz oder Tegernsee, mit Innsbruck unmittelbar verbunden werde. Einer Vollbahn über Garmisch und Mittenwald nach Innsbruck stehe entgegen: 1. dass sie nicht die kürzeste Linie zwischen München und Innsbruck enthielte; 2. dass überaus schwierige Geländeverhältnisse, welche sehr bedeutende Bau- und Betriebskosten verursachten, obwalten und 3. das zunächst vordringliche Interesse einer neuen internationalen Durchgangslinie Fernpass-Ortler-Italien."

— **Vorkonzession für Eisenbahnbauten in Bayern.** Vom zuständigen Staatsministerium wurde, dem Gesuche der Stadtgemeinde München entsprechend, derselben die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine elektrische Strassenbahn von München nach Pasing im Anschlusse an die Strassenbahnlinie Schwabing-Landsbergerstrasse auf die Dauer eines weiteren Jahres verliehen.

— **Ausgabe von Arbeiterfahrkarten auf Lokalbahnen.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen hat hierüber nachstehendes verfügt: Für die Ausgabe von Arbeiterfahrkarten auf Lokalbahnen ist die Sonderbestimmung 10 zu § 12 und 13 auf Seite 7 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, Heft D (nach welcher es nicht nothwendig erscheint, fertig gedruckte Arbeiterkarten nach einer Reihe von Stationen vorräthig zu halten) zu beachten. Damit jedoch die Erschwerungen und Klagen, die mit der achttägigen Wartezeit zwischen Bestellung und erstmaliger Abgabe der Fahrkarten zusammenhängen, vermieden bleiben, haben die Lokalbahnbetriebsleitungen bei Neuanmeldungen innerhalb eintägiger Frist für alle Verkehrsstellen der Lokalbahn bis zur Anfertigung der fertig gedruckten Karten Blankokarten auszufertigen. Die bestellten Arbeiterkarten — sowohl fertig gedruckte als Blankokarten — sind an allen Verkehrsstellen, bei denen die Fahrkartenausgabe am oder im Zuge stattfindet, vom Schaffner auszugeben und die zu vereinnahmenden Fahrgelder auf dem Werthkartenberichte zu verrechnen.

— **Württembergische Ständekammer.** In der volkswirthschaftlichen Kommission der Kammer der Abgeordneten machte der Staatsminister der Finanzen v. Zeyer, der mit Staatsrath v. Balz der Sitzung anwohnte, zugleich namens des Staatsministers Freiherrn v. Soden Mittheilung davon, dass sich die Regierung mit dem Plan trage, in Rücksicht auf die gedrückte Lage der Eisenindustrie und des Arbeitsmarktes überhaupt die Brückenkonstruktionen für das nothwendig gewordene zweite Gleis der Güterbahn Untertürkheim-Kornwestheim schon in nächster Zeit zu vergeben, wobei auch die gegenwärtig billigen Materialpreise in Betracht kommen. Die Kommission sprach ihre Befriedigung über diese Absicht aus. Aus denselben Gründen wurde aus der Mitte der Kommission angeregt, das zweite Gleis der Bahn Metzingen-Tübingen rascher auszubauen, was Staatsrath v. Balz zusagte.

— **Ersparnisse an den Betriebsausgaben bei der württembergischen Eisenbahnverwaltung.** Stuttgarter Zeitungen brachten kürzlich Einsendungen, welche die Einstellung von Arbeiterzügen und die Entlassung von Arbeitern der Staatseisenbahnverwaltung behandeln. Der „Staatsanzeiger für Württemberg" erklärt die in diesen Artikeln enthaltene Darstellung als durchaus unwahr. Er schreibt:

„Zur Erzielung von Ersparnissen an den Betriebsausgaben

ist die Eisenbahnverwaltung der Frage nahe getreten, einzelne Personenzüge wegen schwacher Benutzung über die Winterszeit aufzuheben. In der wegen der nöthigen Vorerhebungen an die äusseren Dienststellen ergangenen Verfügung ist aber ausdrücklich betont, dass hierbei ‚Arbeiterzüge, die vermöge ihrer Kurslage zur Befriedigung eines bestimmten Bedürfnisses dienen, nicht in Betracht kommen‘.

Die in dem Artikel weiter der Eisenbahnverwaltung unterschobene Absicht der Entlassung ‚einiger tausend‘ Arbeiter ‚aus Sparsamkeitsrücksichten‘ enthält gleichfalls eine grobe Verdrehung der Thatsachen. Das gerade Gegentheil ist der Fall: die Dienststellen haben Weisung erhalten, von der Entlassung von Arbeitern Abstand zu nehmen, überzählige Arbeiter an anderer Stelle (bei Eisenbahnbauarbeiten usw.) unterzubringen und Lohnherabsetzungen zu vermeiden; sollte die Unterbringung der überzähligen Kräfte an anderer Stelle auf Schwierigkeiten stossen, so hat sich die Generaldirektion der Staatseisenbahnen die anderweite Verwendung der betreffenden Arbeiter ausdrücklich vorbehalten.“

— **Dienstverhältnisse der Werkstättenvorarbeiter und Obermechaniker der württembergischen Staatsbahnverwaltung.** Das württembergische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, hat die Dienstverhältnisse der Werkstättenvorarbeiter und Obermechaniker der Eisenbahnverwaltung neu geregelt. Die Werkstättenvorarbeiter erhalten den Titel „Meister“ ohne Verbindung mit der Bezeichnung eines Handwerks. Die Meister und die Obermechaniker scheiden aus dem Arbeiterverhältniss und damit aus den Arbeiterausschüssen aus und werden als Funktionäre im Sinne des Art. 118 des Beamtengesetzes mit der Maassgabe behandelt, dass das Dienstverhältniss gemäss Art. 133a der Gewerbeordnung von jedem Theil mit Ablauf jedes Kalendervierteljahres nach sechs Wochen vorher erfolgter Kündigung aufgehoben werden kann. Sie werden unter Abnahme eines Gelöbnisses an Eidesstatt verpflichtet und es finden auf sie die allgemeinen Dienstvorschriften für die bei den württembergischen Verkehrsanstalten auf Kündigung oder auf jederzeitigen Widerruf Angestellten sinngemässe Anwendung. Die Annahme und Entlassung der Meister und der Obermechaniker sowie die Regelung ihrer Bezüge erfolgt auf den Vorschlag der Maschinen- und Werkstätteninspektionen durch die Generaldirektion der Staatseisenbahnen. Im Falle der Dienstverhinderung durch Krankheit wird das Taggeld während der ersten 14 Tage fortgereicht unter Kürzung um den Betrag der von der Krankenkasse in Gemässheit des Reichskrankenversicherungsgesetzes zu leistenden Krankenunterstützungen. Urlaub mit Fortbezahlung des Taggeldes kann den Meistern und Obermechanikern von den Inspektionsvorständen gewährt werden bis zu sechs Tagen im Kalenderjahr. Freischeine können ihnen für drei Reisen innerhalb des Kalenderjahres bewilligt werden.

— **Main-Neckarbahn.** Wie der „Reichs-Anz.“ mittheilt, ist zwischen den Regierungen von Preussen, Baden und Hessen ein Staatsvertrag über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn abgeschlossen worden. Der Staatsvertrag wird demnächst den Landtagen der betheiligten Staaten zur Genehmigung vorgelegt werden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Fahrkartensteuer.** Der vom Steuerausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses eingesetzte Unterausschuss zur Vorberathung der Gesetzvorlage über die Fahrkartensteuer hielt am 12. d. Mts. eine Sitzung ab. In ihr erstattete der Obmann des Unterausschusses einen Vortrag, worin er mehrere gegen die Einzelheiten der Vorlage geltend gemachte Bedenken erörterte. Unter anderem wurde im Vollausschusse die Einwendung erhoben, dass im Falle Bemessung der Fahrkartensteuer mit einem Prozentsatz des Fahrpreises die Bevölkerung an jenen Eisenbahnen, welche höhere Tarife haben, einen höheren Steuerbetrag werde zahlen müssen, als an den Bahnen, welche niedrigere Einheitstarife besitzen. Der Vorsitzende regte infolge dessen an, ob nicht die Steuer ohne Rücksicht auf den Fahrpreis in selbständigen Kilometersätzen bemessen werden sollte. Nach den eingeleiteten Erhebungen ständen der Durchführung einer solchen Veranlagung allerdings eisenbahntechnische Schwierigkeiten entgegen, die sich indessen wohl beheben liessen. Gegenüber den Anträgen, das Umlageprozent der ersten und zweiten Klasse im Verhältniss zur dritten Klasse zu erhöhen, wies der Obmann des Unterausschusses darauf hin, dass hierdurch die höheren Klassen schwer betroffen würden, ohne dass damit ein finanzieller Erfolg zu erzielen wäre. Bei Festsetzung eines Steuersatzes von 8 % für die dritte, 12 % für die zweite, 16 % für die erste Klasse würde sich gegenüber einer 12 prozentigen Steuer für alle Klassen eine Mindereinnahme von 2 700 000 Kronen ergeben und eine Gleichstellung der Steuereinnahmen gegenüber dem Einheitssatz erst dann stattfinden, wenn der Steuersatz für die erste Klasse mit 18 %, für die zweite mit 14 %, für die dritte mit 10 % des Fahrpreises festgesetzt würde. Die Festsetzung der Steuer in der ersten und zweiten Klasse mit höheren Prozentsätzen als in der dritten Klasse wäre übrigens um so ungerechtfertigter, als schon bei Belegung aller drei Klassen mit dem gleichen Steuerprozentsatz die höheren Klassen infolge des höheren Fahrpreises der ersten und zweiten Klasse stärker belastet werden. Der Vortragende wies weiter darauf hin, dass Bestimmungen getroffen werden müssen, wodurch auch Freikarten und Freifahrtscheine auf irgend eine Weise mit der Fahrkartensteuer belastet werden. Ausgenommen sollen hiervon nur Freikarten sein, welche im dienstlichen Interesse oder aus Gründen der Wohlthätigkeit ausgefolgt werden. Die Generaldebatte über die Gesetzvorlagen gelangte in der Sitzung vom 12 d. Mts. noch nicht zum Abschluss.

— **Die Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich.** Der zur Berathung des Antrages der Abgg. Kaftan und Genossen, betr. die Verstaatlichung der Linien der österreichischen Nordwestbahn und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn, ferner der Linien der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft eingesetzte Unterausschuss des Eisenbahnausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses hielt dieser Tage eine Sitzung, in welcher der erstattete eingehende Bericht einer gründlichen Besprechung unterzogen wurde. Ausser dem vom Berichterstatter beantragten Beschlussantrage wurden noch mehrere andere Fassungen für die zu beschliessende Entscheidung eingebracht und zur Feststellung des Wortlautes der dem Unterausschuss vorzulegenden Anträge ein Redaktionsausschuss eingesetzt, welcher in kürzester Zeit Bericht zu erstatten haben wird. Von der Regierung wurden auf Ersuchen des Obmannes die gewünschten Aufklärungen bereitwilligst gegeben und die im Laufe der Berathungen gestellten Anfragen eingehendst beantwortet.

— **Die Lage der Südbahnbediensteten.** In Beantwortung mehrerer Interpellationen theilte der Eisenbahnminister dem Abgeordnetenhause über die Lage der Südbahnbediensteten mit, dass nach dem Berichte der Südbahngesellschaft das Gehaltsschema der Südbahnbeamten nicht ungünstiger sei, als jenes der Mehrzahl der österreichischen Privatbahnverwaltungen. Auch geniessen die Beamten der Südbahn verschiedene Begünstigungen, deren Werth nicht zu unterschätzen sei. So sei ihnen die Vorrückung in höhere Gehaltsstufen in bestimmten Zeitabschnitten gewährleistet und fänden nahezu 50 % aller Vorrückungen in noch kürzeren als den festgesetzten Zeitabschnitten statt.

Ferner sei im Jahre 1898 eine ausserordentliche Abkürzung der Wartezeit um ein volles bezw. ein halbes Jahr allen Beamten bis zum Gehalte von 3 000 Kr. zugestanden worden.

Auch darin liege eine Begünstigung, dass das festgesetzte Wohnungsgeld selbst an jene Beamte voll ausbezahlt werde, welchen Dienstwohnungen zugewiesen sind, wobei für diese Wohnungen nur ein, durchschnittlich mindestens 60 % unter den ortsüblichen Preisen berechneter Miethzins zur Einhebung gelange. Als das erheblichste Zugeständniss müsse aber die bei der Südbahngesellschaft bestehende Einrichtung bezeichnet werden, der zufolge im Falle der Versetzung eines Beamten in den Ruhestand die Jahrespension nicht allein nach Maassgabe des letztbezogenen Gehaltes, sondern unter Einschluss jenes Theiles des Wohnungsgeldes, welcher einem Fünftel des Gehaltes gleichkommt, sohin von sechs Fünfteln des letztbezogenen Gehaltes berechnet wird. Trotz all dem verhehle aber die Verwaltung der Südbahn sich nicht, dass die immerfort schwieriger werdenden Lebensverhältnisse eine Aufbesserung der Bezüge auch für ihre Beamten wünschenswerth erscheinen lassen, und sei sie bemüht, diese ihre Erkenntniss nach Maassgabe der finanziellen Verhältnisse des Unternehmens in die That umzusetzen. Ob diese Erfolge aber schon in näherer Zeit zu erzielen sein werden, hänge in erster Linie von der weiteren Gestaltung der Betriebseinnahmen des Unternehmens ab, welch letztere — wie bekannt — seit einiger Zeit eine rückläufige Bewegung zeigen.

— **Die bosnischen Bahnen.** Ueber die Verhandlungen des Subkomitees des Eisenbahnausschusses für die bosnischen Bahnen (vergleiche Nr. 95 S. 1473 dieser Zeitung), welche mit der nahezu einhelligen Annahme der Vorlage abschlossen, wird von der „Deutschnationalen Korrespondenz“ folgendes mitgetheilt: „Von deutscher Seite wurde das Schwergewicht auf die Linie Arzano - Bugojno gelegt und bedauert, dass in der Vorlage diese Strecke zwar gesetzlich sichergestellt, jedoch nicht finanziell bedeckt wurde. Nach den Aufklärungen, die der Eisenbahnminister gab, wurden aber die Zweifel zerstreut, dass irgend welche Hindernisse in der Frage der Bedeckung von Seiten der ungarischen Regierung gemacht

würden. Hierbei kam auch der Gedanke zum Ausdruck, dass Oesterreich seine Verbindung mit Bosnien hauptsächlich über die Adria und Dalmatien suchen müsse, da nur auf diesem Wege alle Hindernisse vermieden werden können. Es sei daher zu befürworten, dass Dalmatien mit seinem Hinterlande Bosnien derart verbunden werde, dass auch die dalmatinischen Häfen davon Gewinn haben und in die adriatische Sackgasse auf diese Weise Leben käme. Von Seiten der dalmatinischen Vertreter wurde zwar auch eine direkte Bahnverbindung Knin-Novi gewünscht und dabei auch auf eine Verbindung Banjaluka-Jajce hingewiesen, im allgemeinen aber die Adria als beste und kürzeste Verbindung Oesterreichs mit Bosnien anerkannt. Auch die Strecke Sarajevo-Sandschak-Grenze mit der Zweiglinie nach Serbien wurde als Fortsetzung obiger Linien nicht weiter beanstandet und der gesammtstaatliche Charakter dieser Bahn anerkannt.

— **Tarifherabsetzung bei der Graz-Köflacher Eisenbahn.** Das Eisenbahnministerium hat, wie seiner Zeit berichtet wurde, an die Verwaltung der Graz-Köflacher Eisenbahn die Aufforderung gerichtet, Vorschläge wegen Herabsetzung der Tarife zu unterbreiten, da nach der Konzessionsurkunde die Voraussetzung eingetreten sei, welche das Tarifherabsetzungsrecht der Staatsverwaltung begründe. Die Verwaltung der Gesellschaft hat diese Aufforderung mit einer Eingabe beantwortet, in welcher der Eintritt dieser Voraussetzung bestritten und behauptet wird, dass es selbst für den Fall, als die in der Konzessionsurkunde vorgesehene Vorbedingung für die neuerliche Tarifermässigung gegeben wäre, es sich um ein aussergewöhnlich günstiges Jahr, also um eine vorübergehende Einnahmensteigerung handle, welche nach Ansicht der Verwaltung das Recht einer Tarifherabsetzung auf den gesellschaftlichen Linien nicht begründe. Diese Eingabe hat, wie der Eisenbahnminister in einer Interpellationsbeantwortung mittheilte, das Eisenbahnministerium zu neuerlichen Erhebungen veranlasst. Auf Grund der letzteren hat, wie verlautet, das Eisenbahnministerium vor kurzem einen Erlass an die Verwaltung der Gesellschaft gerichtet, in welchem die Einwendungen der Gesellschaft als nicht stichhaltig erklärt werden und infolge dessen die Aufforderung zur Herabsetzung der Tarife aufrechterhalten wird.

Der Verwaltungsrath hat sich mit diesem neuerlichen Erlasse der Regierung bereits beschäftigt. Nach dem gefassten Beschlusse wäre die Gesellschaft bereit, die Kohlentarife zu ermässigen, wenn die Regierung ihr gestatten würde, sich auf andere Art, insbesondere durch Erhöhung der Personentarife, schadlos zu halten. Die Gesellschaft richtet an das Eisenbahnministerium das Ersuchen um Einleitung von Verhandlungen. Nach den aufgestellten Berechnungen würde der Ausfall in den Einnahmen infolge einer Herabsetzung der Kohlentarife zwar nur 40000 Kr. für das Jahr betragen, aber die Gesellschaft verweist darauf, dass die Betriebsverhältnisse der Eisenbahn sich ungünstig gestalten, und dass die Nothwendigkeit grösserer Investitionen bestehe.

— **Die Kohlenpreise und die Eisenbahntarife.** Der Verein für die bergbaulichen Interessen im nordwestlichen Böhmen hat sich in Eingaben an das Eisenbahnministerium und das Ackerbauministerium in Betreff der Tariferhöhungen für Kohle auf den Staatsbahnen, der Aussig-Teplitzer Bahn und der Buschtěhrader Bahn gewendet. Der erhöhte Tarif wurde seiner Zeit, unmittelbar nach dem Kohlenarbeiterausstand, da die Kohlenindustrie sich in sehr günstiger Lage befand, in der Weise eingeführt, dass im Verkehr nach Norddeutschland und der Elbe sowie nach Bayern die vordem bestandene Kürzung der Fracht um die halbe Abfertigungsgebühr aufgehoben wurde. Hierdurch wurde die Braunkohlenausfuhr aus Böhmen vermindert, ohne dass im Inlande bisher ein entsprechender Ersatz gefunden worden wäre.

— **Uebernahme der Lokalbahn Cilli-Wöllan in den Staatsbetrieb.** Diese dem Lande Steiermark gehörige Lokalbahn wird bekanntlich von der Südbahn betrieben, während die beiden anschliessenden Lokalbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan im Staatsbetriebe stehen. Diese Verschiedenheit der Betriebsführung hat sich als unzweckmässig erwiesen, und es ist denn auch schon in dem Uebereinkommen, welches die Staatsverwaltung mit der Südbahn anlässlich der Genehmigung der dieser Gesellschaft bewilligten Investitionsanleihe im Jahre 1898 abgeschlossen hat, die Uebernahme der Lokalbahn Cilli-Wöllan in den Staatsbetrieb vorgesehen worden. Wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, soll nunmehr die Durchführung dieser Maassnahme in Aussicht genommen sein. Organe der Staatseisenbahnverwaltung sind derzeit mit der Besichtigung der genannten Lokalbahn und der Untersuchung des Bauzustandes derselben beschäftigt. Die auf die Uebernahme in den Staatsbetrieb bezüglichen Verhandlungen mit dem steiermärkischen Landesausschusse, welche die Betriebsübernahme der genannten Lokalbahn durch den Staat auf der üblichen Grundlage des Ersatzes der Selbstkosten zum Gegenstande haben dürften, stehen in naher Zeit bevor.

— **Bestellungen für die ungarischen Staatsbahnen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat, wie aus Budapest berichtet wird, im Sinne des Nothstands-Investitionsgesetzes jene grossen Industrieunternehmungen mit Aufträgen bedacht, bei welchen infolge des Stillstandes der gewerblichen Thätigkeit Massenentlassungen von Arbeitskräften bevorstanden. (Vergl. Nr. 85 S. 1309 d. Ztg.) Es sind dies ausser den Werkstätten der Staatsmaschinenfabriken, in welchen wie bisher auch fortan mit voller Kraft gearbeitet werden wird, insbesondere die Wagenfabrik der Ganz'schen Gesellschaft, die Weitzer'sche Fabrik in Arad, die Wagenbauanstalt in Raab, die Schlick'sche Eisengiesserei, die „Danubius"-Maschinenfabrik, die Nicholson'sche Maschinenfabrik, die Budapester Pumpen- und Maschinenfabrik und die „Vulkan"-Maschinenfabrik.

Uebrige europäische Länder.

— **Handelsaufsicht bei den französischen Eisenbahnen.** Das „Amtsblatt" hat am 12. d. Mts. eine nach dem Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten erlassene Verfügung veröffentlicht, durch welche „das Studium der Tarife und aller die Eisenbahnen angehenden wirthschaftlichen und Handelsfragen einem Direktor der Handelsaufsicht (directeur du controle commercial) für die Gesammtheit der Eisenbahnnetze von allgemeinem Interesse" übertragen wird. Ihm werden, soweit es die Handelsaufsicht angeht, unterstellt: 1. der controleur général jedes Netzes; 2. der Hauptinspektor und die besonderen Inspektoren; 3. die Kommissare der Verwaltungsüberwachung. Der Direktor der Handelsaufsicht ist von Rechtswegen Mitglied des „comité consultatif des chemins de fer" und der permanenten Sektion dieses Komitees. Er kann den Sitzungen der Komitees der einzelnen Netze beiwohnen oder sich dort durch den Generalkontrolör vertreten lassen. Er nimmt Theil an allen Sitzungen der Generalversammlungen der Eisenbahngesellschaften oder lässt sich dabei vertreten. Das sind die Hauptbestimmungen der Verfügung, deren hohe Wichtigkeit der „Temps" darzulegen sucht. Schon nach dem Erlass vom 15. November 1846 mussten alle Tarifpläne dem Minister der öffentlichen Arbeiten, den Präfekten der Departements und den „königlichen Kommissären" vorgelegt werden. Letztere wurden später durch die mit der Ueberwachung des handelsmässigen Eisenbahnbe iebes (exploitation commerciale) betrauten Inspektoren ersetzt, deren Aufgabe im Jahre 1878 dahin bestimmt wurde, dass sie nicht etwa blos, wie sie es oft thäten, die Ergebnisse aus dem Vergleich der zu erhebenden kilometrischen Grundpreise mit den wirklich angewendeten Tarifen usw. zu verzeichnen hätten, sondern zwecks tieferen Eindringens in die Verhältnisse und besserer Anregungen sich in persönliche Beziehungen mit den zu ihrer Aufklärung tauglichen Stellen, namentlich mit den Handelskammern, setzen sollten. Bei letzteren sollten sie sich über die Eisenbahnwünsche von Handel und Industrie der betreffenden Gegend unterrichten, zugleich aber auch „die Bemerkungen der einzelnen Grossindustriellen sowie selbst einfacher Privatleute sammeln, welche Gelegenheit hätten, Mängel an dem in Geltung befindlichen Tarifsystem zu bezeichnen". Ein Erlass vom 30. Mai 1895 umschrieb die „controle de l'exploitation commerciale" abermals weiter; sie sollte „alle wirthschaftlichen und Handelsfragen, die das Netz angehen", umfassen. Diese bisherige Kontrole der einzelnen Eisenbahnnetze und die daraus hervorgehenden Erfahrungen zwecks etwaiger Reformen mehr zu vereinheitlichen, ohne jedoch allzu schematisch zu verfahren, soll der Zweck der allerdings hervorragende Kenntnisse und Eigenschaften erfordernden neuen Leitungsstelle sein. Ernannt für den Posten des „directeur du controle commercial" ist der bekannte Nationalökonom George Villain, der auch über die deutschen Wirthschaftsverhältnisse tüchtige Arbeiten geliefert hat. Laut der Verfügung ist sein Gehalt auf 15000 Fr. festgesetzt und hat er denselben Rang wie die Generalinspektoren.

— **Rückkauf der schweizerischen Nordostbahn.** Nachdem der Ständerath den Rückkaufsvertrag einstimmig genehmigt, hat der Nationalrath dasselbe mit 99 gegen 2 Stimmen gethan. Vollständig gegen den freihändigen Rückkauf erklärte sich nur der Sozialdemokrat Wullschleger, weil der Bund dabei den Kapitalisten zu viel bezahle. Advokat Freuler, der namens der unzufriedenen Aktionäre eine wohl aussichtslose Anfechtungsklage anhängig gemacht, hatte an den Nationalrath eine Verwahrung gerichtet, in welcher er die Vertreter des Volkes feierlich an ihren Amtseid erinnerte und mahnte, dass sie geschworen hätten, „die Ehre der schweizerischen Nation zu wahren und die Rechte des Volkes und seiner Bürger zu schützen und zu schirmen". Trotz dieser hochtrabenden Reden

hat sich der Nationalrath um die Eingabe nicht gekümmert. Ein Redner bekämpfte sie als durchaus haltlos und bezeichnete die Einreichung der Klage als einen Schreckschuss, zum Prozess werde es nicht kommen. Der Berichterstatter verwahrte den Bund und die Bundesversammlung gegen die „Verdächtigungen" der Gegnerschaft. In der Sitzung versicherte Bundesrath Zemp, man dürfe mit aller Beruhigung der Liquidation der Nordostbahn entgegensehen, da diese keinen besonderen Schwierigkeiten mehr begegnen werde.

— **Montreux-Berner Oberlandbahn**. Das erste Theilstück dieser wichtigen Bahn, über welche in Nr. 98 S. 1525 d. Ztg. ausführliche Mittheilungen gemacht wurden, die Strecke Montreux-les Avants, wurde am 16. d. Mts. eröffnet.

— **Der Fahrkartenschwindel bei der schweizerischen Nordostbahn** wurde am 11. d. Mts. vor dem Bezirksgericht Zürich abgeurtheilt, nachdem die Untersuchung schon am 20. Juni d. J. begonnen. Von 20 Angeklagten, darunter neun Konduktöre, wurden fünf freigesprochen und 15 zu Gefängnissstrafen von fünf Monaten bis herunter zu zwei Wochen sowie Geldbussen verurtheilt. Der Vertreter der Nordostbahn, Herr Müri, führte aus, die Nordostbahn müsse verlangen, dass die Angeklagten mit aller Strenge des Gesetzes bestraft würden.

— **Bundesrath Zemp**, welcher seit zehn Jahren ununterbrochen das schweizerische Eisenbahndepartement geleitet hat, ist zum Bundespräsidenten für das Jahr 1902 gewählt. Sein Eintritt in den Bundesrath erinnert an ein wichtiges, aber nicht erfreuliches Blatt in der schweizerischen Eisenbahngeschichte. Wegen der Verwerfung des Ankaufs der Centralbahn durch die Volksabstimmung im Dezember 1891 hatte Bundesrath Welti seine Entlassung eingereicht. An seiner Stelle wurde Zemp gewählt. Er ist schon 1895 einmal Bundespräsident gewesen.

— **Italienische Eisenbahnpläne.** In der italienischen Abgeordnetenkammer verbreitete sich der Ministerpräsident Zanardelli über verschiedene wirthschaftliche Fragen und kam dabei auch auf den weiteren Ausbau der Eisenbahnen zu sprechen. Er führte aus, dass die Regierung eine Vorlage zur Herstellung einer direkten Eisenbahnlinie zwischen Rom und Neapel vorbereite, durch welche die Fahrzeit auf 2½ Stunden herabgemindert werde. Ebenso wünsche sie, dass eine direkte Linie Bologna-Florenz-Rom gebaut werden möge, um so die Fahrzeit zwischen Mailand und Neapel auf 9 Stunden abzukürzen. Durch diese Maassregel würden die Finanzen nicht in Mitleidenschaft gezogen werden, da man sich innerhalb der vom Budget gezogenen Grenzen halten und schrittweise vorgehen werde. Der Ministerpräsident drückte schliesslich seine Befriedigung darüber aus, dass alle Parteien in der Verfolgung dieser Ziele einig seien, und betonte, dass diese Einmüthigkeit es möglich gemacht habe, ein einiges Italien zu schaffen und auch in der Zukunft eine Bürgschaft für das Blühen und die Grösse Italiens bilden werde.

— **Die Arbeitszeit bei den englischen Eisenbahnen.** Das Board of Trade veröffentlicht den Bericht über die Wirksamkeit der Railway Regulation Act von 1893 für das Ende Juli 1901 abgelaufene Fiskaljahr. Der Berichterstatter, Sir Francis Hopwood, stellt fest, dass im Berichtsjahre dem Handelsamte viel weniger Klagen überreicht worden sind, als in früheren Jahren; es habe demnach den Anschein, als ob das Gesetz seinen hauptsächlichsten Zweck, der nicht darin besteht, den Arbeitern eine bestimmte Arbeitszeit zu sichern, sondern sie vor überlanger Arbeitszeit zu bewahren, erreicht hätte. Die vorgebrachten Beschwerden liessen nirgends übermässige Arbeitszeiten erkennen, und ihr Zweck war in der Regel der, eine zwölfstündige Arbeitszeit auf eine zehnstündige oder eine zehnstündige auf eine achtstündige zu vermindern. Das Handelsamt hat diese Beschwerden eingehend geprüft und ist in der Regel gegen eine regelmässige zwölfstündige Arbeitszeit aufgetreten, wenn es sich nicht um leichte Arbeit, wie bei Signalleuten auf Nebenstrecken mit geringem Verkehr, handelte. Im allgemeinen ist ein steter Rückgang in der Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten in England erkennbar.

— **Umwandlung der Londoner Untergrundbahn auf den elektrischen Betrieb.** Den Lesern ist bekannt, dass die amerikanische Westinghouse-Gesellschaft und die Firma Ganz & Co. in Budapest wegen der Umwandlung der Londoner Untergrundbahn auf elektrischen Betrieb in Wettbewerb standen. Die Westinghouse-Gesellschaft hatte sich die Zustimmung der Distriktgesellschaft zur Umwandlung gesichert und zwar wesentlich dadurch, dass sie auch die Kapitalbeschaffung gewährleistete, während die Metropolitangesellschaft in der Absicht, die Mittel selbst zu beschaffen, an Ganz & Co. festhielt. Da es aber nicht möglich ist, den Betrieb auf der Untergrundbahn, welcher einheitlich, aber mit den Betriebsmitteln beider Gesellschaften geführt wird, nach zwei verschiedenen elektrischen Systemen durchzuführen, so wurde ein Schiedsgericht unter Führung des Handelsamts einberufen, das entscheiden sollte, welches System zur Anwendung zu bringen sei. Die Amerikaner und auch die Engländer sind durchaus noch Anhänger des Gleichstromsystems, das auch Westinghouse vertrat, während Ganz & Co. die Einrichtung mit Wechselstrom in ungleich billigerer Weise treffen wollten.

Die Entscheidung des Handelsamts liegt jetzt vor und wie zu erwarten war, durchaus im Sinne der Westinghouse-Gesellschaft. Die englische Presse hält die Entscheidung auch durchaus für richtig, da thatsächlich alle elektrischen Eisen- und Strassenbahnen in England und in den Vereinigten Staaten mit niedrig gespanntem Gleichstrom betrieben würden. Ueber die Anwendung hochgespannten Wechselstromes lägen, so wird ausgeführt, nicht soviel Erfahrungen vor, dass der Wechselstrom den bewährten Gleichstrom in den Hintergrund drängen dürfte, wenn auch zukünftig etwa das mehrphasige System zur Herrschaft gelangen möchte.

Die Entscheidung hat folgenden Wortlaut:

„Nachdem gemäss Abschnitt 9 der Metropolitan-Distrikt-Eisenbahn-Akte von 1901 durch Schreiben vom 18. September dieses Jahres das in Abschnitt 9 vorgesehene Schiedsgericht zwecks Beweisaufnahme über das auf der von der Distrikt- und Metropolitangesellschaft betriebenen Untergrundbahn und den Stadt- und erweiterten Stadtlinien der beiden Gesellschaften zu wählende System einberufen hat und nachdem das Schiedsgericht dem Handelsamt ordnungsmässig Bericht erstattet und dieses den Gegenstand geprüft hat, entscheidet dasselbe hiermit und in Gemässheit des Abschnitts 9 der genannten Akte dahin: Das elektrische Betriebssystem, welches auf der genannten Linie der beiden Gesellschaften anzuwenden ist, soll dasjenige sein, über das sich der Sekretär der Distriktgesellschaft in seiner Darlegung vom 5. September d. J. verbreitet hat und das von der Gesellschaft als dasjenige bezeichnet worden ist, dessen Anwendung wünschenswerth sei und das kurzweg als das Gleichstromsystem für die elektrische Beförderung bezeichnet werden kann.

11. Dezember 1901. Francis J. S. Hopwood."

Hiermit haben die Amerikaner in England wiederum einen wichtigen Sieg errungen, der für die weitere Ausbreitung amerikanischen Einflusses in England von ausserordentlicher Bedeutung sein wird.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahn Damaskus-Mekka.** Der Sultan hat anlässlich seines Thronbesteigungsfestes eine Medaille gestiftet, um den Sammlungen für den Bau der Mekkabahn, die allmählich zu versiegen begannen, einen neuen Ansporn zu geben. Wie der „Hamb. Korr." mittheilt, wird die neue Medaille auf einer Seite die Inschrift „Spezialmedaille für Patrioten, die für die Hedschasbahn Dienste geleistet" und auf der anderen Seite eine Lokomotive, überragt von der Tughra (Namenszug) des Sultans, zeigen. Sie kann an Männer wie an Frauen verliehen werden.

— **Schantung-Eisenbahn.** Die in Tsingtau erscheinende „Deutsch-asiat. Warte" schreibt dem „Hamb. Koresp." zufolge in ihrer Nummer vom 30. Oktober über die Schantung-Eisenbahn folgendes:

Die Bahnarbeiten schreiten in letzter Zeit äusserst rasch vorwärts. Voraussichtlich wird bereits in vier Wochen die Strecke Kaumi-Chanlien eröffnet werden können. Es hat sich jetzt herausgestellt, was die Ursache der früheren Eisenbahnunruhen gewesen ist, die vor zwei Jahren zu grösseren Gefechten in der Umgegend von Kaumi führten. Vorige Woche trafen in Ta-erl-pu aus der Umgegend etwa 80 Bauern ein, um von dort nach Kaumi zu reisen. Ueber den Zweck ihrer Reise erzählten sie folgendes. Der frühere Kreisvorsteher von Kaumi, namens Tschi, habe ihnen seiner Zeit vorgeredet, durch den Betrieb der Eisenbahn würde rechts und links der Bahnstrecke in einer Ausdehnung von fünf Li alles Getreide und Gras verdorren, nichts mehr wachsen, die Häuser würden verbrannt usw. Sie wollten nun selbst nach Kaumi reisen, um sich durch eigenen Augenschein zu überzeugen, ob die Behauptung ihres früheren Kreisvorstehers auf Wahrheit beruhe. Die Bauern trafen nun vor einigen Tagen in Ta-erl-pu wieder ein und bekannten, dass sie gründlich belogen worden seien; sie hätten sich überzeugt, dass die Bahn das Wachsthum des Getreides in keiner Weise beeinflusse. Die Bahn bereite ihnen jetzt grosse Freude. Es zeigt sich hier wieder, wer in China die Urheber aller Unruhen sind: immer die Mandarine; wenn diese das Volk nicht aufhetzen, verhält es sich ruhig.

Nach einer bei der Direktion der Schantung-Eisenbahngesellschaft in Berlin eingetroffenen Depesche aus Tsingtau ist durch Bauzüge auf der Schantung-Eisenbahn gegenwärtig der Weiho, 143 km von Tsingtau, erreicht worden. Seit der am 1. d. Mts. erfolgten Betriebseröffnung der Strecke Kaumi-Tschangling befinden sich nunmehr 128 km der deutschen Eisenbahn in China im Betriebe; der Personen- und der Güterverkehr der letzten Monate weisen nicht unerhebliche Steigerungen auf.

— **Chinesische Ostbahn.** Eine höchst merkwürdige Bestimmung hat der „Köln. Ztg." zufolge die Verwaltung der chinesischen Ostbahn getroffen. Wie aus Irkutsk gemeldet wird, ist auf dem dortigen Bahnhof eine Bekanntmachung der genannten Bahn angeschlagen, wonach die Bahnverwaltung Reisende nur unter der Bedingung befördert, dass sie sich schriftlich verpflichten, keine Schadenersatzansprüche an die Bahn zu stellen, falls sie während der Eisenbahnfahrt irgendwelche Körperverletzungen davontragen. Die „Köln. Ztg." bemerkt dazu: „Das Reisen in der Mandschurei muss doch noch recht gefährlich sein, obwohl es dort keine räuberischen Chungusenbanden mehr geben soll."

— **Altersversorgung von Eisenbahnarbeitern in Amerika.** Die Chicago and North Western Railway hat eine Altersversorgung ihrer Arbeiter eingeführt, deren Kosten ausschliesslich von der Bahngesellschaft ohne jeden Beitrag der Bediensteten getragen werden. Ruhegehalt erhalten Bedienstete, die das 70. Jahr erreichten und wenigstens 30 Jahre im Dienste der Eisenbahngesellschaft standen. Bediensteten im Alter von 65 bis 70 Jahren, die gleichfalls 30 Dienstjahre haben und nicht mehr arbeitsfähig sind, kann von der Leitung des Versorgungsfonds gleichfalls Ruhegehalt zuerkannt werden. Die Höhe der Rente hängt von der Zahl der Dienstjahre und dem erhaltenen Lohn ab. Die monatliche Rente beträgt 1 % des Durchschnittslohnes der letzten 10 Dienstjahre für jedes zurückgelegte Dienstjahr, so dass bei 30 Dienstjahren 30 % des Lohnes gezahlt werden; das ist der Mindestbetrag der Rente. — Ein Arbeiter, dessen durchschnittlicher Monatslohn in den 10 Jahren vor seiner Zurruhesetzung z. B. 100 Sch. betrug und der 31 ½ Dienstjahre hat, würde 31 ½ Sch. monatliche Rente erhalten.

— **Eisenbahnunfall auf der Illinois Centralbahn (Nordamerika).** Am 15. d. Mts. früh stiessen bei Perryville ein Schnellzug und ein Güterzug zusammen, wobei 10 Personen getödtet wurden. Ein dem Güterzug angehörender Kesselwagen mit Petroleum explodirte und in dem brennenden Oel verbrannten die Trümmer der beiden Züge wie auch die Leichen der Verunglückten.

Allgemeines.

— **Elektrische Omnibuslinien.** Die Einführung des elektrischen Betriebes auf Strassenbahnen hat sich zwar sehr schnell das Feld erobert, doch wird in manchen Gegenden die Rentabilität solcher Unternehmungen durch die hohen Anlagekosten für lange Zeit ungenügend bleiben. Deshalb hat schon im Jahre 1882 die Firma Siemens & Halske Versuche unternommen, um durch Fortlassung des Schienenweges die Kosten zu ermässigen. Diese Versuche waren dann etwas in Vergessenheit gerathen, da die Firma durch die schnell zunehmende Entwickelung der elektrischen Strasseneisenbahnen sehr stark in Anspruch genommen war, und erst jetzt bot sich die Möglichkeit, zu dem inzwischen vernachlässigten Gebiete zurückzukehren. So sind in den letzten Jahren bereits mehrere elektrische Omnibusse sowohl mit als auch ohne Stromzuführung gebaut worden, doch bietet keines dieser Systeme eine glückliche Lösung der Frage. Das „Polytechnische Centralblatt" bezeichnet nun die vom Civilingeniör Schiemann in Dresden mit den Fabrikerzeugnissen der Firma Siemens & Halske erbaute elektrische Omnibuslinie im Bielathal, die seit dem Sommer dieses Jahres im Betriebe ist, als eine einfache und glückliche Lösung der Aufgabe. Wie schon in Nr. 48 d. Ztg. mitgetheilt, führt diese Linie in einer Länge von 2,8 km von Königstein in der sächsischen Schweiz in das romantische Bielathal; später soll sie bis zu dem Kurort Schweizermühle verlängert werden. Die Strecke ist meist gut chaussirt, doch befahren die Wagen auch eine mit Steinpflaster versehene Strecke in den Strassen von Königstein ohne jede Schwierigkeit. Ueber der Fahrstrasse befinden sich an Querdrähten aufgehängt zwei Fahrdrähte, statt des sonst üblichen einen, indem der zweite die sonst von den Schienen ausgeführte Aufgabe, den Strom zum Kraftwerk zurückzuführen, übernimmt. Als Fahrzeuge werden zwei schon vorhandene elektrische Omnibusse angewendet, die aber, da sie sich auf der ganzen Strecke nicht von der Kraftquelle trennen, ohne Akkumulatorenbatterien ausgerüstet sind, was ihre Betriebs- und Unterhaltungskosten wesentlich vermindert. Beim Begegnen zweier Wagen hält das eine Fahrzeug an, die Stromabnehmerstangen werden heruntergezogen und nach der Vorbeifahrt des anderen Wagens wieder an die Oberleitung angelegt, wobei ein kaum merklicher Zeitverlust entsteht. Beim Drehen eines Wagens, das sich übrigens ausserordentlich leicht und schnell bewerkstelligen lässt, wird die Stromzuführung nicht unterbrochen, was durch eine der Beschreibung beigegebene Abbildung veranschaulicht wird. Die Bielathallinie soll nicht ausschliesslich dem Personenverkehre dienen, sondern auch in Zukunft einen ganz erheblichen Güterverkehr bewältigen und zwar unter Benutzung besonderer elektrischer Lokomotiven, welche ihren Strom den gleichen Fahrdrähten wie die Omnibusse entnehmen und die Erzeugnisse der am Ende der Strecke gelegenen grossen Papierfabriken und Holzsägewerke nach dem Güterbahnhofe oder der Schiffsladerampe in Königstein befördern sollen.

Unsere Quelle bezeichnet das genannte System etwas kühn als eine „gleislose Strassenbahn", hält es für ausserordentlich anpassungsfähig und geeignet, den Bedingungen der Strecke und des Verkehres in den weitesten Grenzen Rechnung zu tragen, so dass es den Elektrizitätswerken kleinerer Städte zur Verbesserung ihrer Rentabilität aufs wärmste zu empfehlen sei.

— **Zur Brooklyner Hängebrücke** haben die Ingeniöre Duryea und Mayer, wie zu erwarten war, die von uns in Nr. 96 S. 1497 d. Ztg. erwähnte Aeusserung Lindenthal's nicht unerwidert gelassen. Sie gehen vielmehr in Nr. 45 (S. 350) des „Eng. News & Am. Ry. J." vom 7. November d. J. noch einmal auf die Sache ein.

Sie haben nichts entdeckt, was die Ersetzung der vorhandenen Aussteifungsträger durch neue rechtfertigen würde. Auch wäre eine solche Auswechselung nicht möglich ohne ernstliche und langdauernde Störung des Verkehres.

Von den „Zielen" Lindenthal's halten sie die Verringerung des Eigengewichtes für nur in geringem Maasse erreichbar. Die Verstärkung der Brücke ist als Ziel sehr wichtig, aber, nach Ansicht von Duryea und Mayer, nicht durch die von Lindenthal vorgeschlagenen Mittel herbeizuführen.

— **Selbstfahrer für Kriegszwecke.** In England haben, wie „Engineering" schreibt, die Misserfolge, welche das Kriegsamt auf manchen Gebieten erlitten hat, das letztere nicht abgehalten, die Beschaffung eines für Kriegszwecke tauglichen Fuhrwerkes mit eigener Triebkraft auf das ernstlichste zu betreiben, und die zu diesem Zwecke ergriffenen Maassnahmen sind von ebenso thatkräftiger wie zweckmässiger Art. Die Behörde hat zunächst eine besondere „Abtheilung für mechanisches Transportwesen", an deren Spitze Lord Stanley und Kapitän F. Lindsay Lloyd stehen, eingesetzt, und von dieser wurde ein Ausschreiben erlassen, in welchen drei Preise von 10 000, 5 000 und 2 000 ℳ für diejenige Fabrik ausgesetzt wurden, die zu einem auf den 4. d. Mts. anberaumten Termine den für Kriegszwecke tauglichsten Selbstfahrer vorführen würde. In diesen Wettbewerb sind 4 der grössten und leistungsfähigsten Maschinenbauanstalten eingetreten, und seit jenem Tage hat man mit der Prüfung der von ihnen eingelieferten Kraftwagen begonnen. Für diese Arbeit ist ein Zeitraum von 17 Tagen in Aussicht genommen. Das endgültige Ergebniss steht also zur Zeit noch aus. Jedoch gibt das eingangs gedachte Blatt schon jetzt eine nähere Beschreibung von verschiedenen der zur Prüfung eingelieferten Wagen und fährt dann fort: „Die Fuhrwerke werden in der Zeit bis zum 21. d. Mts. verschiedenen Proben ernstester Art unterworfen werden. Wäre ein derartiger Wettbewerb bereits vor vier oder fünf Jahren eingeleitet und durchgeführt worden, so würde der südafrikanische Krieg bei manchen Gelegenheiten ein anderes Bild gezeigt haben."

Rechtsprechung.

— **Recht auf Aussicht. Schadenersatzanspruch wegen deren Entziehung.** (Urtheile des Landgerichts Mülhausen i/E. vom 25. April 1899, Oberlandesgerichts Colmar vom 11. Dezember 1899 und 30. Oktober 1900, Reichsgerichts vom 1. Juni 1900 und 5. März 1901.) Dem Gutsbesitzer E. war zum Bau eines Bahndammes von 4,5 m Höhe ein Theil seines Parks im Zwangsenteignungsverfahren entzogen und dafür eine Entschädigung von 26 756 ℳ zugesprochen. Wegen der durch den Bahnbau und -Betrieb entstandenen Nachtheile wurde er auf den Rechtsweg verwiesen.

In der daraufhin erhobenen Klage hat er von der Reichseisenbahn 90 000 ℳ mit der Behauptung verlangt: 1. der Bahndamm entziehe seinem Gute die Aussicht und vernichte damit den durch besondere Ankäufe und Vorkehrungen erzielten besonderen Werth; 2. der frühere unmittelbare Ausgang nach der

Strasse mit seinem monumentalen Eingangsthor und Pförtnerhaus sei durch Verlegung der Strasse aufgehoben, für den von der Bahn erstellten Verbindungsweg der Aufwand für diese Bauten werthlos geworden; 3. eine mit einem Kostenaufwande von 30 000 ℳ hergestellte Brücke über die Bahn mit Auffahrtsrampe sei durch den Bahnbau unbrauchbar geworden. Der Vertreter der Reichsbahn bestritt jede Schadensersatzpflicht, da der Verlust lediglich zufällige, nicht auf einem Rechte beruhende Vortheile betreffe, insbesondere ein Recht auf Aussicht nicht bestehe.

Das Landgericht verurtheilte die Bahn zur Zahlung von 10 % des Werthes des ganzen Gutes, der auf 300 000 ℳ geschätzt ist, d. i. zu 30 000 ℳ. Diese in letzter Instanz bestätigte Entscheidung wurde insbesondere auf folgende Gründe gestützt:

Nach den Grundsätzen, welche die französische Enteignungsgesetzgebung vertritt, haftet der Staat bei einem Eingriff in das Privateigenthum für den Ersatz des ganzen dadurch verursachten Schadens. Dieser Schaden ist hier im Enteignungsverfahren soweit gedeckt, als er die Entziehung des Grund und Bodens betrifft; im übrigen erfolgte die Verweisung auf den Rechtsweg. Nach den Motiven zum Enteignungsgesetze vom 20. Juni 1887 (Denkschr. S. 11, Kamm.-Ber. S. 399) ist diese Verweisung sowie die Verfolgung der weiteren Ersatzansprüche unbestreitbar zulässig.

Wenn auch zugegeben werden muss, dass die Aussicht im allgemeinen ein zufälliger Genuss und kein Recht ist, so hindern die hier wesentlich abweichenden Verhältnisse die Anerkennung eines solchen Rechts nicht. Die Landankäufe, die oft mit sehr grossen Kosten verbunden waren, bezweckten gerade die Erhaltung der Aussicht auf das Gebirge, aus gleichem Grunde wurde von Bauten irgend welcher Art zur wirthschaftlichen Ausnutzung dieser Länder verzichtet. Die Bahn hat nun auf einem Theile dieser Flächen, welche zwangsweise dem Kläger entzogen sind, den Damm errichtet, und dadurch den Zweck der langjährigen Bemühungen vereitelt. Die Aussicht von der etwas höher gelegenen Parkallee ist aber ein Hauptvorzug des an der Banngrenze einer verrauchten Fabrikstadt gelegenen Gutes.

Die in Frage stehende Strasse ist Landstrasse, die für Städte anerkannten Grundsätze des Nachbarrechts können daher nicht Anwendung finden, auch kann eine Entschädigung bei der Strassenverlegung nicht gewährt werden.

Bücherschau.

— **Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte des Deutschen Reiches für das Jahr 1902.** 20. Jahrgang. Berlin. Verlag und Eigenthum von Julius Engelmann. Subskriptionspreis 1 ℳ 50 ₰. — Der altbewährte zweibändige Kalender enthält auch im laufenden Jahrgang wieder eine Sammlung der für den Eisenbahnbeamten im Drange des praktischen Dienstes wichtigen gesetzlichen und verordnungsmässigen Bestimmungen. Bei der sorgfältigen Auswahl, welche in dieser Beziehung getroffen worden ist, und der Handlichkeit der bequem in der Tasche zu tragenden Bändchen bildet er daher ein vorzügliches Nachschlagebuch und somit einen allezeit verfügbaren Rathgeber. Wer sich einmal an seinen Gebrauch gewöhnt hat, würde ihn nur schwer und ungern bei der täglichen Handhabung des Dienstes entbehren, und seine Anschaffung bedeutet daher für jeden eine Auslage, die sich im Laufe des Jahres in unzähligen Fällen auf das Ausgiebigste verwerthen wird.

— **Die Brennstoffe Deutschlands** und der übrigen Länder der Erde und die Kohlennoth. Von Dr. Ferd. Fischer, Professor an der Universität Göttingen. Braunschweig. Druck und Verlag von Friedrich Vieweg & Sohn. 1901. Preis 3 ℳ. — Das Buch verdankt seine Entstehung dem an der Universität Göttingen durch den Minister Freiherrn v. Rheinbaben in den Tagen vom 8. bis 17. Januar 1901 veranstalteten „Kursus für höhere Verwaltungsbeamte“, an welchem der Verfasser mit einem Vortrage über die „Kohlennoth“ betheiligt war. Der Kohlenmangel des Jahres 1900 war zu jener Zeit bereits überstanden, doch hatte der Vortragsgegenstand damit sein Interesse keineswegs verloren, und eine übersichtliche Darstellung der einschlägigen Verhältnisse aus der Feder eines kundigen Fachmannes ist jedenfalls auch heute noch eine willkommene Erscheinung auf dem Büchermarkte. Ohne in die Einzelheiten der für unser gesammtes Verkehrsleben so überaus wichtigen Frage einzugehen, wollen wir hier nur bemerken, dass die Entwickelung und der heutige Stand der Kohlenförderung in den wichtigeren Ländern der Erde vom Verfasser in erschöpfenden Einzeldarstellungen vorgeführt und in einer graphischen Tafel veranschaulicht wird. Was die häufig besprochene Frage einer möglichen Kohlenerschöpfung anlangt, so schliesst sich das Buch in diesem Punkte den vom Professor Frech gewonnenen Ergebnissen an, nach welchen die Kohlen des Waldenburg-Schatzlarer Reviers voraussichtlich noch für eine Förderungsdauer von 200 bis 300 Jahren, diejenigen des Aachener, des belgischen, des Saarbrücker und des Ruhrreviers auf 600 bis 800 Jahre und diejenigen Oberschlesiens noch für mehr als 1 000 Jahre ausreichen werden. Am Schlusse wird dann noch auf die Wichtigkeit einer sachgemässeren Ausnutzung der Brennstoffe gegenüber der bisherigen Ausnutzungsweise mit allem Nachdrucke hingewiesen, indem dadurch alljährlich viele Millionen Tonnen Kohlen erspart werden könnten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 2. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 13,2 km lange Strecke Brackwede-Schloss Holte der königlichen Eisenbahndirektion Münster ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Gotha-Ohrdruf zwischen den Stationen Emleben und Georgenthal neu errichtete Personenhaltepunkt Petriroda wird am 1. Januar 1902 eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 97 — Inser.-Nr. 3234 — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. Dezember d. J. ist die an der Lokalbahn Krakau-Kocmyrów zwischen den Stationen Dabie-Piaski und Czyzyny im Kilometer 5,1 gelegene Personenhaltestelle Wieczysta eröffnet worden.

Schliessung und Wiedereröffnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Am 1. Dezember d. J. sind die an der Linie N.-Kanizsa-Lujta Szent Miklós Landesgrenze zwischen den Stationen Oszkó und Molnári bezw. der Station Molnári und der Haltestelle Hermán gelegenen Haltestellen Vasvár und Dömötöri, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet waren, als solche geschlossen und mit derselben Benennung — und zwar Vasvár im Kilometer 119,462 und Dömötöri im Kilometer 108,245 — als Stationen für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die genannten Stationen sind auch als Viehverladestationen eingerichtet worden. In beiden Stationen können Güter, deren Abfertigung eine Stirnverladerampe erfordert, weder auf- noch abgegeben werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 15. Dezember d. J. ist die an der Berliner Ringbahn gelegene Station Frankfurter Allee (Berlin) auch für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Galánta-Zsolna zwischen den Stationen Vág-Ujhely und Melcsicz gelegene Station Bohuszlavicz, welche bisher als Haltestelle nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr diente, ist am 1. November d. J. — mit Ausnahme von lebenden Thieren — für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Der an der Strecke Bünde-Sulingen liegende Haltepunkt Preuss. Ströhen erhält vom 1. Januar 1902 ab die Bezeichnung Neuer Krug.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 374 vom 12. Dezember d. J. und Nr. I 382 vom 11. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und

dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, die französische Nord-, Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, betreffend (Nr. I 374) Aenderungen der Uebersicht der Verbindungsstrecken, welche sich infolge des Eintritts der französischen Nord-, Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in den Vereins-Reiseverkehr nöthig machen (abgesandt am 13. Dezember d. J.); (Nr. I 382) Theilnahme der französischen Nordbahn an dem Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 13. Dezember d. J.).

Nr. I 383 vom 12. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Protokoll des Unterausschusses zur Vorberathung des Antrages auf Aenderung der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (Ziffer 14 Abs. 1), Cöln, am 28. November 1901 (abgesandt am 14. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Wegen Dammrutschungen ist die zum 16 d. Mts. in Aussicht genommene Betriebseröffnung der Neubaustrecke Bremervörde-Buchholz bis auf weiteres verschoben worden.

Die Frachtsätze für den Personen-, Güter- und Viehverkehr für die Stationen der Neubaustrecke Bremervörde-Buchholz sowie die über diese Neubaustrecke in dem berechneten Nachtrage 17 zum Gruppentarif IV und in dem Nachtrage 9 zum Gütertarif für den nordwestdeutsch-mitteldeutschen Güterverkehr enthaltenen anderweiten Tarifkilometer für die Stationen der Strecken Stubben-Geestemünde-Spieka-Langen-Bederkesa und Geestemünde-Bremervörde-Stade treten ebenfalls bis auf weiteres nicht in Kraft.

Hannover, den 12. Dezember 1901. (3315)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Bezeichnung von Stationen.

Kostener Kreisbahnen.

Zur Vermeidung von Verwechselungen ist der diesseitigen Station

Kunowo

mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde die Bezeichnung „a/O." (an der Obra) beigelegt worden.

Berlin, den 16. Dezember 1901. (3316)
Die Direktion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 18. Dezember d. J. ab verkehren auf der Strecke Ilmenau-Plaue und zurück zwei neue gemischte Züge mit Personenbeförderung in 2. bis 4. Wagenklasse, nämlich:

Zug 875 Ilmenau-Plaue.

Ilmenau	ab	8.07 Vormittags
Roda	„	8.15 bis 8.15
Elgersburg	„	8.21 „ 8.22
Martinroda	„	8.31 „ 8.31
Plaue	an	8.43 Vormittags.

Zug 876 Plaue-Ilmenau.

Plaue	ab	5.55 Nachmittags
Martinroda	„	6.15 bis 6.16
Elgersburg	„	6.30 „ 6.31
Roda	„	6.39 „ 6.40
Ilmenau	an	6.50 Nachmittags.

Erfurt, im Dezember 1901. (3317)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 1. Januar 1902 tritt zum Heft 1 des Verbandsgütertarifs der Nachtrag 8 und zum Heft 2 der Nachtrag 9 in Kraft. Durch dieselben werden die Stationen: Volpriehausen des Direktionsbezirks Cassel, Leutzsch und Miltitz b/Leipzig des Direktionsbezirks Halle, Patschkau des Direktionsbezirks Breslau, Güstrow, Rostock (F. F., Centralbhf. und Hafen), Schwerin i/Mecklbg. und Wismar der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, ferner die Stationen Guten-Germendorf und Kehrberg des Direktionsbezirks Stettin (letztere nur mit Sätzen des Spezialtarifs III) und die Station Katzhütte des Direktionsbezirks Erfurt (mit Sätzen des Ausnahmetarifs 19 für thüringische etc. Waaren) in den Verbandsverkehr einbezogen. Ausserdem enthalten diese Nachträge noch anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Ahden, Brenken, Büren, Tudorf und Wewelsburg des Direktionsbezirks Cassel sowie Berichtigungen und Ergänzungen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 12. Dezember 1901. (3318)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Januar 1902 treten im Tarif Theil II, Heft 1 nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Holz des Spezialtarifs II) in Kraft:

Von / Nach	Lungitz k. k. St. B.	St. Georgen a. d. Gusen k. k. St. B.
	Pfennige für 100 kg	
Saalfeld K. E. D. E.	146	147

Breslau, den 7. Dezember 1901. (3319)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Am 1. Januar 1902 tritt der Nachtrag I zum Tarif für den Elbumschlagsverkehr West-Oesterreich-Riesa-Elbkai in Kraft, der neben verschiedenen Ermässigungen auch Erhöhungen von Frachtsätzen enthält. Nähere Auskunft hierüber kann schon jetzt von unserem Verkehrsbüreau (Wienerstr. 4) eingeholt werden. Soweit Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die jetzigen Frachtsätze und Bestimmungen noch bis 15. Februar 1902 in Kraft.

Dresden, den 13. Dezember 1901. (3320)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit erhalten im Gruppentarif I, im ostdeutschen Gütertarif (I/II) und im Berlin-Stettin-nordostdeutschen Gütertarif (I/III) die Anwendungsbedingungen des Seehafenausnahmetarifs E für Eisen und Stahl unter 3 folgende Fassung:

Die Ausnahmesätze, deren Anwendung nicht an die Bedingung der überseeischen Ausfuhr geknüpft ist, gelten nur für Sendungen, die auf den nachstehenden Hafenstationen entladen und mit Landfuhrwerk oder zu Schiff abgefahren, also von der Hafenstation nicht unmittelbar mit der Eisenbahn weiter befördert werden.

Bromberg, den 12. Dezember 1901. (3321)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 gelangt der Nachtrag IX zur Einführung. Derselbe enthält: Aenderung und Ergänzung der Allgemeinen Tarife und der Ausnahmetarife, ferner Stationsnamenänderung.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Februar 1902.

München, den 12. Dezember 1901. (3322)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Januar 1902 tritt zum Tarifheft 5 vom 1. Mai 1900 ein Nachtrag II in Kraft, enthaltend insbesondere:

1. Aufnahme verschiedener niederländischer Stationen,
2. ermässigte Sätze für Fische von den Stationen s'Gravenhage, Leiden, Maasluis, Schiedam, Vlaardingen und Ymuiden,
3. Beschränkung der Frachtermässigung für Fische und Heringe auf die Beförderung als Frachtgut,
4. Beschränkung der Frachtermässigung für neue leere Obstkörbe auf Sendungen von Stationen des Direktionsbezirks Cöln.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1902 gültig.

Der Nachtrag ist zum Preise von 10 ₰ von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Cöln, den 10. Dezember 1901. (3323)
Namens der betheiligten Verwaltungen königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die neueröffneten württembergischen Stationen Baiersbronn, Freudenstadt Stadtbahnhof, Friedrichsthal i. Württ. und Klosterreichenbach in den Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 12. Dezember 1901. (3324)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Am 1. Januar 1902 wird die Station Holzhausen-Zuckelhausen der königl. sächsischen Staatseisenbahnen in den Verband aufgenommen.

Der Frachtberechnung sind bis auf weiteres die Entfernungen der Station Liebertwolkwitz abzüglich 2 km zu Grunde zu legen.

Breslau, am 12. Dezember 1901. (3325)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Am 1. Januar 1902 tritt zum Tarifheft 1 vom 1. März 1899 der Nachtrag VII und zum Tarifheft 2 vom 1. August 1900 der Nachtrag II in Kraft.

Die Nachträge enthalten neue Frachtsätze des Klassentarifs, sowie neue und ermässigte Frachtsätze einzelner Ausnahmetarife.

Durch den Nachtrag VII treten auch einige Tariferhöhungen ein, die erst vom 15. Februar n. J. ab gelten.

Druckstücke des Nachtrags VII zum Heft 1 können zum Preise von 0,15 ℳ = 0,18 Kronen, Druckstücke des Nachtrags II zum Heft 2 zum Preise von 0,10 ℳ = 0,12 Kronen bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 12. Dezember 1901. (3326)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1902 tritt zu den Heften 1–4 der Abtheilung A vom 1. April 1895 der Nachtrag 8 in Kraft. Derselbe enthält neben einzelnen Berichtigungen usw. Frachtsätze für Wagenladungen im Verkehr mit Kaarst, Station des Direktionsbezirks Cöln.

Der Nachtrag zum Heft 2 enthält ausserdem Frachtsätze zwischen Belfeld und Renver, Stationen der niederländischen Staatsbahn, und Dalheim, Rheindahlen und Wegberg, Stationen des Direktionsbezirks Cöln, sowie zwischen Heerlen, Kerkrade-Rolduc, Nuth, Schinnen und Spaubeek, Stationen der niederländischen Staatsbahn, und den Stationen der Strecke von Cöln-Deutz bis Niederlahnstein des Direktionsbezirks Cöln.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, bei welchen die Nachträge zum Preise von je 10 ₰ bezogen werden können.

Cöln, den 11. Dezember 1901. (3327)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit treten in den Seehafenausnahmetarifen D und D 1 des Gütertarifs der Gruppe I (Bromberg, Danzig, Königsberg) im Verkehr von der Station Dt.-Krone Ost nachstehende Frachtsätze in Kraft:

a) im Ausnahmetarif D für Dextrin, Stärke, Stärkemehl usw.

nach Danzig lege Thor	0,84 ℳ
„ „ Oliva „	0,85 „
„ „ Weichselbahnhof	0,86 „
„ Königsberg i/Pr. Ostbahnhof	1,23 „
„ Neufahrwasser	0,86 „

b) im Ausnahmetarif D 1 für Kartoffelstärkefabrikate

nach Danzig lege Thor	0,60 ℳ
„ „ Oliva „	0,60 „
„ „ Weichselbahnhof	0,61 „
„ Königsberg i/Pr. Ostbahnhof	0,87 „
„ Neufahrwasser	0,62 „

Für die Anwendungen gelten die bestehenden Ausfuhrkontrolvorschriften.

Bromberg, den 9. Dezember 1901. (3328)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. d. Mts. tritt zu dem vom 1. April 1899 gültigen Tarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 9 in Kraft, welcher den entsprechend vervollständigten Neudruck der Kilometertafel I sowie Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 11. Dez. 1901. (3329)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Die Station Isselburg-Anholt wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab in die Tarifklassen 6 und 7 I (für Eisen etc. der Spezialtarife I und II) aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 11. Dezember 1901. (3330)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil IV, Heft 4 des Verbands-Gütertarifes.)

Am 1. Januar 1902 gelangt für die Beförderung von Schnittholz sowie Eisenbahnschwellen aus Galizien und der Bukowina nach süddeutschen Stationen ein neuer Holzausnahmetarif unter der Bezeichnung Theil IV, Heft 4 zur Einführung.

Hierdurch wird der im Gütertarif Theil II, Heft 10 vom 1. Dezember 1898 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 55 für Holz aufgehoben und ersetzt.

Soweit jedoch hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 14. Februar 1902 in Kraft.

Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen sowie bei dem Materialdepot der k. bayer. Staatseisenbahnen zum Preise von 0,20 ℳ = 0,25 Kr. zu beziehen.

München, den 12. Dezember 1901. (3331)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1901 werden die württembergischen Stationen Baiersbronn, Freudenstadt Stadtbahnhof, Friedrichsthal in Württemberg, Klosterreichenbach und Laichingen sowie die Stationen Donzdorf, Nenningen und Weissenstein bei Süssen mit dem Tage ihrer Betriebseröffnung in den Kohlentarif Nr. 7 aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren. (3332)

St. Johann-Saarbrücken, 11. Dez. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Der durch unsere Bekanntmachung vom 14. Mai d. J. für die Zeit bis Ende Dezember 1901 eingeführte ermässigte Theilfrachtsatz vom Schnittpunkt bis Station Policka von 85 Heller für 100 kg (Schnitttafel II, Seite 9 des Tarifs) bleibt auch vom 1. Januar 1902 ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 in Geltung.

Breslau, den 9. Dezember 1901. (3333)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1902 tritt der Nachtrag V zum Heft 4 des Tarifs für den sächsisch-österreichisch-ungarischen Verband in Kraft. Er enthält eine geänderte Fassung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs für Getreide etc., Kleie und Oelkuchen etc., neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs a (Getreide usw.) für die Stationen Olmütz (k. k. St. B.), Olmütz-Hodolein und Saar i. Mähren der k. k. österr. Staatsbahnen sowie für Schlappenz (Oe. N. W. B.), ferner Ergänzungen und Berichtigungen. Insoweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Januar 1902 in Kraft. Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich.

Dresden, den 17. Dez. 1901. (3334)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. Januar k. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag X in Kraft. Der Nachtrag enthält Erweiterung der Ausnahmetarife 6 a (Erze), 6 d (Konverterschlacken etc.), 13 A (Schwefelsäure) und 24 (Heu und Stroh), theilweise geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 27 (Zucker) sowie Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 55 (Düngemittel). Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 ₰ oder 6 Heller zu haben.

Breslau, den 9. Dezember 1901. (3335)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien und Zellerndorf.

Die bisher bestandenen niedrigeren Sätze für Kohlen und Koks von den Stationen Zabrze Koksanstalt und Ludwigsglück nach Salzburg und Ischl bleiben unter den bisherigen Bedingungen auch vom 1. Januar 1902 ab bis auf weiteres,

längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 in Kraft.

Kattowitz, den 10. Dez. 1901. (3336)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
(Einführung des Nachtrages I zum Tarife Theil II, Heft 1.)

Mit 1. Januar 1902 tritt zum Tarife, Theil II, Heft 1 für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung der besonderen Bestimmungen.
2. Erweiterung des Ausnahmetarifes 7 A (Eisen).
3. Erweiterung des Ausnahmetarifes 7 B (Eisenwaaren).
4. Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 14 (Zucker).
5. Erweiterung des Ausnahmetarifes 16 (Geflügel).
6. Ergänzung des Kilometerzeigers.
7. Berichtigungen.

Exemplare des vorerwähnten Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 Heller = 9 ₰ erhältlich.

Wien, am 4. Dezember 1901. (3337)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.
Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Januar 1902, und insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 gelangen folgende Tarifnachträge zur Einführung, und zwar:

a) Nachtrag I zu dem vom 1. Oktober 1901 gültigen Tarife, Theil II, Heft 1, des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes.
b) Nachtrag I zu dem vom 1. Oktober 1901 gültigen Tarife, Theil II, Heft 2, des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes.

Diese beiden Nachträge enthalten verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife, jener ad a) ausserdem neue Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Die neuen Nachträge werden sowohl bei der gefertigten Generaldirektion, als auch bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von
ad a) 2 Kronen,
ad b) 20 Hellern
per Stück erhältlich sein.

Prag, am 11. Dezember 1901. (3338)
Die Generaldirektion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Vergebung einer eisernen Brückenkonstruktion.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntnissnahme, dass die in dem diesseitigen Ausschreiben vom 16. November d. J. auf den 23. Dezember d. J. festgesetzte Frist zur Einreichung von Entwürfen und Angeboten behufs Lieferung und Aufstellung des Eisenwerkes für eine Drehbrücke über den Industriehafen in Mannheim **bis zum 20. Januar 1902, Vormittags 10 Uhr**, verlängert worden ist, an welchem Tage nunmehr die Eröffnung der Angebote in Anwesenheit der erschienenen Bewerber stattfinden wird.

Karlsruhe, den 10. Dez. 1901. (3339)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Auf der Haltestelle Püsselbüren zwischen Osnabrück und Rheine soll ein Signalstellwerk aufgestellt werden. Verdingungstermin am 28. Dezember 1901, Vormittags 11½ Uhr. Angebotsformulare nebst Bedingungen sind von uns gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ baar zu beziehen.

Zuschlagsfrist 6 Wochen. (3340)
Eisenbahnbetriebsinspektion 2 Osnabrück.

Die Lieferung von Oberbau- etc. Geräthen soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 8. k. Mts., Vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. k. Mts.

Magdeburg, den 14. Dezember 1901. (3341)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr 1902 für die königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar:

A. 384 Achswellen, 2 Radgerippe, 1876 Radreifen aus Tiegelflussstahl, 156 Flussstahlscheibenräder für Bahnmeisterwagen;

B. 48 000 kg Leinöl, 24 000 kg Terpentinöl, 39 000 kg Bleiweiss, 2 800 kg Bleiglätte, 4 600 kg Bleimennige, 4 000 kg Zinkweiss (unter B. zu liefern bis 1. Oktober 1902).

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 10. Januar 1902, zu A. Vormittags 11 Uhr, zu B. Vormittags 11½ Uhr.

Zuschlagsfrist bis 11. Februar 1902.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden abgegeben gegen Einsendung von
75 ₰ für A. / 50 „ „ B. (von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden)
vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 12.

Hannover, den 16. Dezember 1901. (3342)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von Betriebsmaterialien der Gruppen A VI und VII für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar:

700 kg Hanf, 50 kg Hanfgarn, 4 500 kg Bindfaden, 1 500 kg Plombenschnur, 1 500 m Bremsleinen, 35 000 m Lampendochte, 220 kg Fadendochte, baumwollenes Dochtgarn, 1 700 Stück Harzfackeln, 18 800 kg grosse Plomben, 200 kg kleine Plomben für Luftdruckbremsen, 12 800 m Packleinwand, 7 700 kg Heede (Werg), 8 600 kg weissleinene Putzlappen, 41 000 Stück Putztücher aus ungebleichtem baumwollenen Garn, 25 000 Stück Putztücher aus Seidenabfall, 8 200 Stück Scheuertücher zum Reinigen der Fussböden, 8 450 Stück Putzleder (Fensterleder), 581 000 kg bunte Putzbaumwolle und 400 000 kg weisse, ungewaschene Putzbaumwolle.

Die Lieferung ist für das Etatsjahr 1902 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote Dienstag, den 31. Dezember 1901, Vormittags 11 Uhr, im Rechnungsbüreau, Abtheilung M. hier, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss.

Zuschlagsfrist bis zum 21. Januar 1902.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 80 ₰ von dem oben genannten Büreau abgegeben. Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden.

Hannover, den 12. Dezember 1901. (3343)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Verdingung.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen für die Verbreiterung der Nahebrücke bei Münster a/Stein (Strecke Bingerbrück-Kirn) im Gesammtgewichte von 326,51 t Flusseisen, 1,7 t Gussstahl und 15,56 t Flussstahlguss soll öffentlich verdungen werden.

Das Massen- und Preisverzeichniss nebst Gewichtsberechnung, besonderen Bedingungen und 6 Blatt Zeichnungen kann durch unser Centralbüreau hier gegen portofreie Einsendung von 6,50 ℳ in baar (nicht Briefmarken) bezogen werden, auch liegt dasselbe nebst der Gewichts- und Festigkeitsberechnung sowie den für die Ausführung maassgebenden allgemeinen und besonderen Bedingungen im Zimmer 124 unseres Verwaltungsgebäudes hier (Rhabanusstrasse 1) zur Einsichtnahme offen.

Verschlossene, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum Eröffnungstermine, welcher in Gegenwart etwa erschienener Bieter am Sonnabend, den 4. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr, im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, postgeldfrei an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Mainz, im Dezember 1901. (3344)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirke aus dem Oberbau angesammelten Altmaterialien ist auf den 28. d. Mts., Vormittags 11 Uhr — im Geschäftszimmer Nr. 51 des Direktionsgebäudes — Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau hierselbst, Empfangsgebäude, Zimmer Nr. 2, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis zum 18. Januar 1902.

Kattowitz, den 9. Dezember 1901. (3345)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 100. | 21. Dezember 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen der Weihnachtsfeiertage erscheint die nächste Nummer erst am 28. d. Mts.

Die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen in den Jahren 1898 und 1899.

Im Anschluss an die früheren Mittheilungen (vergl. Jahrg. 1899 Nr. 12/13 und 94, Jahrg. 1900 Nr. 89 d. Ztg.) sollen jetzt für die gleichen Bahnnetze die Betriebsergebnisse der Jahre 1898 und 1899 einer Erörterung unterzogen werden. Dabei ist vorweg zu bemerken, dass Aenderungen oder Erweiterungen einschneidender Art, die etwa einen Vergleich ausschliessen könnten, nicht vorgefallen sind; es sind lediglich die Erscheinungen einer organischen Entwickelung, die uns in den folgenden Tabellen entgegentreten.

I.

Die Längenverhältnisse sind in Tabelle 1 zusammengestellt.

Tabelle 1.

Länder	Bahnen	Betriebslänge in Kilometern		Zunahme 1899 gegen 1898	zwei- und mehrgleisige Strecken (Eigenthumslänge) 1899		Nebenbahnen (Eigenthumslänge) 1899	
		1898	1899	%	km	%	km	%
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	29 868	30 256	1,30	12 166	40,32	10 183	33,75
	badische Staatsbahnen	1 548	1 560	0,77	633	49,18	248	19,27
	bayerische Staatsbahnen	5 524	5 605	1,47	1 779	31,29	1 608	28,28
	württembergische Staatsbahnen	1 709	1 748	2,28	389	22,25	158	9,04
	sächsische Staatsbahnen	2 586	2 598	0,46	804	31,32	787	30,66
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	1 773	1 798	1,41	997	55,92	315	17,66
	deutsche Privatbahnen	3 693	3 849	4,22	688	17,79	2 632	68,05
	alle deutschen Bahnen	48 498	49 253	1,56	17 584	35,86	16 805	34,27
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz der Lokomotiveisenbahnen	33 674	34 867	3,54	3 561	10,40	12 786	36,37
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	1 707	1 734	1,58	598	34,49	109	6,29
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	4 013	4 059	1,15	1 548	38,14	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	37 423	37 776	0,93	15 638	41,40	—	—
Schweiz	Gesammtnetz der Lokomotiveisenbahnen	3 798	3 859	1,61	502	13,01	—	—
Grossbritannien und Irland	Gesammtnetz	34 849	34 915	0,19	19 271	55,19	—	—

Die Bedeutung dieser Zahlen liegt, wie wiederholt bemerkt werden muss, hauptsächlich darin, dass sie die Unterlagen für die Beurtheilung der Betriebsergebnisse abgeben; denn wenn bei deren Darstellung auch die Gesammtzahlen stets auf die Längeneinheit eines Kilometers bezogen worden sind, so liegt es doch auf der Hand, dass in vielen Beziehungen die kleineren Netze aus ihrem geringeren Umfang heraus gegenüber den grossen Unternehmungen im Nachtheil sind, ein Moment, das beim Vergleich nicht ausser Acht gelassen werden darf. Unter sich sind diese Längenangaben dagegen nur in beschränktem Maasse vergleichsfähig, da die darin zusammengefassten Bahnnetze sich aus verschiedenen Einzelbestandtheilen zusammensetzen. So sind für Deutschland nur die vollspurigen Haupt- und Nebenbahnen aufgeführt, während für Oesterreich-Ungarn, die Schweiz und Grossbritannien die Gesammtheit der dem öffentlichen Verkehr dienenden, sich von Ort zu Ort ziehenden Lokomotiveisenbahnen berücksichtigt worden ist; aus Frankreich haben nur die Hauptbahnen (chemins de fer d'intérêt général) herangezogen werden können, wie auch aus Belgien die Ergebnisse der allerdings nur wenig bedeutenden Privatbahnen fehlen. Selbst die deutschen Zahlen beruhen nicht auf sachlich gleichartigen Grundlagen; denn ein sehr grosser Theil der Linien, die ausserhalb Preussens nach Lage der Gesetzgebung als Nebenbahnen bezeichnet werden, sind im grössten Bundesstaat auf Grund des 1892er Gesetzes als Kleinbahnen, genauer als nebenbahnähnliche Kleinbahnen konzessionirt und dem Privatbetriebe überlassen worden.

Auf der Einbeziehung der Lokalbahnen beider Reichshälften beruht es, dass das Netz der österreichisch-ungarischen Monarchie wie in den Vorjahren so auch diesmal verhältnissmässig eine so hohe Vermehrung, um 3,54 %, aufweist, wie auch andererseits der geringe Bestand an mehrgleisigen Strecken zu gutem Theil dadurch seine Erklärung findet. Die Zunahme der deutschen Privatbahnen entfällt ausschliesslich auf Nebenbahnen, die jetzt 18 % der Privatbahnen ausmachen und den Antheil der mehrgleisigen Strecken von 18,56 % auf 17,79 % herabgedrückt haben. Auch bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen sind fast nur Nebenbahnen dem Betrieb übergeben worden, und wenn der Antheil der mehrgleisigen Strecken sich trotzdem von 40,02 auf 40,32 % gehoben hat, so zeigt dies den weiteren Ausbau des Hauptbahnnetzes in der Richtung der vergrösserten Leistungsfähigkeit; von den Hauptbahnen der Betriebs- und Finanzgemeinschaft, die 19 988 km umfassten, waren 60,9 % mit mindestens zwei Gleisen versehen — eine Ausstattung, die nur noch von den elsass-lothringischen Hauptbahnen mit 67,9 % übertroffen wird, während die französischen chemins de fer d'intérêt général, die allerdings auch einige in Deutschland vermuthlich als Nebenbahnen charakterisirte Linien in sich begreifen, es nur auf 41,4 % gebracht haben. Leider ist für Grossbritannien und Irland eine Ausscheidung der verschiedenen Arten nicht möglich; immerhin lässt die hohe Antheilziffer der mehrgleisigen Strecken die bekannte Thatsache erkennen, dass dort der Ausbau von Doppelgleisen sehr weit vorgeschritten ist. An Strecken mit drei, vier und noch mehr Gleisen besitzen die preussisch-hessischen Staatsbahnen 120,5 km, die oldenburgischen Staatsbahnen 3,5 km und die sächsischen Staatsbahnen 8,6 km, Deutschland im ganzen also 132,6 km, Grossbritannien und Irland dagegen 1 343,5 km.

Will man die Eisenbahnausstattung der einzelnen Länder, d. h. das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Fläche und Bewohnerzahl, mit einander vergleichen, so darf man natürlich nicht die Verwaltungseinheit zu Grunde legen, sondern muss sich an die Fläche des Gebietes halten und nach Möglichkeit die dabei zu berücksichtigenden Bahnen nach einheitlichem Maassstab bestimmen. Diese Aufgabe ist jetzt, wenn auch nicht mit unbedingter, so doch mit hinreichender Genauigkeit zu lösen, seitdem der Verein Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen mit amtlicher Unterstützung eine Statistik der deutschen Kleinbahnen aufgenommen und damit den Umfang der hier in Betracht kommenden, sogen. nebenbahnähnlichen Kleinbahnen annähernd festgestellt hat (vergl. „Zeitschrift für Kleinbahnen" 1901 S. 473 und 653). Denn nimmt man diese Bahnen noch zu den Haupt- und Nebenbahnen hinzu und fasst man für Frankreich die chemins de fer d'intérêt général und die d'intérêt local mit den tramways pour voyageurs et marchandises zu einer statistischen Einheit zusammen, so erhält man Netze, die sowohl unter sich, als auch mit den Bahnnetzen der anderen Länder Westeuropas vergleichbar sind; dann werden alle Schienenwege, die dem öffentlichen Verkehr dienen, zusammengefasst, mit Ausnahme der unter besonderen Bedingungen stehenden Strassenbahnen der Städte und deren nächster Umgebung. Allerdings ist die deutsche Kleinbahnstatistik auf das Ende des Jahres 1900 abgestellt; der Unterschied gegen das sonst hier genommene Jahr 1899 ist aber um so geringer, als nicht wenige Bahnen trotzdem nur für das Jahr 1899 ihre Angaben gemacht haben, und er kann sich nur auf wenige hundert Kilometer belaufen, was das Verhältnissbild nicht verschiebt. Dann ergibt sich folgende Zusammenstellung:

Tabelle 2.

Deutschland	Arten von Bahnen: Hauptbahnen	Nebenbahnen: vollspurige	Nebenbahnen: schmalspurige	nebenbahnähnliche Kleinbahnen	Gesammtheit der Bahnen	es entfallen auf 100 qkm	es entfallen auf 10 000 Einwohner
Preussen . .	18 337	11 127	471	4 728	34 662	9,9	10,3
Bayern . . .	4 590	1 952	83	—	6 625	8,7	10,9
Sachsen . . .	1 756	664	422	—	2 843	19,0	7,0
Württemberg .	1 459	150	110	—	1 719	8,8	8,0
Baden	1 361	390	220	43	2 013	13,3	11,2
Elsass-Lothringen . . .	1 289	329	158	—	1 776	12,2	10,5
übrige Staaten	3 378	2 207	249	194	6 029	11,6	10,6
zusammen	32 170	16 819	1 713	4 965	55 668	10,3	10,1
	Chemins de fer d'intérêt général	Chemins de fer d'intérêt local	Tramways pour voyageurs et marchandises				
Frankreich . .	37 776	4 430	2 569		44 775	8,3	11,5
	Hauptbahnen	vollspurige Nebenbahnen	schmalspurige Nebenbahnen				
Oesterreich-Ungarn . .	21 448	12 329	457		34 233	5,5	7,5
Holland mit Luxemburg .	—	—	—		3 189	9,0	6,1
Belgien . . .	—	—	—		6 194	21,0	9,3
Schweiz . . .	—	—	—		3 769	9,1	12,4
Grossbritannien u. Irland	—	—	—		34 868	11,0	8,6

Hiernach ist das Industrieland Belgien mit dem dichtesten Schienennetz überzogen. Ihm folgt unmittelbar das Königreich Sachsen, dann in weiterem Abstand Baden und Elsass-Lothringen sowie das britische Königreich, während in Preussen und vollends in Bayern und Württemberg die ausgedehnten Bezirke, die noch rein landwirthschaftlich genutzt werden und daher weniger Verkehr als industriell vorgeschrittene Gebiete verursachen, den Stand der Eisenbahnausstattung noch niedriger halten; das Ruhrrevier allein besitzt dagegen nicht weniger als 33,5 km auf 100 qkm Fläche. Deutschland als Gesammtheit wird nur von Belgien und von Grossbritannien und Irland in der Dichtigkeit des Schienennetzes übertroffen; Frankreich steht noch hinter der Schweiz und hinter Holland zurück, während Oesterreich-Ungarn, seiner wirthschaftlichen Entwicke-

lung entsprechend, von den hier verglichenen Staaten das weitestmaschige Netz aufweist. Die Beziehung auf die Fläche des Gebietes ist aber in kultivirten und allenthalben besiedelten Ländern das entscheidende Merkmal, zu dessen Erklärung das Verhältniss zur Bevölkerungsgrösse dienen mag; umgekehrt wie in Erdtheilen, die noch im Anfang der wirthschaftlichen Erschliessung stehen, da hier naturgemäss nur die bereits vorhandene Bevölkerung als Ausfluss des erreichten Besiedelungsgrades einen Vergleichungsmaassstab abgibt.

II.

Die Betriebsergebnisse sind, soweit Material darüber vorhanden ist, in den folgenden Uebersichten zusammengestellt.

Zuerst die Verkehrsdichtigkeit und die Beförderungsleistung, vom eisenbahnbetrieblichen Standpunkt aus angesehen:

Tabelle 3.

Länder	Bahnen	in 24 Stunden kommen auf 1 km Züge		geleistete Wagenachskilometer auf 1 km	
		1898	1899	1898	1899
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	24,98	27,35	407 308	423 408
	badische Staatsbahnen	30,89	33,51	399 542	431 681
	bayerische Staatsbahnen	21,96	22,78	280 554	289 984
	württembergische Staatsbahnen	22,91	24,07	265 199	273 781
	sächsische Staatsbahnen	29,59	31,13	412 710	430 387
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschliesslich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	30,99	32,47	454 682	472 058
	deutsche Privatbahnen	14,22	14,26	141 327	138 783
	alle deutschen Bahnen	25,12	25,85	360 810	373 002
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	15,35	15,41	238 922	235 789
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	27,04	—	293 537	306 587
Belgien	belgische Staatsbahnen	34,91	37,98	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	23,20	23,00	160 820 *)	164 217 *)
Schweiz	Gesammtnetz	20,04	20,49	179 975	185 520

*) Wagenkilometer.

Auch hier steht Belgien in der Dichtigkeit der Zugfolge an der Spitze, während leider seine Betriebsleistungen nicht aufgezeichnet werden. In Deutschland hat Baden die dichteste Zugfolge, Elsass-Lothringen die grösste Förderungsleistung; Preussen wird infolge der verschiedenartigen Wirthschaftsstruktur seiner Theile, die sich schon in seiner Eisenbahnausstattung bemerkbar gemacht hat und in dem grossen Bestand an Nebenbahnen zum Ausdruck gelangt, von Baden, Elsass-Lothringen und Sachsen in beiden Beziehungen übertroffen, steht aber vor Bayern und Württemberg, wie auch vor Frankreich, der Schweiz und Oesterreich-Ungarn.

Die Verkehrsentwickelung zeigt fast überall einen weiteren Aufschwung, wie Tabelle 4 ersehen lässt:

Tabelle 4.

Länder	Bahnen	geleistete Personenkilometer auf 1 km				gefahrene Gütertonnenkilometer auf 1 km			
		Anzahl		Vermehrung von 1898 auf 1899		Anzahl		Vermehrung von 1898 auf 1899	
		1898	1899	im ganzen	im Verhältniss %	1898	1899	im ganzen	im Verhältniss %
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	428 649	443 781	15 132	3,53	754 156	799 005	44 849	5,95
	badische Staatsbahnen	402 424	433 742	31 318	7,78	597 001	642 462	45 461	7,61
	bayerische Staatsbahnen	244 021	248 531	4 510	1,85	435 242	457 466	22 224	5,11
	württembergische Staatsbahnen	334 914	344 774	9 860	2,94	362 548	375 061	12 513	3,45
	sächsische Staatsbahnen	491 523	451 529	—	—	540 074	550 153	10 079	1,87
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	308 124	323 867	15 743	5,11	952 482	991 943	39 461	4,14
	deutsche Privatbahnen	168 327	167 525	—	—	282 897	272 646	—	—
	alle deutschen Bahnen	375 623	389 300	13 677	3,64	645 479	676 606	31 127	4,82
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	211 459	220 648	9 189	—	435 139	433 518	—	—
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	296 173	312 071	15 898	5,37	364 800	369 766	4 966	1,37
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	557 117	619 820	62 703	11,25	—	—	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	317 218	328 984	11 766	3,71	399 005	419 172	20 167	5,05
Schweiz	Gesammtnetz	294 984	306 815	11 831	4,01	203 511	208 023	4 512	2,22

Ein Rückgang ist hiernach bei den sächsischen Staatsbahnen im Personenverkehr, bei den österreichisch-ungarischen Bahnen im Güterverkehr und bei den deutschen Privatbahnen in beiden Verkehrsarten eingetreten; aber auch bei den anderen Unternehmungen hat die Zunahme des Verkehres nicht den hohen Grad erreicht, den sie im Vorjahre aufgewiesen hatte — eine Erscheinung, die wohl mit den allgemein-wirthschaftlichen Vorgängen, mit der Verlangsamung des industriellen Aufschwunges in ursächlichem Zusammenhang steht.

Die Ausstattung mit Betriebsmitteln ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

Tabelle 5.

Länder	Bahnen	auf 100 km Betriebslänge kommen Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	41	77	938
	badische Staatsbahnen	42	106	776
	bayerische Staatsbahnen	29	72	423
	württembergische Staatsbahnen	32	69	478
	sächsische Staatsbahnen	45	119	1 091
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschliesslich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	37	80	944
	deutsche Privatbahnen	21	47	531
	alle deutschen Bahnen	37	76	810
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	23	47	492
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	28	70	508
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	66	124	1 539
Frankreich	französische Hauptbahnen	27	74	736
Schweiz	Gesammtnetz	30	72	347
Grossbritannien u. Irland	Gesammtnetz	59	132	2 025

Bei sämmtlichen deutschen Verwaltungen ist hiernach eine erhebliche Vermehrung des Wagenparkes eingetreten, ebenso in Oesterreich-Ungarn, in Holland, Belgien und im britischen Königreich; die französischen Hauptbahnen dagegen haben noch immer nicht den Bestand des Jahres 1897 wieder erreicht.

Die Ausnutzung der Betriebsmittel und die Oekonomie des Zugbetriebes hat sich gegen das Jahr 1898 nur unbedeutend verändert, wie die folgende Uebersicht zeigt:

(Siehe Tabelle 6.)

Die Ausnutzung der Personenwagen ist hiernach nennenswerth nur bei den elsass-lothringischen Bahnen — um 6 700 km — gesunken, während sie bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen auch um rund 1 000 und bei den sächsischen Staatsbahnen um rund 800 km gegen das Vorjahr zurückgegangen, bei den übrigen Netzen aber gestiegen ist, und zwar beträgt diese Steigerung der vom einzelnen Wagen durchlaufenen Strecke bei den badischen Staatsbahnen rund 3 200, bei den württembergischen 1 800 und bei den bayerischen auch noch 600 km. Abgesehen von den bayerischen Staatsbahnen, bei denen ein geringer Rückgang, von 45,8 auf 44,8 Personen, in der durchschnittlichen Besetzung der Personenzüge eingetreten ist, hat die Ausnutzung der Züge überall einen Fortschritt gemacht, während ihre Achsenzahl dieselbe geblieben ist; die preussisch-hessischen Staatsbahnen stehen nach wie vor bei weitem an der Spitze in der Besetzung der Züge, deren durchschnittliche Länge jedoch von denen der sächsischen Staatsbahnen um eine Achse übertroffen wird.

Im Güterzugbetrieb ist es den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen gelungen, den Ausnutzungskoeffizienten noch weiter um 3 % auf 50,64 % zu steigern, während sich bei ihnen der durchschnittliche Umlauf des einzelnen Wagens um 170 km und die durchschnittliche Länge der Güterzüge um eine Achse vermindert hat. Die übrigen Bahnen haben dagegen einen geringen Rückgang in der Ausnutzung der Tragfähigkeit aufzuweisen, obwohl auch bei ihnen die Länge der Züge gleichgeblieben oder um einige Achsen vermindert ist; man wird auch diese Erscheinung darauf zurückzuführen haben, dass schon in den letzten Monaten des Jahres 1899 die Zunahme des Güterumschlages eine Abschwächung erfahren hat.

III.

Die Finanzergebnisse entsprechen in ihren wesentlichen Zügen der Entwickelung des Betriebes. Ihrer Darstellung

Tabelle 6.

Länder	Bahnen	Personenzugbetrieb: durchschnittliche Umlaufsstrecke eines Personenwagens km	Personenzugbetrieb: durchschnittliche Besetzung eines Personenzuges Personen	Personenzugbetrieb: durchschnittliche Achsenzahl eines Personenzuges	Güterzugbetrieb: durchschnittliche Umlaufsstrecke eines Güterwagens km	Güterzugbetrieb: durchschnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit %	Güterzugbetrieb: durchschnittliche Achsenzahl eines Güterzuges
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	49 155	78,3	23	17 598	42,90	68
	badische Staatsbahnen	49 106	54,0	19	16 386	35,48	66
	bayerische Staatsbahnen	42 028	44,8	20	19 222	41,06	64
	württembergische Staatsbahnen	43 414	62,2	19	17 358	37,65	53
	sächsische Staatsbahnen	48 063	72,0	24	13 020	42,42	63
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschliesslich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	53 310	49,1	19	15 827	50,64	67
	deutsche Privatbahnen	33 348	43,1	16	13 731	47,27	59
	alle deutschen Bahnen	47 551	68,6	21	16 999	42,74	67
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	46 538	64,3	—	17 270	45,20	—
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	52 478	41,5	—	13 404	37,98	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	48 487	59,3	—	15 394	—	—
Schweiz	Gesammtnetz	—	—	8	—	31,80	15

sei zunächst, als für ihre Beurtheilung wichtig, eine Uebersicht über das in den einzelnen Netzen angelegte Kapital beigefügt, und zwar sind dabei, um die auf 1 km bezogenen Angaben vergleichen zu können, auch für Deutschland wie bisher nur die vollspurigen Bahnen berücksichtigt worden, obwohl in den folgenden Zusammenstellungen der Jahresergebnisse auch die zu den einzelnen Netzen gehörenden Schmalspurbahnen, die sich nicht ausscheiden lassen, hinzugezogen worden sind.

Tabelle 7.

Länder	Bahnen	Anlagekapital Ende 1899 im ganzen Millionen Mark	Anlagekapital Ende 1899 auf 1 km Mark
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch - hessische Staatsbahnen	7 787	258 099
	badischeStaatsbahnen	516	336 309
	bayerische Staatsbahnen	1 418	249 457
	württembergische Staatsbahnen	597	341 373
	sächsische Staatsbahnen	857	333 830
	elsass - lothringische Reichsbahnen (einschliesslich Wilhelm-Luxemburg - Eisenbahn)	588	365 731
	deutsche Privatbahnen	537	143 687
	alle deutschen Bahnen	12 403	253 614
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	7 430	236 074
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	1 485	367 657
Frankreich	französische Hauptbahnen	12 975	343 688
Schweiz	Gesammtnetz	1 053	275 297
Grossbritannien u. Irland	Gesammtnetz	23 046	660 070

Das grösste unter einheitlicher Verwaltung stehende Anlagekapital besitzt hiernach die preussisch-hessische Eisenbahn-Finanz- und Betriebsgemeinschaft, und auch ausserhalb der hier verglichenen Unternehmungen kommt kein Staat und keine Privatgesellschaft dieser Finanzmacht auch nur nahe; selbst die Verschmelzung der nordwestlichen Bahnen der nordamerikanischen Union würde, wenn sie Thatsache geworden wäre, nur ein Kapital von rund 2,2 Milliarden Mark in eine Hand gelegt haben, obwohl das dadurch hergestellte Einheitsunternehmen mit 33 773 km an Länge die preussisch-hessischen Gemeinschaftsbahnen übertroffen hätte (vgl. „Archiv f. Eisenbahnwesen“ 1901 S. 860). Sieht man aber von der Einheitlichkeit der Verwaltung ab, so hat das britische Königreich das höchste Eisenbahnkapital, fast doppelt so viel als Deutschland, wo allerdings weder die Schmalspurbahnen noch die Kleinbahnen eingerechnet worden sind; allein die preussischen Kleinbahnen, allerdings einschliesslich der Strassenbahnen, werden auf ein Anlagekapital von 520 000 000 ℳ amtlich geschätzt, und in den deutschen Schmalspurbahnen steckt auch noch eine Summe von 50 000 000 ℳ, so dass auf öffentliche Schienenwege mindestens 13 bis 13,25 Milliarden Mark für Deutschland gerechnet werden müssen. Noch etwas höher stellt sich diese Summe in Frankreich; denn unter Einrechnung der chemins de fer d'intérêt local und der tramways ergibt sich hier ein Anlagekapital von 13,6 Milliarden Mark. Die Vermehrung gegen das Vorjahr stellt sich in Grossbritannien und Irland auf 350 000 000 ℳ, bei den deutschen Haupt- und Nebenbahnen auf 300 000 000 ℳ und bei den französischen Hauptbahnen auf 100 000 000 ℳ; doch wird man für den Bau von deutschen Kleinbahnen noch mindestens 200 000 000 ℳ für das Jahr 1899 einstellen müssen, da im Jahre 1900 allein in Preussen dafür rund 180 000 000 ℳ flüssig gemacht sind, und in Frankreich sind im Jahre 1899 für Lokal- und Strassenbahnen rund 72 000 000 ℳ ausgegeben worden. Nur in diesen drei Ländern ist also rund eine Milliarde Mark, in Deutschland allein rund eine halbe Milliarde Mark, für Schienenwege in dem einen Jahr 1899 aufgewendet worden, während das Gesammtanlagekapital ihrer Bahnen am Ende dieses Jahres rund 50 Milliarden Mark betragen hat.

Die Herstellungskosten für 1 km Eisenbahn sind bei weitem am höchsten in Grossbritannien und Irland, fast doppelt so hoch als in dem an zweiter Stelle folgenden Belgien; das hat bekanntlich seinen Grund in der reichen Ausstattung mit zwei und mehr Gleisen und mit Betriebsmitteln, in dem besonders schwer erstellten Oberbau, in der Vermeidung jeglicher Strassenkreuzung, in den um 10 % meist über dem Verkehrswerth gehaltenen Enteignungspreisen und in den enorm hohen Kosten, die die Konzessionserlangung und die Vereitelung

Tabelle 8.

Länder	Bahnen	Gesammteinnahme (einschl. sonstiger Einnahmen) für 1 km 1898 ℳ	Gesammteinnahme für 1 km 1899 ℳ	Gesammtausgabe in Prozenten der Gesammteinnahme 1898 %	Gesammtausgabe 1899 %	Ueberschuss für 1 km 1898 ℳ	Ueberschuss für 1 km 1899 ℳ	Ueberschuss in Prozenten des Anlagekapitals 1898 %	Ueberschuss in Prozenten des Anlagekapitals 1899 %
Deutschland	preussisch-hessische Staatsbahnen	42 696	44 486	57,15	57,16	18 297	19 060	7,16	7,43
	badische Staatsbahnen	43 359	46 347	65,85	64,27	14 807	16 559	4 60	5,04
	bayerische Staatsbahnen	28 442	28 898	66,85	68,05	9 430	9 232	3,71	3.68
	württembergische Staatsbahnen	30 013	30 775	61,81	65,95	11 461	10 479	3 47	3,15
	sächsische Staatsbahnen	42 940	43 753	71,94	74,53	12 048	11 143	4,17	3,79
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschliesslich Wilhelm - Luxemburg-Eisenbahn)	44 778	47 813	65,05	64,88	15 651	16 793	4.70	4,52
	deutsche Privatbahnen	19 576	19 188	61,32	64,09	7 410	6 890	5,18	4,92
	alle deutschen Bahnen	38 490	39 813	60,69	61,42	15 130	15 361	6,06	6,12
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	22 798	22 811	58,06	60,53	9 548	9 004	4,10	3,88
Holland	niederländische Staatseisenbahn - Betriebsgesellschaft	23 139	24 741	69,15	69,01	7 138	7 668	—	—
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	38 279	39 851	61,72	61,83	14 654	15 213	4,05	4,14
Frankreich	französische Hauptbahnen	29 485	30 279	51,36	51,39	14 342	14 719	4,15	4.25
Schweiz	Gesammtnetz	27 892	28 892	59,12	57,43	11 402	12 301	3,69	3,74
Grossbritannien und Irland	Gesammtnetz	55 240	58 237	58,14	59,11	23 124	23 816	3,55	3,61

fremder Konzessionsanträge durch das Parlamentsverfahren erfordert; sind doch allein in den Jahren 1892 bis 1898 nicht weniger als 2032935 £ oder mehr als 40000000 ℳ von den Bahnen des Königreichs für die Vertretung ihrer Interessen in den Parlamentsausschüssen aufgewendet worden (vgl. „The Railway News" vom 2. März 1901). Der nicht hohe Stand der preussisch-hessischen Bahnen findet seine Erklärung in dem grossen Antheil, den die natürlich billiger erstellten Nebenbahnen am Gesammtnetz ausmachen.

Das Gesammtergebniss weicht in seinen Grundlagen von den Uebersichten, die früher gegeben worden sind, insofern ab, als diesmal die Schmalspurbahnen Deutschlands haben einbezogen werden müssen; dadurch ist die hier für 1898 angegebene Verzinsungsziffer bei sämmtlichen deutschen Verwaltungen, mit Ausnahme der preussisch-hessischen Staatsbahnen, die nur 48 km Schmalspurbahnen in sich begreifen, zum Theil nicht unbeträchtlich niedriger gehalten, als sie in der vorjährigen Veröffentlichung angegeben ist. Jetzt stellt sich das Bild so dar:

(Siehe Tabelle 8.)

Die Roheinnahme ist bei allen Bahnen, natürlich in verschiedenem Grade, gestiegen; bei den meisten Netzen sind aber auch die Ausgaben in noch stärkerem Verhältniss angewachsen und bei einigen Unternehmungen sogar so stark, dass der Reinüberschuss einen Rückgang aufweist. Am heftigsten hat sich diese rückläufige Bewegung in Deutschland bei den sächsischen und württembergischen Staatsbahnen geltend gemacht, die schon in den Vorjahren mit einer geringeren Verzinsung des Anlagekapitals sich hatten begnügen müssen; den Antheil, den die Schmalspurbahnen — in Sachsen 408 km und in Württemberg 78 km — an diesem Ergebniss haben, kann man daraus ermessen, dass für das Jahr 1898 die vollspurigen Bahnen in den beiden Königreichen 5 und 3,5 % herausgewirthschaftet haben, während die jetzt vorgenommene Einrechnung der Schmalspurbahnen dies Verhältniss auf 4,17 und 3,47 % herabgedrückt hat. Bei den preussisch-hessischen und bei den badischen Staatsbahnen ist dagegen wieder ein günstigeres Ergebniss erzielt worden.

Hervorzuheben ist auch, dass die französischen Hauptbahnen, die schon im Vorjahre eine gesteigerte Rente erbracht haben, auch im Jahre 1899 wieder das vorjährige Ergebniss übertroffen haben; freilich wieder, wie die vorstehenden Zusammenstellungen zeigen, auf Kosten der Betriebsleistungen. Immerhin hat der Staat davon den Vortheil gehabt, dass seine Garantieleistung

Tabelle 9.

Länder	Bahnen	von der kilometrischen Gesammteinnahme entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 1899 ℳ	1898 %	1899 %	auf den Güterverkehr 1899 ℳ	1898 %	1899 %
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	12 178	27,06	26,72	29 506	66,20	66,10
	badische Staatsbahnen	14 319	30,06	30,24	27 961	61,75	60,33
	bayerische Staatsbahnen	8 467	28,54	28,92	18 077	63,19	62,47
	württembergische Staatsbahnen	10 073	32,09	32,67	17 702	58,96	57,52
	sächsische Staatsbahnen	13 391	29,60	30,01	25 521	58,75	58,33
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	10 277	21,59	21,17	33 758	71,08	70,61
	deutsche Privatbahnen	5 007	25,62	25,82	11 721	61,57	60,79
	alle deutschen Bahnen	11 139	27,54	27,39	25 808	64,88	64,56
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	5 478	23,20	23,62	16 308	71,80	71,44
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	10 647	44,12	43,03	11 544	46,73	46,66
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	13 245	33,33	33,24	26 589	63,16	66,72
Frankreich	französische Hauptbahnen	12 902	42,25	42,60	16 852	55,87	55,64
Schweiz	Gesammtnetz	11 902	40,92	41,19	15 566	54,24	53,88
Grossbritannien u. Irland	Gesammtnetz	25 052	43,48	43,02	29 854	51,13	51,26

Tabelle 10.

Länder	Bahnen	Durchschnittsertrag für 1 Person und 1 km 1898 ₰	1899 ₰	1 Gütert und 1 km 1898 ₰	1899 ₰
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	2,67	2,65	3,66	3,59
	badische Staatsbahnen	3,14	3,13	4,37	4,23
	bayerische Staatsbahnen	3,17	3,20	4,05	3,86
	württembergische Staatsbahnen	2,84	2,80	4,75	4,58
	sächsische Staatsbahnen	2,92	2,87	4,45	4,40
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	3,05	3,00	3,26	3,32
	deutsche Privatbahnen	2,93	2,90	4,03	4,02
	alle deutschen Bahnen	2,77	2,75	3,77	3,70
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	2,42	2,36	3,72	3,72
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	3,29	3,24	2,80	2,95
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	2,15	2,07	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	2,98 (4,0)	2,95 (4,0)	3,94 (4,13)	3,82 (4,02)
Schweiz	Gesammtnetz	3,87	3,88	6,88	6,91

nur in Höhe von 9045233 Fr. in Anspruch genommen worden ist, während er im Jahre 1897 noch 22000000 und im Jahre 1898 auch noch 14000000 Fr. hatte zuschiessen müssen; die Ostbahn und die Orléansbahn, die beide im Jahre 1898 noch die Garantie des Staates angerufen hatten, haben im Jahre 1899 je 4000000 Franken an den Staat zurückgezahlt, und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist mit einer Reineinnahme von über 52000000 Fr. dicht an den Betrag von 54000000 Fr. herangekommen, bei dem das Recht des Staates auf einen Antheil am Reingewinn beginnt.

Die Vertheilung der Betriebseinnahme auf den Personen- und Güterverkehr und die Durchschnittserträge für 1 Personen- und 1 Gütertkm ergeben sich aus vorstehenden Uebersichten, die zu besonderen Bemerkungen keinen Anlass geben.

(Siehe Tabellen 9 und 10.)

Die Einschienenbahn von Manchester nach Liverpool.

In einer auf den 18. d. Mts. einberufenen ausserordentlichen Versammlung des Vereins deutscher Ingeniöre zu Berlin hielt der Ingeniör F. G. Behr aus London einen Vortrag über den Plan einer Einschienenbahn von Manchester nach Liverpool, zu welchem ihm, dem Vortragenden, im Laufe dieses Sommers durch Parlamentsakte die Genehmigung ertheilt ist. Als geladene Gäste des Vereins hatten sich der Minister der öffentlichen Arbeiten Excellenz v. Thielen, der Präsident des Reichseisenbahnamts Excellenz Dr. Schulz, ein Vertreter der englischen Botschaft sowie eine Anzahl bedeutender Männer der Technik eingefunden. Die Gesammtzahl der Erschienenen betrug etwa 500. Der Vorsitzende, Direktor Krause, eröffnete die Versammlung, begrüsste die geladenen Gäste und sprach den Anwesenden seinen Dank für ihr Erscheinen aus. Sodann ertheilte er dem eingangs gedachten Ingeniör F. G. Behr das Wort für den von ihm in Aussicht gestellten Vortrag.

Nach einigen einleitenden Bemerkungen über die Zustände des heutigen Eisenbahnwesens wies der Vortragende darauf hin, dass sich in heutiger Zeit in der gesammten Verkehrswelt ein eifriges Drängen nach einer Beschleunigung der Personenbeförderung geltend mache, dass aber die Eisenbahnen ausserstande seien, diesem Verlangen zu entsprechen, so lange auf denselben Gleisen Züge von verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten liefen, die sich gegenseitig behinderten. Solle für einen dem Bedürfniss der Jetztzeit entsprechenden Schnellverkehr Raum geschafft werden, so sei dies nur möglich durch Herstellung einer ausschliesslich diesem Zwecke dienenden Bahn; für die vom Publikum verlangten Geschwindigkeiten von 170 bis 200 km sei aber die bisherige Zweischienenbahn ungeeignet wegen der auf ihr vorwaltenden steten Entgleisungsgefahr und weil es bei ihr unmöglich sei, dieser Gefahr durch eine Bauart von entsprechender Gleichmässigkeit und Festigkeit zu begegnen. Schon früher und zwar bereits im Laufe der 80er Jahre habe er seine Aufmerksamkeit dem von dem Franzosen Lartigue erfundenen System einer Einschienenbahn zugewandt, welches in Algerien und Tunis für die Herstellung von Feld- und Kulturbahnen — jedoch nur unter Verwendung von Zugthieren — zur Anwendung gekommen sei, und es sei ihm gelungen, die 16 km lange Bahn von Listowel nach Ballybunnion in Irland nach diesem System für den Dampfbetrieb herzustellen und einzurichten. Auf dieser im Jahre 1888 eröffneten Strecke habe sich nun die Lartigue'sche Erfindung in jeder Beziehung in vollstem Maasse bewährt, und dies habe ihn angesichts der von der öffentlichen Meinung aller Kulturvölker erhobenen Forderung nach Verkehrsbeschleunigung auf den Gedanken gebracht, ob sich die — ursprünglich von Lartigue nur für den bescheidensten Kleinverkehr geplante — Einrichtung nicht auch für den Gross- und Schnellverkehr werde verwerthen lassen. So habe er denn diese Bauart zu dem „Mono-Rail"-System ausgestaltet, welches jetzt für die neue Bahnanlage von Manchester nach Liverpool die gesetzliche Genehmigung gefunden hat. Hiernächst wurden den Zuhörern die Einrichtungen der Listowel-Ballybunnionbahn und der geplanten neuen Schnellbahn durch Wandbilder und durch ein im Saale aufgestelltes Modell veranschaulicht. Ohne auf die technischen Einzelheiten einzugehen, wollen wir hier nur wiederholen, dass die erstrebte Schnelligkeit dadurch ermöglicht werden soll, dass die gesammte 57 km lange Linie von Manchester bis Liverpool ohne jede ebenerdige Kreuzung und ohne Weichen hergestellt wird und eine im allgemeinen thunlichst gerade Richtung erhält sowie dass die vergrösserte Betriebssicherheit dadurch erzielt wird, dass die Wagen mit ihren Laufrädern so zu sagen rittlings auf einer erhöhten, sehr starken Mittelschiene aufsitzen und ihre Standfestigkeit dadurch gewinnen, dass sie zu beiden Seiten durch Räderpaare gehalten werden, die an jeder Seite an zwei Seitenschienen entlang laufen, welch' letztere längs des Gleisbocks angebracht sind.*) Der Vortragende erklärte weiter, wie er durch den elektrischen Betrieb auf der neuen Bahn eine Geschwindigkeit von 175 km für die Stunde zu erzielen sicher sei, so dass die ganze Strecke in 20 Minuten zurückgelegt werden könne. (Heute gebrauchen die schnellsten Züge dort 40—45 Minuten Fahrzeit. D. Schriftl.) Sodann schilderte er eingehend die Erfolge, die er im Jahre 1897 auf der Ausstellung zu Brüssel mit einer nach dem Mono-Railsystem erbauten, 5 km langen Versuchsbahn erzielt hat, wo er in Krümmungen von 500 m Halbmesser noch eine Schnelligkeit von 138 km/Std. entwickelte, und fuhr dann fort: „Alle einschlägigen Fragen wurden im englischen Parlament in den Jahren 1900 und 1901 gehörig erörtert. Die Sitzungen der Prüfungskommissionen dauerten 37 Tage: es wurden 84 Gutachten einschliesslich solcher der grössten wissenschaftlichen und technischen Autoritäten Englands angehört, und das Endergebniss war, dass mein Antrag in seinem vollen Umfange genehmigt wurde, und dass meine Eingabe die parlamentarische Genehmigung erhielt. Allerdings haben sich in der neuen Linie nicht alle Krümmungen vermeiden lassen, jedoch hat von diesen die schärfste einen Radius von 600 m. Alle diese Kurven waren durchaus nothwendig, theilweise um sehr kostspielige Bauten zu vermeiden und andererseits, um nicht mit gewissen einflussreichen Interessen in Streit zu gerathen, die sonst imstande gewesen wären, den Durchgang der nöthigen Parlamentsakte zu vereiteln. Ferner muss ich darauf aufmerksam machen, dass sich auf einer Entfernung von etwa 900—1000 m von den Manchester- und Liverpoolstationen steile Neigungen von 1 : 30 bezw. 1 : 25 vorfinden. Insoweit es bei der Gestaltung des Bodens thunlich ist, ist Sorge dafür getragen worden dass diese Senkungen sich so nahe als möglich bei dem Punkte befinden, wo sie zwecks Beschleunigung bezw. Bremsung der Züge am besten nutzbar gemacht werden können. Jeder Zug wird nur aus einem Wagen bestehen: der Verwendung von mehr als einem Wagen widersetzt sich nämlich der beabsichtigte Geschwindigkeitsgrad, denn Wagenkuppelungen könnten dabei zu leicht gefährlich werden und müssen unbedingt fortfallen.

Es sind drei Wagenarten für diese Bahn in Vorschlag gebracht und gebilligt worden. Der kleinste Wagen ist für 38, der mittelgrosse für 50 und der grösste für 72 Personen eingerichtet. Es ist beschlossen worden, für den Anfang die Bahn nur mit je 38 Personen führenden Wagen zu bedienen, die regelmässig alle 10 Minuten von beiden Stationen abgehen sollen. Die Bahn wird mit Gleichstrom betrieben, der an fünf an der Strecke liegenden Umformerstationen aus Drehstrom gewonnen wird, der seinerseits in einer an der Mitte der Strecke gelegenen Kraftstation von 6000 PS erzeugt wird. Es ist im Parlament durch Aussage der grössten Ingeniöre und wissenschaftlichen Autoritäten, die als Sachverständige verhört wurden, nachgewiesen worden, dass sich die Betriebskosten dieser Bahn für eine Geschwindigkeit von 175 km/Std. einschliesslich der Unterhaltungs- sowie aller übrigen Kosten auf 7,5 d auf die Zugmeile belaufen werden und dass, wenn man annimmt, dass jeder 38 sitzige Wagen durchschnittlich bei jeder Fahrt nur 20 Personen führt, also 4000 Reisende den Tag befördert werden, und dass das Fahrgeld zu denselben Sätzen wie auf den bestehenden Eisenbahnen berechnet wird, der Reingewinn der Unternehmung hinreichen wird, um eine Dividende von 5 % des vom Parlament genehmigten Kapitals von 56000000 ℳ zu zahlen. Es ist einleuchtend, dass ein Zusammenstoss der Züge mit zufällig auf der Bahn befindlichen Hindernissen ausgeschlossen ist, da die Bahn zu beiden Seiten mit einem 3 m hohen, wehrhaften Zaun abgefriedigt wird und weder ebenerdige Uebergänge noch Weichen vorhanden sind und da ausserdem sich nie mehr als zwei Wagen auf der ganzen Bahnstrecke befinden; alles dies trägt natürlich zur Gefahrlosigkeit der Anlage bei."

An den Vortrag, der reichlichen Beifall erntete, schloss sich eine Erörterung des Gegenstandes, an welcher sich die Herren Oberingeniör Lasche, Geheimer Baurath Lochner zu Berlin und Oberingeniör Petersen von der Schwebebahn zu

---

*) Anm. d. Schriftl. Die neue Einrichtung würde also eigentlich eine Fünfschienenbahn sein, wie dies schon in einer Beurtheilung des Behr'schen Systems in Nr. 88 S. 1429 Jahrg. 1899 d. Ztg. bemerkt worden ist.

Elberfeld betheiligten. Das Ergebniss der Besprechung lässt sich nicht kürzer und treffender zusammenfassen, als in die Worte, mit denen der Geheime Baurath Lochner seine bezüglichen Ausführungen schloss: „Es sind nach der Auffassung der Techniker für die vom heutigen Verkehrsleben gebieterisch geforderten Schnellbahnen drei verschiedene Systeme möglich: die Zweischienenbahn, die Einschienenbahn und die Schwebebahn. Mit allen drei Systemen werden an verschiedenen Orten in nächster Zeit praktische Proben angestellt werden, oder diese sind bereits im Werke. Die beste Richterin über alle technischen Fortschritte ist und war von jeher die Erfahrung. Lassen Sie uns hoffen, meine Herren, dass die mit diesen Systemen gemachten Versuche deren Brauchbarkeit glänzend bewähren werden.“ (Allseitige Zustimmung und Beifall.)

Nachdem sodann der Vorsitzende dem Vortragenden und den an der Erörterung betheiligten Herren in herzlichen Worten gedankt hatte, schloss die Versammlung. Den von Herrn Behr gemachten Darlegungen möchten wir indessen noch nachfügen, dass nach seinen auf Befragen von zuständiger Seite gemachten Mittheilungen die zur Ausführung der Bahn Manchester-Liverpool erforderlichen Vorbereitungen so getroffen sind, dass im nächsten Frühjahre mit dem Bau wird begonnen werden können.

Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bahnprojekte der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.** Nachdem die Konzession der vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft für den Bau der schmalspurigen Harzgürtelbahn (Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg) erloschen ist, hat nunmehr, wie der „Berl. Akt.“ meldet, die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft bei den Regierungen von Preussen und Braunschweig die Konzession für eine vollspurige Bahn von Blankenburg nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale nachgesucht. Um den Bau der Strecke Blankenburg-Wernigerode unnöthig zu machen, hat gleichzeitig die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten ersucht, ihr zu gestatten, die Züge Blankenburg-Minsleben auf der Staatsbahn nach Wernigerode weiterführen zu dürfen. Was die neugeplante Bahnstrecke betrifft, so wird sie etwa 20 km lang, und ihre Kosten sind auf 2 300 000 ℳ veranschlagt. Ferner sei erwähnt, dass die Halberstadt-Blankenburger Bahn auch die 3,5 km lange Verbindungsstrecke Elbingerode-Drei Annen-Hohne (Station der Harzquerbahn) bauen will; es bedeutet das eine direkte Verbindung von Blankenburg aus nach dem Brocken usw.

— **Krefelder Eisenbahn.** In einem ausführlichen, von der „Köln. Ztg.“ wiedergegebenen Schriftstücke setzt die Gesellschaft die Gründe auseinander, die zu ihrem Antrage auf Verstaatlichung geführt haben. Den Opfern, die in den letzten Jahren infolge des stärker gewordenen Personen- und Güterverkehrs für die Erweiterung der Bahnanlagen und die Vermehrung der Betriebsmittel gebracht worden seien, hätten entsprechende Mehrerträgnisse nicht gegenübergestanden. Es seien nicht nur die verfügbaren Mittel aus der letzten Kapitalerhöhung von 500 000 ℳ gänzlich aufgebraucht, sondern es habe noch der Bankkredit in nicht unbeträchtlichem Maasse in Anspruch genommen werden müssen. Dazu hätte der Erneuerungsbestand über seine Mittel hinaus angespannt werden müssen, so dass dessen Rechnung am 31. März d. J. mit einem Fehlbetrage abgeschlossen hätte. Das habe weiter zur Folge gehabt, dass, während die Durchschnittsdividende der letzten Jahre 4,5 % betragen habe, von der Aufsichtsbehörde gegen die Auszahlung der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividende von 3 % Widerspruch erhoben worden sei. Der Kredit des Unternehmens sei dadurch sehr geschädigt. In dieser ungünstigen Lage werde das Unternehmen von einem neuen Schlage betroffen. Infolge des Umbaues des Staatsbahnhofes in Krefeld und anderer geplanter Arbeiten entständen der Gesellschaft neue Ausgaben, die auf 600 000 ℳ geschätzt würden. Nehme man die auf Kredit entnommenen Beträge hinzu, so ergebe sich, dass zur Deckung des gesammten Geldbedarfs 1 000 000 ℳ aufgebracht werden müssten. Eine Anleihe in solcher Höhe sei jetzt kaum unterzubringen, jedenfalls würde bei einer derartigen Belastung auf Jahre hinaus kaum noch eine nennenswerthe Rente für die Aktien zu erwarten sein. Der Staat würde dagegen durch den Erwerb der Bahn ein recht gutes Geschäft machen können. Er würde durch die Zusammenlegung der Wettbewerbsbahnhöfe Krefeld, Kempen, Mörs und Viersen sowie durch Auflösung der Centralverwaltung grosse Ersparnisse an Betriebs- und Verwaltungskosten erzielen können. Er würde ferner durch Aufhebung des ganz in der Nähe des Staatsbahnhofes gelegenen Südbahnhofes in Krefeld und der im Bogen durch den südöstlichen Stadttheil Krefelds gehenden Strecke eine Baufront gewinnen, die er sehr vortheilhaft veräussern könne. Zugleich würde eine unmittelbare Staatsbahnverbindung zwischen den Staatsbahnhöfen in Viersen und in Kempen geschaffen werden. Die Krefelder Handelskammer hat sich s. Zt. dahin ausgesprochen, dass die Gründe, die die Verstaatlichung für die Staatsbahnverwaltung vortheilhaft erscheinen liessen, auch geeignet seien, die Verstaatlichung für den Verkehr vortheilhaft erscheinen zu lassen. Einen unmittelbaren Vortheil würde der Handel durch Fortfall des Frachtzuschlags von 1 ℳ haben, den die Krefelder Eisenbahn von jedem Doppelwagen zu erheben berechtigt ist.

— **Ermässigung der Kohlenfrachten zu Gunsten der elsass-lothringischen Industrie.** Die Handelskammer zu Metz hat, wie die Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ berichtet, eine Ermässigung der Kohlenfrachten beim Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen erbeten und zur Begründung dieses Gesuchs angeführt, dass die reichsländische Industrie durch den Wettbewerb der französischen und belgischen Nachbarbezirke schwer beeinträchtigt werde, weil diese auf ihren einheimischen Bahnen ermässigte Frachtsätze bei Kohlenbezügen in grösseren Mengen genössen, und weil auch für Sendungen aus dem Saarkohlenrevier nach Ostfrankreich billige Ausnahmetarifsätze eingeführt seien. Unter diesen Umständen erscheine im Interesse der reichsländischen Industrie die Erstellung billiger Ausnahmetarife für Steinkohlen in Bezügen von 40 und 100 t im Verkehr des Saarreviers, des lothringischen Kohlenbeckens und des rheinisch-westfälischen Bergwerksbezirks mit allen Stationen der reichsländischen Bahnen dringend geboten. Die Handelskammer zu Trier, welche um Unterstützung dieser Bitte ersucht wurde, hat sich ihr mit der Begründung angeschlossen, dass gerade in Zeiten wirthschaftlichen Rückganges, wie er gegenwärtig bestehe, eine derartige Maassnahme von hohem Werthe sein werde und daher auch für die preussischen und reichsländischen Bahnen angezeigt erscheine.

— **Breslaus Anschluss an die Linie Ostrowo-Kalisch-Warschau.** Eine für Schlesien bedeutsame Angelegenheit kam dem „Berl. Akt.“ zufolge in der letzten Sitzung der Breslauer Stadtverordneten zur Sprache: der Anschluss an die obengenannte, im Bau begriffene Bahnlinie. Der Stadtverordnete Mugdan hatte folgende Interpellation eingebracht: „Hat der Magistrat die erhebliche Schädigung in Erwägung gezogen, die unser gesammtes Erwerbsleben durch den nunmehr in Ausführung begriffenen Ausbau der Linie Warschau-Lodz-Kalisch erleiden muss, sobald der Anschluss an das preussische Staatsbahnnetz nach Ostrowo erfolgt, ohne dass gleichzeitig die Verbindung von Ostrowo nach Breslau verbessert wird? Welche Schritte gedenkt der Magistrat zu thun?“ Oberbürgermeister Dr. Bender erklärte in Beantwortung der Interpellation, dass es für Breslau gegenwärtig keine wichtigere Frage gebe, als die hier angeschnittene. Der polnische Verkehr, einst von so hoher Bedeutung für Breslau, sei der Stadt durch den Bau der Eisenbahnen verloren gegangen. Minister und Reichskanzler, besonders Fürst Bismarck, hätten seit Jahrzehnten anerkannt, dass die Verbindung Breslaus mit Polen unzulänglich sei, aber der russische Widerstand sei lange Zeit unüberwindlich gewesen. Auch jetzt gehe der Hauptwunsch von Breslau noch nicht in Erfüllung, ja das Kalischer Thor bedeute für Breslau zunächst eine Verschlimmerung des Uebels. Die Handelskammern von Liegnitz und Landshut wollten nicht für das Streben Breslaus nach einer geradlinigen Vollbahnverbindung mit Ostrowo eintreten. Welches Gebiet bleibe dann noch für Breslau? Bisher musste wenigstens Mitteldeutschland noch über Breslau, wenn es nach Warschau wollte. Das Kalischer Thor ziehe es vollends von der Stadt ab. Anfang Juni habe der Magistrat eine eingehend begründete Petition in der Angelegenheit an Minister und Reichskanzler gerichtet, bald darauf auch die Handelskammer. In der sich anschliessenden Erörterung wurde der Wunsch nach einem Vorgehen im Sinne der Interpellation laut.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesi-**

schen Kohlenrevier. Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis einschliesslich 15. d. Mts. in 12 Arbeitstagen 196 989 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 416 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 211 640 und auf den Arbeitstag 16 931 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 515 und im ganzen 14 651 Doppelwagen oder 6,9 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. Mts. 29 141 Doppelwagen gegen 29 911, in Oberschlesien 72 308 Doppelwagen gegen 69 130 und in den drei Bezirken zusammen 298 438 Doppelwagen gegen 310 681 und war demnach im Saarbezirk 770 Doppelwagen oder 2,5 % geringer, in Oberschlesien 3 178 Doppelwagen oder 4,6 % höher und in den drei Bezirken zusammen 12 243 Doppelwagen oder 3,9 % niedriger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1900.

— **Etat der grossherzoglich mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung.** Der mecklenburgische Landtag hat in der Sitzung vom 10. d. Mts. den Etat der Eisenbahnverwaltung für 1902/03 mit geringen Abstrichen nach der Regierungsvorlage genehmigt. Zur Anschaffung von 100 bedeckten Güterwagen, zur Herstellung von Dienstwohnungen für mittlere und untere Beamte, zur Verstärkung des Oberbaues auf den Strecken Neustrelitz-Lalendorf und Rostock-Warnemünde usw. ist die von der Regierung in Vorschlag gebrachte Anleihe von 1 500 000 ℳ bewilligt worden.

— **Die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** zeigen im November d. J. den gleichen Rückgang im Verhältniss zum Vorjahre wie in den vorhergegangenen Monaten. Nach vorläufiger Feststellung wurden im November d. J. vereinnahmt: 2 620 340 ℳ im Personenverkehre (— 16 622 ℳ gegen den gleichen Monat im Vorjahre), 6 506 840 ℳ im Güterverkehre (— 474 410) ℳ), 1 339 515 ℳ aus sonstigen Quellen (— 109 252 ℳ), 10 466 695 ℳ im ganzen (— 600 284 ℳ = 213 ℳ auf 1 km Bahnlänge). Der Rückgang der Novembereinnahme beträgt 0,06 % im Personenverkehre, 6,8 % im Güterverkehre und 5,4 % im ganzen. In der Zeit vom 1. Januar bis 30. November d. J. beträgt die Einnahme: 36 987 903 ℳ im Personenverkehre (— 478 368 ℳ gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre), 68 880 567 ℳ im Güterverkehre (— 4 471 109 ℳ), 14 594 414 ℳ aus sonstigen Quellen (— 968 185 ℳ), 120 462 884 ℳ im ganzen (— 5 917 662 ℳ = 2 146 ℳ durchschnittlich auf 1 Bahnkm). Der Rückgang der Gesammteinnahme beträgt: im Personenverkehre 1,3 %, im Güterverkehre 6,1 %, im ganzen 4,7 %.

— **Badische Staatsbahnen.** Ueber deren Finanzlage sprach sich Finanzminister Dr. Buchenberger in der zweiten badischen Kammer der Münch. „Allg. Ztg." zufolge folgendermaassen aus:

Hinsichtlich der Eisenbahnen sei er nicht ohne Sorge für die Zukunft, wenn auch augenblicklich zu schwarzseherischen Betrachtungen keine Veranlassung vorliege. Aber im kommenden Jahrzehnt sehe man einem starken Anschwellen der Eisenbahnschuld, die demnächst die Höhe von 500 000 000 ℳ vorweisen dürfte, entgegen. Ob die Einnahmen entsprechend steigen würden, sei für ihn ein Gegenstand des Zweifels und der Sorge. Trotzdem müsse natürlich alles geschehen, was nothwendig sei. Als regelwidrig müsse er es bezeichnen, dass in der allgemeinen Staatsverwaltung ein Zuschuss in bedeutender Höhe an die Eisenbahnkasse vorgesehen sei, da Eisenbahn und allgemeine Staatsverwaltung eigentlich nichts mit einander zu thun haben sollten. Dieser Staatszuschuss habe die Eigenschaft einer Art Verkehrssteuer, und wenn auch gesagt werde, dass das Volk keine Steuer leichter bezahle, als eine Verkehrssteuer, so halte er es doch für angezeigt, dass die Volksvertretung ihre ernste Aufmerksamkeit der gegenwärtigen Lage, insbesondere der abwärts gehenden Rente und der stark steigenden Eisenbahnschuld zuwende. Die Hoffnung auf baldige Hebung der wirthschaftlichen Flaue könne der Minister zwar für die nächste Zeit nicht theilen, er glaube aber, doch auch in absehbarer Zeit Besserung erwarten zu dürfen.

— **Main-Neckarbahn.** Gegenüber anders lautenden Blätternachrichten stellt eine der „Darmstädter Zeitung" von gut unterrichteter Seite zugegangene Mittheilung fest, dass in keinem Stadium der Verhandlungen über den am 10. d. Mts. zwischen den betheiligten Staaten abgeschlossenen Vertrag, betreffend die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn, von dem Verkaufe der Bahn oder eines Theiles derselben die Rede gewesen ist. Gleichzeitig mit dem Abschluss des Vertrages, sagt die Mittheilung weiter, wurde ein festes Abkommen über den alsbaldigen Umbau der Darmstädter Bahnhöfe und die Vergrösserung der Hauptwerkstätte getroffen.

— **Zollamtliche Behandlung der Eisenbahnfahrzeuge der internationalen Schlafwagengesellschaft.** Den vom Bundesrath getroffenen Bestimmungen zufolge werden die Eisenbahnfahrzeuge der internationalen Schlafwagengesellschaft in Brüssel auf Grund des § 114 des Vereinszollgesetzes vom Eingangszolle freigelassen, so lange sie nur zu vorübergehendem Gebrauche im Inlande bestimmt sind. Bedingung für die Freilassung ist, dass die Gesellschaft sich gerichtlich oder notariell verpflichtet, dem Reichseisenbahnamte ein Verzeichniss ihrer in Frage kommenden Eisenbahnfahrzeuge, woraus Ordnungsnummern, Verwendungszweck, Verkehrskurs, Aufstellungsort und etwa bereits erfolgte Verzollung zu ersehen sein müssen, einzureichen, dieser Behörde von jeder Aenderung des Wagenbestandes durch Zugang, Verkauf, Unbrauchbarwerden, Verwendung in einem anderen Kurse oder Zurückziehung bezw. endgültige Rückführung ins Ausland spätestens 10 Tage nach Eintritt der Veränderung Anzeige zu erstatten und für jede Zuwiderhandlung gegen diese Verpflichtungen eine Vertragsstrafe von 1 000 ℳ zu zahlen. Diese Bestimmungen treten sofort in Kraft.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Eisenbahnverstaatlichungsfrage im österreichischen Parlament.** Der vom Eisenbahnausschuss des österreichischen Abgeordnetenhauses zur Berathung der Verstaatlichung eingesetzte Unterausschuss hielt am 18. d. Mts. eine Sitzung ab.

Abg. Kaftan legte die vom Redaktionskomitee ausgearbeiteten Resolutionsentwürfe vor, welche zunächst dem Ausschusse und dann dem Hause zur Annahme unterbreitet werden sollen. Es sind dies drei Anträge. In ihnen wird die Regierung aufgefordert, die zur Verstaatlichung der beiden Linien der Nordwestbahn, der Staatseisenbahngesellschaft und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn nöthigen Schritte einzuleiten, insbesondere das Rechtsverhältniss zu diesen Bahnen klarzulegen und allfällig im gerichtlichen Wege feststellen zu lassen, ferner mit diesen Gesellschaften nöthigenfalls in Verhandlungen zu treten, geeignetenfalls ein diesbezügliches Ermächtigungsgesetz dem Reichsrathe vorzulegen und schliesslich dem Hause eine Regierungsvorlage wegen Durchführung der Verstaatlichungen zu unterbreiten. Auch die Frage des Baues des zweiten Gleises der Nordwestbahn wird in den Resolutionen in dem Sinne berührt, dass die Regierung aufgefordert wird, auf die Legung des zweiten Gleises hinzuwirken.

Seitens eines Abgeordneten wurde noch eine vierte Resolution beantragt, durch welche die Regierung aufgefordert wird, im Sinne des Gesetzes vom Jahre 1885 die Verstaatlichung der Nordbahn mit 1. Januar 1904 durchzuführen.

Alle vier in Antrag gebrachten Resolutionen wurden vom Unterausschuss einstimmig zum Beschluss erhoben.

— **Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft.** In einer der letzten Sitzungen des Abgeordnetenhauses wurde eine Interpellation in Angelegenheit der Aufrechterhaltung des Dampfschiffsverkehrs auf der oberen Donau eingebracht. In der Interpellation wird darauf verwiesen, dass mit Ende 1901 der Subventionsvertrag des Staates mit der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft ablaufe.

Nach den in die Oeffentlichkeit gelangten Mittheilungen haben die Verhandlungen zwischen der Regierung und der genannten Gesellschaft bisher zu keinem befriedigenden Abschlusse geführt, und es sei anzunehmen, dass die Donaudampfschifffahrtgesellschaft den von ihr bisher als Gegenleistung gegen den jährlichen Subventionsbetrag betrachteten Personenverkehr auf der oberen Donau zum mindesten nicht mehr in dem gegenwärtigen Umfange aufrecht erhalten werde. Nun sei dieser Dampfschiffverkehr auf der oberen Donau ein unentbehrliches Verkehrsmittel für viele Ortschaften, welche zum Theile jedes anderen Verkehrsmittels entbehren; die Rücksicht auf dieses Verkehrsbedürfniss gebiete also die Vorsorge für die Aufrechterhaltung eines angemessenen Dampfschiffverkehres. Andererseits sei dem Personenbeförderungsdienste der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft auf der oberen Donau wiederholt in den Kreisen des Publikums sowohl, als in der Mitte betheiligter Vertretungskörper mit Recht der Vorwurf gemacht worden, dass er den Anforderungen des Verkehrs nicht genüge; namentlich hat die Verwendung alter und manchmal versagender Personenschiffe, das Fehlen einer telegraphischen oder telephonischen Verbindung unter den Schiffsstationen sowie die zu geringe Zahl der letzteren Anlass zu Klagen gegeben.

Da nun die Erhaltung eines entsprechenden Dampfschiffverkehres auf der oberen Donau sowohl für den Fremdenverkehr, als für den örtlichen Bedarf und den Frachtenverkehr der

beiden Donauländer von so grosser Wichtigkeit ist, dass erforderlichenfalls die Errichtung und der Betrieb einer staatlichen Donau-Dampfschifffahrt nöthig wäre, um die Befriedigung des bestehenden Verkehrsbedürfnisses sicher zu stellen, so wird in der Interpellation die Regierung aufgefordert, bekannt zu geben, welche Maassnahmen sie getroffen habe, um jeder Unterbrechung des Dampfschiffverkehrs auf der oberen Donau vorzubeugen, und ob die Regierung geneigt sei, erforderlichenfalls die Einführung einer staatlichen Personen- und Frachtenschifffahrt auf der oberen Donau in Erwägung zu ziehen und raschestens zu verwirklichen.

— **Fahrplan der Wiener Stadtbahn.** Der Eisenbahnminister erklärte auf eine im Abgeordnetenhause gestellte Anfrage wegen Verbesserung des Fahrplans der Wiener Stadtbahn, dass dieser unausgesetzt den Gegenstand angelegentlicher Fürsorge bilde, und seien die Bemühungen der zuständigen Organe unablässig dahin gerichtet, dieses Bahnunternehmen in Bezug auf seine Betriebseinrichtungen nach Maassgabe der verfügbaren Mittel zu entwickeln, wobei die Bedachtnahme auf eine finanzielle Gesundung des bekanntlich bisher mit Betriebsabgängen belasteten Unternehmens nicht aus dem Auge gelassen werden könne.

Die dementsprechende Anordnung des Verkehrs könne sich jedoch naturgemäss nur allmählich unter Verwerthung gemachter Erfahrungen vollziehen. Insbesondere müsse die Beantwortung der wichtigen Frage, ob die Beschränkung des Fahrplans im Winter gerechtfertigt sei oder nicht, noch den Erfahrungen vorbehalten bleiben; denn wenn auch im Winter das Fahrbedürfniss im engeren Stadtverkehre grösser sei als im Sommer, so entfalle dagegen im Winter der lebhafte Wechselverkehr mit den beiden Wiener Lokalstrecken (Kaiserin Elisabethbahn und Kaiser Franz Josephbahn), welcher die Wiener Stadtbahn in den Sommermonaten sehr erheblich beschäftige. Ob die Steigerung des engeren Verkehrs der Stadtbahn im Winter den Wegfall des Sommerfrischenverkehrs zu dieser Zeit ausgleiche oder gar übersteige, darüber fehlen zur Zeit sichere Beobachtungen, da die Wiener Stadtbahn erst seit wenigen Monaten vollständig eröffnet sei. Keinesfalls sei für das Eisenbahnministerium ein genügender Anlass geboten, um den von der Staatsbahndirektion Wien, als der betriebführenden und mit den Verkehrsverhältnissen aus eigener Wahrnehmung vollständig vertrauten Verwaltungsbehörde, vorgelegten Winterfahrplan der Wiener Stadtbahn zu beanstanden.

Für den jetzigen Winter sei vorläufig die Zahl der Züge dem Sommer gegenüber etwas eingeschränkt worden, da sowohl den Interessen der Bevölkerung als auch den gebotenen Rücksichten der Wirthschaftlichkeit besser gedient sei, wenn die ausgiebigere Gestaltung des Fahrplans für den Bedarfsfall offen gehalten bleibe und mit der Möglichkeit einer späteren Einschränkung der Züge nicht gerechnet werden müsse.

Der Anschauung, dass die Wiener Stadtbahn wegen der unzulänglichen Dichte des Fahrplanes es zu keinem Erträgniss bringen könne, hielt der Minister entgegen, dass von einer Vermehrung der Züge zwar zweifellos eine Erhöhung des Rohertrages, keineswegs aber eine solche des Reinertrages erwartet werden könne, und dass demzufolge eine nicht wohl erwogene Vermehrung der Züge der Wiener Stadtbahn die Gefahr eines ungünstigen Ergebnisses befürchten liesse, welche Möglichkeit wohl um so mehr vermieden werden müsse, als die Bahn selbst bei günstiger Entwickelung der diesjährigen Einnahmen und Ausgaben noch hart an der Grenze eines Betriebskostenabgangs stehe.

— **Der elektrische Probebetrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Die Versuchsfahrten auf der Stadtbahn, welche den Zweck haben, den elektrischen Betrieb zu erproben, sind in der Strecke Michelbeuern-Heiligenstadt zu Ende des vorigen Monats wieder aufgenommen worden. Diese Fahrten hatten im September und Oktober mit einem aus vier Wagen bestehenden Zuge stattgefunden. Nunmehr ist der Zug auf fünf Wagen verstärkt worden und wird noch im Laufe dieses Monats auf die volle Stärke von zehn Wagen gebracht werden, da die noch für den elektrischen Betrieb einzurichtenden fünf Wagen in den nächsten Tagen zur Ablieferung gelangen sollen. Die Fahrten finden bis auf weiteres so wie bisher zur Nachtzeit statt, und werden die neu in den Dienst gestellten Wagen vorerst behufs Erprobung der mechanischen Einrichtungen von Dampflokomotiven gezogen. Die bisherigen Probefahrten haben ein befriedigendes Ergebniss geliefert, und es ist wohl zu erwarten, dass auch die weiteren Versuchsfahrten gleich zufriedenstellende Ergebnisse liefern werden.

— **Stand der Eisenbahnbauten im Monat Oktober d. J.** Am 1. Oktober d. J. standen 132,9 km Hauptbahnen und 521,9 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau. Es verblieben am Schlusse des Monats Oktober d. J. an Hauptbahnen 117,2 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 522,0 km in Bauausführung.

— **Direkte Tarife der österreichisch-ungarischen Bahnen im Verkehr mit den preussischen Staatsbahnen.** Es wurde s. Zt. (vergl. Nr. 73 S. 1122 d. Ztg.) auf die Schwierigkeiten aufmerksam gemacht, welche die preussischen Staatsbahnen seit einiger Zeit der Erstellung direkter Frachtsätze im Verkehr mit österreichisch-ungarischen Bahnen bezüglich einzelner Artikel entgegenstellen. Zugleich wurde der Erwartung Raum gegeben, dass die preussischen Staatsbahnen sich bereit finden werden, den berechtigten Forderungen der österreichischen und ungarischen Bahnen in Bezug auf die Erstellung direkter Tarife Rechnung zu tragen. Wie nunmehr verlautet, ist es thatsächlich gelungen, die preussischen Staatsbahnen zu bewegen, den von ihnen ursprünglich eingenommenen Standpunkt zu verlassen und der Erstellung der für Artikel der Landwirthschaft, wie: Heu, Stroh, Lebensmittel, Butter, Fleisch usw. erwünschten und den ungarischen Ausfuhrinteressen dienenden direkten Tarife zuzustimmen.

— **Lokomotivbestellungen der österreichischen Staatsbahnen.** Wie seiner Zeit mitgetheilt wurde, hat sich die österreichische Staatseisenbahnverwaltung entschlossen, von dem ihr im Juli d. J. seitens der Lokomotivfabriken eingeräumten Wahlrecht auf die Bestellung von 36 Lokomotiven und 20 Tendern aus dem für das Jahr 1902 noch verfügbaren Kreditreste zu dem gleichen Preise, wie derselbe im Juli vereinbart worden war, keinen Gebrauch zu machen, sondern auch rücksichtlich dieses Bedarfes die Erzielung eines den derzeitigen Verhältnissen entsprechenderen Preises anzustreben. Zu diesen 36 Lokomotiven und 20 Tendern treten noch 65 Lokomotiven und 50 Tender hinzu, welche aus dem für das Jahr 1903 im Investitionsgesetze vorgesehenen Kredit, der zum Theil herangezogen werden soll, bestellt werden. Im ganzen kommen also 101 Lokomotiven und 70 Tender zur Vergebung und beträgt der Aufwand hierfür ungefähr 9 000 000 Kr.

Dieser Tage haben im Eisenbahnministerium die Verhandlungen wegen Vergebung der erwähnten Lieferungen sowie ausserdem von 2 Lokomotiven für Schmalspurbahnen stattgefunden. Es kam vorerst zu keinem endgültigen Beschluss, und sollen die Verhandlungen demnächst fortgesetzt werden.

Die gesammte Lieferung wird an die Wiener-Neustädter, an die Floridsdorfer und an die Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft, ferner an die Maschinenfabrik von Kraus & Co. in Linz und an die böhmisch-mährische Maschinenfabrik in Prag vergeben werden, ohne dass die Staatsverwaltung auf die Vertheilung der Lieferung zwischen den einzelnen Fabriken bestimmenden Einfluss nimmt. — Wie weiter verlautet, ist seitens des Eisenbahnministeriums an die österreichischen Wagenfabriken eine Zuschrift des Inhaltes gelangt, dass die Staatseisenbahnverwaltung 1 025 Stück verschiedene Personen-, Dienst- und Güterwagen, lieferbar in den Jahren 1902 und 1903, in Bestellung gebe. In der Zuschrift des Eisenbahnministeriums wird ausgeführt, dass die Regierung sich zu dieser Maassnahme entschlossen habe, um den Wagenfabriken Beschäftigung zu bieten und dem Bedürfnisse nach Arbeit entgegenzukommen.

— **Gebührenrechtliche Behandlung von Grundeinlösungen zu Eisenbahnzwecken.** Nach einer Entscheidung des Finanzministeriums sind in dem Falle, wenn bewegliche Sachen, bezüglich deren den Eisenbahnen das Enteignungsrecht zusteht, im Wege gütlichen Uebereinkommens für Eisenbahnzwecke entgeltlich erworben werden, die Uebergeber der eingelösten Grundstücke von der auf sie entfallenden Hälfte der Vermögensübertragungsgebühr befreit und haben diese nur die Gebühr für die über den empfangenen Einlösungsbetrag auszustellenden Empfangsbestätigungen zu entrichten. Die Eisenbahnunternehmungen dagegen sind in der Regel bezüglich der in ihr Eigenthum übergehenden Grundstücke zur Entrichtung des halben Betrages der auf Grundlage der Einlösungssumme ermittelten Uebertragungsgebühr verpflichtet.

Eine Ausnahme hiervon tritt nur dann ein und hat die Vorschreibung der Immobiliargebühr in den in Rede stehenden Fällen überhaupt zu unterbleiben: a) wenn es sich um Grunderwerbungen durch die Staatsbahnen bezw. für diese handelt, da den zu deren Verwaltung berufenen Organen die persönliche Gebührenbefreiung zukommt; b) wenn die Grundeinlösung durch eine Privatbahnunternehmung erfolgt, welcher auf Grund der ihr ertheilten Konzessionsurkunde die Gebührenbefreiung des betreffenden Rechtsgeschäftes zusteht.

— **Lage der österreichischen Eisenindustrie.** Nach dem Bericht, welcher anlässlich der Generalversammlung des Vereins der österreichischen Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen vom Ausschusse dieses Vereins erstattet wurde, ist an Schienen im Jahre 1901 etwa dieselbe Menge abgesetzt wie im Vorjahre. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass der Schienenabsatz des Jahres 1900 gegen die Vorjahre weit zurückgeblieben war. Auch der Absatz an sonstigem Eisenbahnmaterial ist im Jahre 1901 erheblich zurückgeblieben, so dass

bei ausserordentlich schlechten Preisen auch die Beschäftigung eine ungewöhnlich schwache war. Weitere Betriebseinschränkungen und Arbeiterentlassungen sind zu befürchten. Auch die Brückenbau- und Eisenbauwerkstätten sowie sonstige eisenverarbeitende Fabriken haben im abgelaufenen Jahre allen Grund, mit den erzielten Ergebnissen unzufrieden zu sein. Die vorgelegenen Aufträge haben die Fabriken nicht hinreichend beschäftigt. Die Preise sind auf einen in Oesterreich noch nicht dagewesenen Tiefpunkt herabgesunken. Eine Besserung der Lage dieser Industriezweige wird voraussichtlich erst Ende 1902 oder 1903 eintreten, wenn die in den grossen Eisenbahninvestitionen vorgesehenen Bauten ihrer Vollendung entgegengehen und der Bedarf für eiserne Brücken und Hochbaukonstruktionen eintritt.

Die Lokomotivfabriken waren nach dem erwähnten Berichte in diesem Jahre gut beschäftigt, jedoch nur dadurch, dass sie in der Lage waren, einige ausländische Bestellungen zu erhalten. Dagegen befinden sich die Wagenfabriken in einer ungünstigen Lage. Schon vom Juli d. J. ab waren die österreichischen Wagenfabriken gezwungen, ihre Betriebe wesentlich einzuschränken, viele hunderte Arbeiter zu entlassen oder nur drei Vierteltage zu arbeiten. Die Hoffnung, dass durch die Genehmigung des Investitionsprogrammes des Eisenbahnministeriums den Wagenfabriken bedeutende Bestellungen werden zugeführt werden, ist, wie der Bericht hervorhebt, bisher nicht zugetroffen. Auch die Bestellungen der Privatbahnen wurden, insbesondere bei Güterwagen, gegen die Lieferungen der früheren Jahre wesentlich eingeschränkt. Ebenso liegt an Wagen für besondere Zwecke kein Bedarf vor, und sind vereinzelt einige Bier- und Kesselwagen zur Anschaffung gelangt. Bezüglich der Ausfuhr zeigt es sich, dass Angebote, welche deutsche Fabriken in letzter Zeit für Ausfuhrlieferungen machten, weit unter den Gestehungskosten der österreichischen Wagenfabriken sich bewegen. Die Gründe hierfür liegen in billigerem Material, niedrigeren Frachten, Löhnen und Steuern, geringeren Auslagen für Wohlfahrtseinrichtungen usw.

— **Budget der ungarischen Staatsbahnen für das Jahr 1902.** Der Finanzausschuss des ungarischen Abgeordnetenhauses hat das Budget des ungarischen Handelsministeriums einschliesslich derjenigen Posten, welche die Staatsbahnen betreffen, unverändert angenommen. Ein Abgeordneter sprach bei der Berathung den Wunsch aus, dass im Interesse der kleinen Landwirthe die Beförderung von Düngemitteln auch in einzelnen Wagen ebenso billig erfolgen möge, wie in ganzen Zügen. Ein anderer Abgeordneter lenkte die Aufmerksamkeit des Ministers auf die ungünstigen Beförderungsverhältnisse der bei den Staatsbahnen angestellten diplomirten Ingeniöre. Von anderer Seite wurde der Minister ersucht, darauf Rücksicht zu nehmen, dass von den Staatsbahnen, wo es nur möglich ist, auch das Kleingewerbe zu den öffentlichen Lieferungen herangezogen werde.

Der Minister antwortete, dass der Düngerbeförderung grosse Aufmerksamkeit zugewendet werde. Die Beförderung erfolge nahezu zu den Selbstkosten; es können daher kaum weitergehende Zugeständnisse gemacht und insbesondere nicht einzelne Wagen zu den Tarifsätzen für ganze Züge befördert werden. Bezüglich der Beförderungsverhältnisse der Ingeniöre bemerkte der Minister, dass er der geistigen Arbeit wohl die grösste Sympathie entgegenbringe, aber keine Bürgschaft dafür übernehmen könne, dass jemand blos darum, weil er ein Diplom hat, befördert werden müsse. Die Angelegenheit der öffentlichen Lieferungen liege dem Minister gleichfalls am Herzen, und er sei bestrebt, den vertrauenswürdigen kleineren Gewerbetreibenden in den einzelnen Gegenden Lieferungen zukommen zu lassen.

Bei den ausserordentlichen Investitionen bat der Minister, besonders mit Rücksicht auf den grossen Personenwagenbedarf der Vizinalbahnen, die Ermächtigung, 6500 Lastwagen zu beschaffen, so abzuändern, dass er zur Beschaffung von 3000 Lastwagen und 610 Personenwagen ermächtigt werde; die noch erübrigenden 4000000 Kr. sollen zur Bestellung von Fleisch-, Trauben- und Eierwagen verwendet werden.

Nach einigen weiteren Aufklärungen von Seiten des Handelsministers wurde die Ermächtigung in der vom Minister gewünschten Form ertheilt.

— **Die ungarischen Kohlentarife.** In der letzten Zeit hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen die Vorarbeiten für die Erneuerung der Tarifbegünstigungen abgeschlossen und an das ungarische Handelsministerium Bericht erstattet. Wie verlautet, dürfte man bei der Neubemessung der Tarifbegünstigungen auch den gegen die österreichische Kohle gerichteten Bestrebungen der ungarischen Kohlenwerke möglichst entgegenkommen. Damit stimmt die Meldung überein, dass die ungarischen Staatsbahnen vom 1. Januar 1902 ab einen neuen Tarif für jene Kohlensendungen planen, die über Sillein oder Rutka auf die Strecken der ungarischen Staatsbahnen gelangen, um nach Budapest weiter verfrachtet zu werden. Es soll beabsichtigt sein, die bisherige Refaktie von 13 h. für den Doppelcentner, die allerdings an die Auflieferung einer Mindestmenge gebunden war, jedoch für die ganze Ostrauer und oberschlesische Kohleneinfuhr in Anspruch genommen wurde, aufzuheben und dafür den Kohlentarif allgemein, aber nur um 6 h. zu ermässigen. Diese Neuerung würde eine Vertheuerung des Ostrauer Kohlenverkehres mit Ungarn um 7 h. für den Doppelcentner mit sich bringen.

— **Konzessionirung der Lokalbahn Pápa-Bánhida.** Der ungarische Handelsminister hat dem Abgeordnetenhause einen den Ausbau und Betrieb der Lokalbahn Pápa-Kisbér-Bánhida betreffenden Gesetzentwurf unterbreitet. Die Linie soll von der Station Pápa der Hauptlinie Budapest-Raab-Pápa-Kis-Czell-Steinamanger-Fehring-(Graz) der ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Pápa-Csorna abzweigen, diese in der Station Kisbér mit der Linie Raab-Kisbér-Veszprém-Dombovár des Staatsbetriebes und der Südbahnlinie Komorn-Kisbér-Stuhlweissenburg und weiterhin in der Station Bánhida mit der Hauptlinie Budapest-Bánhida-Komorn-Bruck a. d. Leitha-(Wien) der ungarischen Staatsbahnen verbinden. Durch die als Nothstandsbau zu betrachtende Ausführung dieser Eisenbahn soll die Ausbeute der von Bánhida in der Richtung von Pápa aufgeschlossenen aber zur regelmässigen Bearbeitung noch nicht gelangten reichen Kohlenlager sowie die bessere Verwerthung der dortigen Walderzeugnisse und der Erzeugnisse der bereits in Betrieb befindlichen Bánhidaer und Felsö-Gallaer Kohlenbergwerke und endlich die Besserung der in den Komitaten Komorn und Veszprém infolge von Auswanderungen sich immer schlechter gestaltenden wirthschaftlichen Verhältnisse ermöglicht und hierdurch den längst gehegten Wünschen der dortigen Gegenden Rechnung getragen werden.

— **Bau von Werkstätten auf den ungarischen Staatsbahnen.** Nachdem die Direktion der ungarischen Staatsbahnen den Beschluss gefasst hat, den Bau der von der Gesetzgebung genehmigten grossen Werkstättenanlagen in Rákos-Palota mit Beginn der nächstjährigen Bauzeit in Angriff zu nehmen, fand dieserhalb am 25. Oktober d. J. die Verhandlung über die Vergebung der einschlägigen Arbeiten im Kostenbetrage von etwa 4200000 Kr. statt. Die neuen Werkstätten werden als Ersatz für die abzutragenden Werkstätten am Westbahnhofe (früher Hauptbahnhof der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft), deren Anlage die Entwickelung und Ausdehnung der Stadt hemmte, auf einem weit ausgedehnten Gebiet ausserhalb der städtischen Gemarkung nächst Rákos-Palota erbaut, und wird auch der derzeitige Kohlenhof des Westbahnhofes dorthin verlegt werden.

— **Oberinspektor Bechtold †.** Am 18. d. Mts. ist der Oberinspektor der österreichischen Nordwestbahn, Friedrich Bechtold, gestorben. Der Verblichene stand viele Jahre dem Telegraphen- und Fernsprechwesen der Nordwestbahn vor und hat den Betrieb in einer mustergültigen Weise eingerichtet. Er zählte zu den hervorragendsten Fachmännern auf dem Gebiete des Eisenbahnsignal- und Telegraphenwesens, und sind ihm zahlreiche Neuerungen und Verbesserungen auf diesem Gebiete zu verdanken. Unter anderem ist er der Erfinder eines auf der österreichischen Nordwestbahn eingeführten Interkommunikationssignals, ferner einer Vorrichtung zur Verhinderung unbeabsichtigter Signalumstellungen bei elektrischen Distanzsignalen, eines Glockenläutewerks usw.

Uebrige europäische Länder.

— **Personalnachrichten.** Der Oberdirektor bei der königlichen Eisenbahndirektion zu Stockholm Moritz Hahr ist im November d. J. in den Ruhestand getreten. Aus Anlass seines Ausscheidens wurden ihm von seinen Vorgesetzten, Amtsgenossen und Mitbeamten zahlreiche Huldigungen zu Theil, deren Mittelpunkt ein Abschiedsfest im Hotel Phönix zu Stockholm bildete, auf dem der Generaldirektor der schwedischen Staatsbahnen Nordström die von innigster Freundschaft und Verehrung für den Scheidenden zeugende Festrede hielt. Der Gefeierte war seit 29 Jahren Direktor der Verkehrs- und Betriebsabtheilung. Er ist als solcher auch häufig in das Vereinsgebiet gekommen, wo er namentlich an den Fahrplankonferenzen als Vertreter seiner Verwaltung theil nahm und sich durch die ausgeprägte Tüchtigkeit seines Wissens und durch liebenswürdige Umgangsformen viele Freunde erwarb. „Jernbanebladet“ widmet ihm eine ausführliche Lebensbeschreibung mit trefflichem Abbild. Möge es dem jetzt erst 63 jährigen trefflichen Manne vergönnt sein, sich noch lange Jahre der wohlverdienten Musse zu erfreuen.

— **Das grosse Programm öffentlicher Arbeiten in Frankreich.** Es ist überall mehr oder weniger Sitte, dass zur eigenen Anfeuerung das gute Beispiel des Auslandes vorgeführt wird, wobei es an gutgemeinten Uebertreibungen nicht fehlt. So geschah es auch wieder in der neulichen Versammlung, welche in Paris unter dem Vorsitz der Minister Baudin und Millerand wegen des grossen Arbeitsprogramms (l'outillage national, des nationalen Werkzeugs, wie es in weitestem, aber treffenden Sinne genannt wird) stattfand. Zweifellos ist, dass Frankreich im letzten Menschenalter wirthschaftlich zurückgeblieben und namentlich von Deutschland weit überholt ist. Im einzelnen aber hat das Lob aus dem Munde unserer Rivalen einen etwas bitteren Beigeschmack, wenn z. B. auf die grossen Kanalbauten in Preussen hingewiesen wird, die thatsächlich noch in weitem Felde stehen und im preussischen Landtag wiederholt eine viel schlechtere Behandlung erfahren haben, als ähnliche, aber noch viel weiter gehende Wasserbaupläne bei unseren westlichen Nachbarn. Am 1. Mai d. J. legte der Minister der öffentlichen Arbeiten der Abgeordnetenkammer einen grossartigen Plan zum Ausbau der heimischen Wasserwege vor. Die Kammer nahm ihn im ganzen recht beifällig auf und verwies ihn, wie natürlich, nach kurzen allgemeinen Erörterungen zur näheren Prüfung an eine Kommission. Das preussische Abgeordnetenhaus dagegen hat zweimal die Kanalvorlage zum Scheitern gebracht, einmal ihr sogar die Kommissionsprüfung versagt! Die französische Kommission aber hat nun ihren durchaus zustimmenden Bericht erstattet, und das will um so mehr sagen, als in dieser Kommission auch Handel und Industrie vertreten waren, und als der französische Kanalplan von den nächsten Interessenten, von Handel und Industrie, erheblich mehr Opfer verlangt, als der preussische. Der Staat Preussen will die Kosten für die Kanalbauten allein aufbringen und verlangt von den Interessenten nur gegebenenfalls ein Drittel der Verzinsung, während bei den neuen grossen Bauten in Frankreich durchweg der Grundsatz angenommen ist, dass der Staat und die nächsten Interessenten je die Hälfte der Kosten aufbringen und dann später auch entsprechend den Ertrag sich theilen. Diese Halbtheilung ist, so führte in der jetzigen Versammlung Minister Baudin aus, eine der grundlegenden Bedingungen der Ausführung. Die Interessentenkreise werden durch die Handelskammern vertreten, welche die Gelder zu gewährleisten haben. Man denkt auf diese Weise zu weit gehende Ansprüche an den Staat fernzuhalten, die früher das „Programm Freycinet“ brachte, und auch zu verhindern, dass jeder der 584 Abgeordneten in der Kammer innerhalb des grossen Plans eine Sonderleistung für seinen Wahlbezirk verlangt.

Das grosse Bautenprogramm des Ministers Freycinet von 1879 hatte hauptsächlich Eisenbahnen betroffen; das jetzige, welches es ergänzen soll, umfasst zwar direkt nur Wasserbauten, aber mit dem ausgesprochenen Zweck, den Eisenbahn- und den Wasserverkehr besser in Verbindung zu bringen. Es ist eine alte Klage in Frankreich, dass Eisenbahnen und Wasserstrassen sich nicht in die Hände arbeiten, sondern die Eisenbahngesellschaften die Wasserwege möglichst lahmlegten. Der Kommissions-Berichterstatter Aimond stellte gleichfalls diesen Wettbewerb in den Vordergrund und zeigte, wie die Wasserstrassen den Eisenbahnen durchaus keinen Eintrag thäten. „In Deutschland“, so führte er aus, „ist die kilometrische Tonnenzahl auf den Flüssen und Kanälen von 2 Milliarden 900 Millionen im Jahre 1875 auf 7,5 Milliarden im Jahre 1895 gewachsen und während derselben Zeit die Tonnenzahl auf den Eisenbahnen von 11 auf 26,5 Milliarden gestiegen; in Frankreich wuchs die Tonnenzahl von 1882 bis 1898 auf den Wasserwegen von 2 auf 4 Milliarden, auf den Eisenbahnen von 11 auf 15 Milliarden. Der Berichterstatter hob ferner hervor, wie das System der Beitragsleistung der Interessenten durchaus Anklang finde, da von 26 beabsichtigten Unternehmungen nur zweien der Zuschuss der Interessenten noch fehle. Immer kehrte bei den Rednern das Motiv der Rückständigkeit (infériorité) Frankreichs und der Ueberlegenheit Deutschlands wieder. Der frühere Handelsminister Lebon lobte, wie in Deutschland die gemeinsame Verwerthung der Eisenbahnen und Flusswege ganz Gebrauch geworden sei. Minister Baudin betonte u. a., wie jetzt in Frankreich die gleichzeitig geführten Untersuchungen des Arbeitsministeriums und des Oberhandelsraths (conseil supérieur du commerce et de l'industrie) zu denselben Ergebnissen betreffs der Baupläne geführt haben. Die jetzige grosse Versammlung war veranstaltet worden auf Anregung des Präsidenten der Pariser Handelskammer, Fumouze, und an ihr nahmen Theil 26 Vorsitzende von Handelskammern und 16 Vorsitzende von grossen Syndikaten. Es herrschte in allen grossen Fragen erfreuliche Einstimmigkeit, und schliesslich wurde ein ausführender Ausschuss gewählt. Der Arbeitsplan umfasst für Verbesserungen bestehender Wasserwege rund 60 000 000 Fr., für neue Kanäle 444 000 000 Fr. und für Hafenbauten 151 000 000 Fr.

— **Französische Eisenbahneinnahmen und Aktienkurse.** Der Ausweis für die zweite Hälfte November zeigte zum ersten Mal seit langer Zeit wieder eine Mehreinnahme gegen die gleiche Vorjahrszeit: vom 12. bis 28. November + 232 000 Fr. In den Börsenberichten der Pariser Blätter wird hervorgehoben, dass die Verstaatlichungs-Erörterungen in der Kammer an der Börse so gut wie gar keinen Eindruck gemacht und die wieder aufsteigende Bewegung in den Aktienkursen nicht beeinträchtigt haben.

— **Die Luft in den Tunneln der Pariser Stadtbahn.** Der Pariser Stadtrath hatte vor einiger Zeit Analysen der Luft in den Wagen und den Tunneln der (unterirdischen) Stadtbahn angeordnet. Da diese Untersuchungen in der Luft einen Ueberschuss von Kohlenstoff ergeben haben, beschloss der Stadtrath in seiner Sitzung vom 9. d. Mts., die Verwaltung der Stadtbahn zur Prüfung aufzufordern, wie die Luft in den Tunneln und Wagen gereinigt werden kann.

— **Die Fortsetzung der Valsuganabahn auf italienischem Gebiet.** Vor kurzem wurde eine Sitzung des Gemeinderathes von Venedig abgehalten, auf deren Tagesordnung der Vorschlag stand, um die Konzession zur Erbauung und zum Betriebe der Eisenbahnlinie Mestre-Bassano-Primolano-Tezze anzusuchen. Die Kosten des Bahnbaues sind mit 13 799 000 L. veranschlagt worden, wovon zwei Drittel die Stadt Venedig und ein Drittel die Provinz zu tragen hätte. Die Sitzung wurde nach langer Verhandlung vertagt, die Annahme des Antrages soll jedoch sicher sein. Es besteht die Absicht, den Bau unverzüglich in Angriff zu nehmen.

Fremde Welttheile.

— Schantung-Eisenbahn. Der deutsche Kaiser hat an den Vorsitzenden des Vorstandes dieser Eisenbahngesellschaft, Wirklichen Geheimen Rath Fischer zu Berlin folgendes Telegramm gerichtet: „Ich habe aus dem Vortrage des Staatssekretärs des Reichsmarineamts anlässlich der Eröffnung des Eisenbahnbetriebes auf der Strecke Tsingtau-Tschangling am 1. d. Mts. mit Interesse ersehen, dass die Schantung Eisenbahngesellschaft, nicht beirrt durch die aufgetretenen Schwierigkeiten der letzten beiden Jahre, den Bau der Schantungbahn in energischer und umsichtiger Weise planmässig gefördert hat. Ich spreche Ihnen als dem Vorsitzenden des Vorstandes der Schantung Eisenbahngesellschaft hierzu Meinen Glückwunsch und Meine Anerkennung aus.“

— **Die Eisenbahn Swakopmund-Windhoek** ist so weit im Bau vorgeschritten, dass, wie die „Deutsch-südwestafrik. Ztg.“ meldet, der Personenverkehr auf der Eisenbahn bis Okohandja, 312 km von Swakopmund, gegen Weihnachten ausgedehnt werden wird. Man hat dabei recht gute Erfahrungen mit den Eingeborenen gemacht. Es sind etwa 660 eingeborene Arbeiter beschäftigt, die sich als recht anstellig erweisen, so dass jetzt sogar Absteckungsarbeiten und Vorbereitungsarbeiten anderer Art für den Unterbau, die früher von Weissen verrichtet wurden, einzelnen Eingeborenen übertragen werden konnten. Viele Eingeborene sind bereits ohne Unterbrechung über zwei Jahre beim Bahnbau. Diese Leute haben nicht nur arbeiten gelernt, sondern arbeiten sogar gern, eine Thatsache, die man früher für unmöglich hielt. So hat, wie die „Deutsch-südwestafrik. Ztg.“ bemerkt, der Bahnbau auch in dieser Hinsicht sein Gutes, indem er die Eingeborenen zur Arbeit heranzieht und sie dann zur Arbeit erzieht.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung des Vereins zu Berlin am 10. d. Mts. unter dem Vorsitz des Wirkl. Geh. Oberbauraths Streckert fand zunächst die Neuwahl des Vorstandes statt, nachdem der Vorsitzende einen Bericht über die Thätigkeit und der Kassenführer über die Ausgaben des Vereins im abgelaufenen Jahre erstattet hatte. In den Vorstand wurden gewählt die Herren Wirkl. Geh. Oberbaurath Streckert, Vorsitzender; Ministerialdirektor Schröder, stellvertretender Vorsitzender; Regierungs- und Baurath Diesel, Schriftführer; Regierungsrath a. D. Kemmann, stellvertretender Schriftführer; Oberstleutnant Buchholtz, Kassenführer, und Geh. Oberbaurath Illing, stellvertretender Kassenführer.

Hierauf hielt Regierungsbaumeister Petri, Direktor der Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg, einen Vortrag, in welchem er die Anlage der Elberfelder Schwebebahn hinsichtlich ihrer Bauart und ihres Betriebes an der Hand zahlreicher Pläne und Abbildungen erläuterte. Der starke Verkehr zwischen den in dem engen Wupperthale sich weit hin erstreckenden Städten Elberfeld und Barmen konnte von den Staatsbahnen und der vorhandenen Strassenbahn nicht mehr bewältigt werden, für eine neue Bahn war aber nur noch über dem in scharfen Windungen vorbeifliessenden Wupperflusse Raum vorhanden. Hier aber musste wieder auf die Hochwassergefahren Rücksicht genommen werden, und es war daher eine Einengung des Flussprofiles durch das Hineinbauen von Pfeilern und Stützen ausgeschlossen. Das Gelände erforderte somit eine besondere Lösung der vorliegenden Aufgabe, welche in der Wahl des Schwebebahnsystems gefunden wurde.

Die Schwebebahn besteht aus Längsträgern von rund 30 m Länge, welche als räumliche Fachwerke ausgebildet sind und von portalartigen, sich gegen die Ufer stützenden eisernen Pfeilern getragen werden. Etwa 10 km der Bahn sind in dieser Weise über der Wupper ausgeführt, während eine etwa 3 km lange Fortsetzung nach Vohwinkel die Landstrasse benutzt, wobei die Stützen in der Richtung der Alleebäume stehen, den Verkehr der verhältnissmässig schmalen Strasse also in keiner Weise einengen. Die Eigenthümlichkeit des Schwebebahnsystems beruht bekanntlich darin, dass die Wagen an ihren Gleisen, die nur aus einer Schiene für jede Fahrrichtung bestehen, mit ihren Rädern aufgehängt sind. Die Verbindung zwischen den sogen. Drehgestellen und den Wagen geschieht durch starke stählerne Bügel, welche den Schienenträger mit einem so geringen Spielraum umfassen, dass eine Entgleisung selbst im Falle eines Rad- oder Achsbruches ausgeschlossen ist.

Der werthvollste Gedanke dieser Erfindung ist aber der, dass die Wagen vermöge ihrer freien Aufhängung der Fliehkraft nachgeben können und sich daher in den Krümmungen von selbst unter dem der Fahrgeschwindigkeit und dem Bogenhalbmesser entsprechenden Winkel einstellen, so dass auch enge Bögen mit unverminderter Geschwindigkeit und ohne grössere Reibungsverluste durchfahren werden können. Diese Eigenthümlichkeit des Schwebebahnsystems gewährt aber die Möglichkeit, sich den gegebenen, für andere Bahnen höchst ungünstigen Krümmungsverhältnissen anzupassen und macht daher die Schwebebahn als Stadtbahn besonders geeignet. Dazu kommt, dass der schmale, hochliegende, leicht und durchsichtig herzustellende Viadukt die Strassen nur wenig verdunkelt und den freien Ausblick auf den Himmel und die benachbarten Häuser für den unter dem Viadukt Wandelnden nur wenig beeinträchtigt. Andererseits gestattet die Anordnung der Räder und Brückenträger über den Wagen eine tiefe Lage des Wagenfussbodens und somit eine geringe Höhe der Bahnsteige über der Strasse.

Die offizielle Probefahrt auf der zunächst dem Betriebe übergebenen Strecke von Elberfeld nach Vohwinkel fand bekanntlich vor einem Jahre in Gegenwart des Kaiserpaares statt, und seit dem Frühjahr ist die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Bei der mit dem Hergebrachten völlig brechenden Schwebebahn war alles neu zu erfinden und auszugestalten, der Viadukt, die Wagen und die Haltestellen, es gab noch keine bewährten Muster, an die man sich hätte anlehnen können. Umso mehr Beachtung verdient es daher, dass dieses grosse Werk deutschen Erfindungsgeistes nicht nur in ausserordentlich kurzer Zeit durchgeführt worden ist, sondern sich in nunmehr über halbjährigem Betriebe völlig bewährt und das Vertrauen des Publikums gewonnen hat. Das zeigt die ausserordentlich starke Benutzung der Bahn, obwohl sie erst zu zwei Dritteln fertiggestellt ist und das wichtigste Stück der Strecke zwischen den Mittelpunkten Elberfelds und Barmens noch fehlt. Schon heute werden erhebliche Betriebsüberschüsse erzielt; es sind bis jetzt nahezu 3 000 000 Menschen auf der Bahn befördert worden. Die günstigen Betriebsergebnisse der Bahn beruhen aber nicht nur auf der Leistungsfähigkeit der Anlage und der Annehmlichkeit des Fahrens, sondern zum grossen Theil auch auf der Billigkeit und Einfachheit des Betriebes sowie auf den im Verhältniss zur Leistungsfähigkeit der Bahn geringen Anlagekosten. Die Billigkeit des Betriebes beruht aber im wesentlichen auf dem geringen Stromverbrauch, der in der bei einschienigen Schwebebahnen möglichen rationellen Anordnung der Motoren und den geringen Reibungsverlusten in den Krümmungen seine Erklärung findet. Die Anlage ist so bemessen, dass Züge von vier Wagen in Abständen von 2 Minuten verkehren können, was einer Leistungsfähigkeit von 6 000 Personen in der Stunde in jeder Richtung entspricht.

In ähnlicher Weise wie über Wasserläufen und Strassen kann die Schwebebahn natürlich auch über bestehenden Eisenbahnen errichtet werden, wodurch sich ein werthvolles Mittel bietet einerseits zu der in fast allen Grossstädten erforderlichen Verstärkung der Leistungsfähigkeit der in sie einmündenden Eisenbahnen mit Rücksicht auf den Lokal- und Vorortverkehr, andererseits zu der Herstellung von Schnellbahnen zur Verbindung der Hauptverkehrsmittelpunkte, ohne dass Aufwendungen für Grunderwerb zu machen sind. In letzterer Hinsicht scheint demnach die Schwebebahn auch ein Mittel zur Lösung der heute so lebhaft erörterten Frage des Schnellverkehrs an die Hand zu geben.

Hierauf hielt Regierungs- und Baurath Wittfeld einen Vortrag über die störenden Bewegungen bei den Fahrzeugen im Dampf- und elektrischen Betrieb. Der Vortrag wird demnächst weiter geführt werden; alsdann wird auf den Inhalt im Zusammenhange zurückgekommen werden.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische ordentliche Mitglieder aufgenommen die Herren Oberbaurath a. D. Ernst Grossmann und Regierungsbaumeister Kurt Bach.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 53 km lange Strecke Bremervörde (Hesedorf)-Buchholz der königlichen Eisenbahndirektion Hannover — deren Eröffnungstermin noch nicht feststeht — ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten; ferner sind die Strecken Losoncz - Poltar (18,668 km) und Ipoly = Berzencze - Katalinhuta (9,829 km) der im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Losonczvidéker Lokalbahn, welche am 24. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind, den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I/377 vom 9. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 16. Dezember d. J.).

Nr. I/385 vom 13. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung der Festsetzungen in § 9 der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 16. Dezember d. J.).

Nr. II/340 vom 7. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Abonnement auf den Jahrgang 1902 des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung“ (abgesandt am 18. Dezember d. J.).

Nr. II/353 vom 16. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 72 des Ausschusses für technische Angelegenheiten — Leipzig, den 27. und 28. November 1901 — (abgesandt am 18. Dezember d. J.). (Die nächste Ausschusssitzung soll am 22. Mai 1902 in Stuttgart stattfinden.)

Nr. III/636 vom 16. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 57 des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung — Berlin, den 14./15. November d. J. — (abgesandt am 18. Dezember d. J.). (Die nächste Ausschusssitzung soll am 25. Juni 1902 in Teplitz=Schönau stattfinden.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Druckfehlerberichtigung im Tariftheil II, Heft 4 vom 1. Oktober 1901.

Auf Seite 48 des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifes ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. XII für Emballagen in der Relation Oswiecim-Buchs transit von 468 Cts. auf 464 Cts. pro 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 14. Dezember 1901. (3346)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr in der Strecke Prachatitz-Wallern vom 11.—14. Dezember l. J. eingestellt.

Wien, am 16. Dezember 1901. (3347)

3. Güterverkehr.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. Januar k. J. werden die Stationen Boryslaw und Krosno der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 4 (Eisen) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 17. Dezember 1901. (3348)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.

Für Baumwollstickereisendungen von Lindau zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern kommen vom 1. k. Mts. ab Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung, worüber das Nähere bei den Tarifstationen zu erfahren ist.

Hannover, den 17. Dezember 1901. (3349)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit dem 1. Januar 1902 treten direkte Frachtsätze in Kraft:

a) zwischen den Stationen Horst i. Westf. und Hugo des Direktionsbezirks Essen und den Stationen der Alt-Damm-Kolberger, Liegnitz-Rawitscher, Stargard-Cüstriner Eisenbahn, der Nebenbahn Hansdorf-Priebus, Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, Rauscha-Freiwaldau und der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel;

b) zwischen den Stationen Altenessen, Buer, Caternberg Nord, Herne und Riemke des Direktionsbezirks Essen und den Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 19. Dezember 1901. (3350)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 wird im Tarifheft 8 (Verkehr Baden-Pfalz) ein ermässigter Frachtsatz für Petroleum und Naphta von Ludwigshafen a/Rh. nach Mimmenhausen-Neufrach eingeführt.

Karlsruhe, den 16. Dezember 1901. (3351)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut usw. vom 1. Juli 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 gelangt für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut (Abtheilung I des Tarifes) von Orsova nach München C. B. der Frachtsatz von 11,77 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 18. Dezember 1901. (3352)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 treten im Magdeburg-Halle-sächsischen Verbandsverkehre mit der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ermässigte Frachtsätze der Ausnametarife 2 (Rohstoffe) und 6 (Brennstoffe) in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Dresden, den 19. Dezember 1901. (3353)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verbande werden die Stationen Burgstädt, Frankenberg in Sachs., Lugau und Oelsnitz i. Erzgeb. als Empfangsstationen vom 1. Januar 1902 an in den Ausnahmetarif 8 (Giesserei-Roheisen) einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Endverwaltungen und den oben genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 18. Dezember 1901. (3354)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1902 werden die Stationen Tannepöls und Zörbig des Eisenbahndirektionsbezirks Halle, die Station Domnitz des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg und die Station Holzhausen-Zuckelhausen der sächsischen Staatseisenbahnen in den Magdeburg-Halle-sächsischen Thierverkehr einbezogen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 19. Dezember 1901. (3355)
K. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Januar 1902 treten zum
Gütertarif Heft 3 der Nachtrag X,
„ „ 5 „ „ XV
in Kraft. Sie enthalten, ausser bereits anderweit bekannt gegebenen Ergänzungen, in der Hauptsache:

a) Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;

b) neue und abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl von Stationen der preussischen Staats-, braunschweigischen Landes-, Braunschweig-Schöninger, Nauendorf-Gerlebogker und niederlausitzer Eisenbahn;

c) Aenderungen und Ergänzungen mehrerer Ausnahmetarife;

d) einige Berichtigungen.

Die für einzelne Stationsverbindungen eintretenden Frachterhöhungen sind erst vom 1. Februar 1902 ab gültig.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 16. Dezember 1901. (3356)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif IV, Gruppenwechseltarife IV/V, IV/VI, IV/VII und IV/VIII, Oldenburg-nordwestdeutscher Verkehr, westdeutscher und mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 kommt folgender Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif für den Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt (Bremisch-Hannoversche Kleinbahn).

1. Dieser Ausnahmetarif gelangt zur Anwendung für:
   a) Düngemittel, wie unter Ziffer 1 des Rohstofftarifs, sowie in den Ausnahmetarifen 3 (Kalitarif), 4 (Düngekalktarif), 4 a (Staubkalk — Kalkasche — zum Düngen) und 4 b (Mergel zum Düngen) genannt,
   beim Uebergang nach der Kleinbahn;
   b) Erde usw., wie unter Ziffer 2 des Rohstofftarifs genannt,
   beim Uebergang nach der Kleinbahn;
   c) Wegebaustoffe des Ausnahmetarifs 5
   beim Uebergang nach der Kleinbahn;
   d) Torf, Torfstreu und Torfbrikets des Rohstofftarifs
   beim Uebergang von der Kleinbahn,

   wenn diese Güter in Wagenladungen mit direkten Frachtbriefen nach bez. von Stationen der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt versandt werden.
2. Für die Beförderung der unter 1 genannten Güter nach bez. von den Staatsbahn-Uebergangsstationen Bremen (Hptbhf.) oder Oberneuland werden die um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzten Frachtsätze dieser Stationen berechnet, Ausnahmesätze jedoch nur bei Erfüllung der für den betreffenden Ausnahmetarif geltenden Bedingungen.
3. Auf den Verkehr zwischen den Stationen Bremen (sämmtliche Bahnhöfe) und Oberneuland einerseits und Stationen der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt andererseits findet dieser Ausnahmetarif keine Anwendung.
4. Die Beförderung auf der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt erfolgt auf Grund der Bestimmungen und zu den Fracht-

sätzen des Binnengütertarifs dieser Bahn.
Hannover, den 16. Dezember 1901. (3357)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1901 treten im nordostdeutsch - sächsischen Thiertarif zwischen der Station Lianno des Direktionsbezirks Danzig und den sächsischen Stationen Dresden = Altst., =Friedrichst. und =Neustadt, sowie zwischen der Station Altwieck des Direktionsbezirks Danzig und der sächsischen Station Chemnitz direkte Frachtsätze in Kraft.
Mit dem gleichen Tage werden im Verkehr zwischen der Station Altwieck des Direktionsbezirks Danzig und den sächsischen Stationen Dresden = Altst., =Friedrichstadt und =Neustadt direkte Frachtsätze in den Tarif einbezogen, welche jedoch nur für den Fall gelten, dass die Sendungen auf Antrag der Versender über Röderau abgefertigt werden.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Bromberg, den 17. Dez. 1901. (3358)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.
Am 1. Januar 1902 gelangt Nachtrag VII zum Gütertarif zur Ausgabe. Er enthält Aenderungen von Stationsnamen, Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger nebst Vorbemerkungen hierzu und zu den Ausnahmetarifen sowie Berichtigungen.
Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.
Erfurt, den 14. Dezember 1901. (3359)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch - Oesterreich - ungarischer Verband.
Am 1. Januar 1902 treten im Tarif Theil II, Heft 1 nachstehende direkte Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Hruschau K. F. N. B. und	Sp.-T. III	Ausnahmefrachtsatz für Schwerspath
	Pfennige für 100 kg	
Ichtershausen A. J. E. . .	168	162,4*)

*) Der Ausnahmefrachtsatz für Schwerspath findet nur Anwendung bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens.
Das Auf- und Abladen von Sendungen, für welche dieser Ausnahmefrachtsatz angewendet wird, haben die Absender bezw. die Empfänger zu besorgen.
Breslau, den 14. Dezember 1901. (3360)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaaren von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. tr. vom 1. September 1899.
Ab 1. Januar 1902 werden die Stationen Tübingen der k. württembergischen Staatseisenbahnen und Zornhof der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den obenbezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.
Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den genannten Stationen zu erfragen.
München, den 14. Dezember 1901. (3361)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.
Im Nachtrag V zu Theil II Heft 10 vom 1. Dezember 1898, gültig ab 1. Januar 1902, ist auf Seite 2 die Bezeichnung des dort erwähnten neuen Holz-Ausnahmetarifes vom 1. Januar 1902 von Theil IV Heft 3 auf Theil IV, Heft 4 abzuändern.
München, den 13. Dezember 1901. (3362)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 an werden die Stationen Burgstädt, Frankenberg, Lugau und Oelsnitz i. E. als Empfangsstationen in den im Tarifheft Nr. 3 des sächsisch - südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juni 1901 enthaltenen Ausnahmetarif 8 für die Beförderung von Giesserei-Roheisen unter Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) einbezogen.
Dresden, den 17. Dezember 1901. (3363)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.
In die Schnitttafel A des Ausnahmetarifs 5a für Steine des Spezialtarifs III werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 einbezogen:
Freihöls mit 0,58 ℳ. für 100 kg,
Langenfeld „ 0,32 „ „ 100 „
Cöln, den 14. Dezember 1901. (3364)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. März 1902 treten für die Station Lippramsdorf im Gruppentarif IV und den Gruppenwechseltarifen IV/VI und IV/VIII theilweise um 1 km erhöhte Entfernungen in Kraft.
Näheres ist auf den Abfertigungsstellen zu erfahren.
Münster i/W., den 16. Dez. 1901. (3365)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1899.
Am 20. Dezember 1901 gelangt für Holzgeist bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür von Uj=Gradiska (U. St. E.) nach Königs = Wusterhausen (Direktionsbezirk Berlin) ein direkter Frachtsatz von 488 ₰ für 100 kg zur Einführung.
Breslau, den 17. Dezember 1901. (3366)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.
4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.
Die unterm 13. November d. J. in dieser Zeitung auf den 1. Januar 1902 angekündigte Neuauflage des Tarifs für den oben bezeichneten Verkehr kann eingetretener Hindernisse wegen nicht vor dem 1. Februar 1902 zur Ausgabe gelangen.
Stuttgart, den 16. Dez. 1901. (3367)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 ab werden die Stationen Fürstenwalde, Kremmen und Oranienburg in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Stationen im Gruppentarif III als Empfangsstationen einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.
Berlin, den 14. Dezember 1901. (3368)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Mitteldeutsch - hessischer Verkehr (Gruppenwechseltarif V/VI).
Am 1. Januar 1902 gelangt der Nachtrag XX zum Gütertarif zur Einführung.
Ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen und Ergänzungen enthält derselbe:
a) neue Entfernungen für die Stationen Blitzenrod, Frischborn, Grebenhain= Crainfeld, Hartenrod, Herbstein, Holzhausen v. d. Höhe, Ilbeshausen, Lauterbach (Oberhessen) neu, Lieblos, Nösberts, Rixfeld, Rodheim v. d. Höhe, Rosbach v. d. Höhe, Seulberg und Wommelshausen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M.;
Alterkülz, Castellaun, Cülz und Klein = Gerau des Direktionsbezirks Mainz;
Neumark = Bedra und Teltow des Direktionsbezirks Halle a/S.;
Bork (Prov. Brandenburg) und Domnitz des Direktionsbezirks Magdeburg;
b) anderweite Entfernungen für die Stationen: Anspach i/Taunus, Bockenheim, Frankfurt a/M. Hauptbhf., Frankfurt a/M. Ost, Frankfurt a/M.=Sachsenhausen, Frankfurt a/M. Hafen (rechtsmainisch), Frankfurt a/M. = Sachsenhausen Hafen (linksmainisch), Frankfurt a/M. = Sachsenhausen (Viehhof), Friedberg (Hessen), Friedrichsdorf a/Taunus, Hanau Nord, Hanau Ost, Hanau West, Homburg v. d. Höhe (i/Taunus), Köppern, Oberursel, Rödelheim, Usingen, Wehrheim und Weiskirchen a/Taunus des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.;
c) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife:
2 (Rohstofftarif),
5 (Wegebaustoffe),
8 (Giesserei-Roheisen),
9 S (Schiffsbaueisen);
d) sonstige Aenderungen und Ergänzungen.
Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.
Erfurt, den 17. Dezember 1901. (3369)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberrheinisch-belgisch-französisch-englischer Eisenbahnverband über Cöln-Herbesthal und Maestricht-Lanaeken.
Zum Theil II, Heft H dieses Verbandes erscheint am 1. März 1902 ein Berichtigungsblatt. Dasselbe enthält Erhöhungen der Fahrpreise I. Klasse nach Antwerpen über Maestricht infolge Wiedereinführung der I. Wagenklasse auf den belgischen Bahnen. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.
Mainz, den 16. Dezember 1901. (3370)
Königlich preussische und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

(Einbeziehung der Station Pilsenetz in den Ausnahmetarif XXXVI, Serie 1 des Tarifes, Theil II, Heft 3 vom 1. April 1901.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1902 wird die Station Pilsenetz der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. XXXVI, Serie 1 des Tarifes, Theil II, Heft 3 vom 1. April 1901 einbezogen.

Die Frachtsätze betragen:

Pilsenetz-Landquart 187
„ -Netstall . 202
Centimes für 100 kg.

Im Verkehre mit den übrigen schweizerischen und badischen Tarifstationen gelangen die gleichen Frachtsätze wie für Tremoschna zur Anwendung.

Wien, am 16. Dezember 1901. (3371)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Kunigundeweiche in den Ausnahmetarif Nr. 12 c, d und e des Tariftheils II, gültig vom 1. Januar 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 wird die Station Kunigundeweiche des kgl. Eisenbahndirektionsbezirkes Kattowitz in den Ausnahmetarif Nr. 12 c, d und e (Metalle und Metallwaaren) des Tariftheils II des obbezeichneten Verbandes, und zwar für die im Waarenverzeichniss des benannten Ausnahmetarifes unter

I. „Im Verkehre aus Deutschland“ angeführten Artikel, mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach Triest/Fiume von	Pfennige für 100 kg		
	c	d	e
Kunigundeweiche .	285	280	265

Der Frachtsatz unter c findet Anwendung bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg, die Frachtsätze unter d und e finden Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg der benannten Artikel für einen Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür.

Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien.

Wien, am 14. Dezember 1901. (3372)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

(Ausnahmefrachtsätze für Petroleum und Petroleumnaphta etc. von den Stationen Kolin und Kralup.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1902 gelangen für Petroleum und Petroleumnaphta (Rohbenzin), auch zur Erzeugung von Benzin, zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete und bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 Kilogramm für einen Frachtbrief und Wagen, sowie bei Einhaltung der sonstigen einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Kolin Oe. N. W. B. und St. E. G. und von Kralup B. E. B. und St. E. G. nach den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 17. Dezember 1901. (3373)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Getreide etc. a) des Ausn.-Tarifs Nr. 1 im Kartirungswege, b) des Ausn.-Tarifs Nr. 2 im Rückvergütungswege für Hamburg, Harburg und Lübeck transit seewärts treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1902 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Cziffer	a) 190 ₰ b) 167 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Cziffer	a) 185 ₰ b) 162 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Cziffer	a) 226 ₰*) b) 203 „ *)

*) Für Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl etc. ermässigen sich die Frachtsätze für Dresden-Elbkai um 14 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive a) 10 ₰, b) 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 14. Dezember 1901. (3374)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 gelangt der Nachtrag II zum Tarif-Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) vom 1. August 1898 im obbezeichneten Verkehre zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Aenderung und Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen“.
2. Ermässigung des Frachtsatzes für Getreide etc. im Verkehre mit Grätz.
3. Geänderte Frachtsätze der Schnitt-Tafel I a.
4. Neuen Ausnahmetarif für Kleie etc.
5. Stationstarif für den Verkehr von Brody (Bhf.) trs., Nowosielitza (Bhf.) transit und Podwoloczyska (Bhf.) trs. nach einigen deutschen Stationen.
6. Theilweise ermässigte Frachtsätze der Schnitt-Tafel I b für Getreide etc. im Verkehre von Brody (Bhf.) trs., Nowosielitza (Bhf.) trs. und Podwoloczyska (Bhf.) trs. nach einigen deutschen Stationen.
7. Einbeziehung von Stationen.
8. Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit deutschen Seehafenstationen transito seewärts (Ausfuhrtarif).

Exemplare des Nachtrages II sind durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu beziehen.

Wien, am 17. Dezember 1901. (3375)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Auf der Haltestelle Püsselbüren zwischen Osnabrück und Rheine soll ein Signalstellwerk aufgestellt werden. Verdingungstermin am 28. Dezember 1901, Vormittags 11½ Uhr. Angebotsformulare nebst Bedingungen sind von uns gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ baar zu beziehen.

Zuschlagsfrist 6 Wochen. (3376)
Eisenbahnbetriebsinspektion 2 Osnabrück.

Die Lieferung von Abspannkonsolen, Ankerhaken, Bronzedraht, verzinktem Eisendraht, isolirtem Draht, Kupferdraht, Drahtseilen für Läutewerke, Porzellan-Isolatoren und Schraubenstützen für Isolatoren für die königlichen Eisenbahndirektionen Breslau, Posen und Kattowitz ist zu vergeben.

Angebote nebst Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Zimmer 2 des hiesigen Empfangsgebäudes zur Einsicht aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in baar — nicht in Briefmarken — bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Telegraphenmaterialien“ bis zum Eröffnungtermine, am 15. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Kattowitz, den 13. Dezember 1901. (3377)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von 7 515 kiefernen Telegraphenstangen für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover, Erfurt, Altona und Münster am

Freitag, den 10. Januar 1902,
Vormittags 11 Uhr.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hier abgegeben.

Hannover, den 16. Dezember 1901. (3378)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 1 400 t Kleinschlag zur Herstellung des Oberbaues auf der umgebauten Viaduktstrecke der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin am 30. Dezember, Mittags 12 Uhr, der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ in baar bezogen werden.

Breslau, den 18. Dezember 1901. (3379)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 101. | 28. Dezember 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 36 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Enthaltsamkeit von alkoholischen Getränken und ihre Bedeutung für den Eisenbahndienst.

Von Eisenbahndirektor **de Terra**-Guben.

Der Kampf gegen die Unmässigkeit im Genuss alkoholischer Getränke ist so alt wie die Geschichte. Schon den alten Griechen und Römern war dieser Kampf nicht fremd; auch bei ihnen hat er die überhandnehmende Trunksucht und Völlerei nicht einzudämmen vermocht. Ebenso fruchtlos erwies er sich im alten Deutschen Reiche, wo besondere „Reichsabschiede“ der Kaiser (z. B. Karls des Grossen) und die Bestrebungen privater Mässigkeitsvereine sich gegen die damals aufgekommene Unsitte des Zutrinkens und des damit verbundenen Trinkzwanges richteten, die, in besonderen Brüderschaften gepflegt, sich im Volke weit verbreitet hatte. Im heutigen Deutschland setzte anfangs der 30er Jahre, durch das englische und amerikanische Vorbild angeregt, eine Mässigkeitsbewegung ein, die, von den Geistlichen und Aerzten unterstützt, 1846 mit 1426 Vereinen und 1019693 Mitgliedern ihren Höhepunkt erreichte, dann aber durch das Revolutionsjahr und die damit verbundenen politischen Wirren so gründlich zerstört wurde, dass so gut wie nichts davon übrig blieb. Die neueste deutsche Bewegung gegen den Alkoholismus begann 1883 mit der Gründung des „Deutschen Vereins gegen den Missbrauch geistiger Getränke“, dem ich selbst seit einer Reihe von Jahren (auch als Mitglied des Vorstandes) angehöre. Trotz seiner äusserst verdienstvollen, namentlich aufklärenden Thätigkeit hat dieser Verein es bisher zu keiner merklichen Beeinflussung der Masse des Volkes zu bringen vermocht. Nach 18jährigem Bestehen zählt er rund 13000 Mitglieder, die überwiegend den höheren Gesellschaftskreisen angehören.

Seine verhältnissmässig geringen Erfolge sind wesentlich dem Umstande zuzuschreiben, dass die von ihm aufgestellten Forderungen eines bestimmten, klar und genau umschriebenen Inhalts entbehren, worüber weiterhin noch einiges zu sagen sein wird.

Wie in Deutschland, so hat sich auch in anderen Ländern gezeigt, dass keine noch so wohlgemeinte und noch so energische Bekämpfung des unmässigen Genusses alkoholischer Getränke der zunehmenden Alkoholvergiftung der Völker wirksam zu steuern vermag.

Doch nicht allein diese in der Geschichte des uralten Kampfes gegen den Alkoholismus feststehende Thatsache führt zu der Forderung völliger Enthaltsamkeit von dem Genuss aller alkoholischen Getränke hinüber. Vor allem und ganz besonders sind es die der Neuzeit vorbehalten gewesenen Forschungen hervorragender Gelehrter über das Wesen des Alkohols und seine verheerenden Wirkungen auf den menschlichen Körper und Geist, die eine so weitgehende, auf den ersten Blick übertrieben scheinende Forderung begründen.

Diese Forschungen haben uns darüber belehrt, dass der Branntwein keineswegs etwas spezifisch anderes ist als Wein und Bier. Wir wissen jetzt, dass die Substanz, die all diesen Getränken, auch dem noch vielfach als völlig harmlos angesehenen Obst-(Aepfel-)Wein, den Charakter als Genussmittel verleiht, immer derselbe Aethylalkohol ist, eine Kohlenwasserstoffverbindung, die aus der durch Hefepilze bewirkten Gährung zuckerhaltiger oder zuckerbildender Substanzen entsteht, und die als eines der schärfsten Nerven- und namentlich Hirngifte, ähnlich dem Opium, Haschisch usw. anzusprechen ist.

Wir wissen ferner, dass die schädliche Wirkung namentlich des Branntweins nicht auf dessen Verunreinigung durch Fuselöle beruht, die thatsächlich nur ausnahmsweise und in ganz geringfügigen Mengen in den allerschlechtesten Sorten vorkommen, sondern dass die einzige schädliche Substanz in allen (nicht durch fremde chemische Substanzen verfälschten) geistigen Getränken der genannte Aethylalkohol ist.

Die verschiedene Wirkung der einzelnen Getränke beruht ganz überwiegend auf der verschiedenen Menge ihres Alkoholgehalts. Die Obstweine enthalten etwa 4½—6 Gewichtsprozente Alkohol, die Traubenweine etwa 7—12 und darüber, das Bier etwa 2—8 %, während der Alkoholgehalt der Branntweine und Liköre zwischen 21 und 77 % schwankt. Und wenn man früher glaubte, den Genuss des durch seinen hohen Alkoholgehalt besonders schädlichen Branntweins durch Verbreitung des Biergenusses bekämpfen zu können, so hat sich das als ein Irrthum erwiesen. Zu dem nur wenig verminderten Branntweinverbrauch ist ein stellenweise ins ungeheuerliche gestiegener Bierverbrauch noch hinzugetreten.

Sorgfältige und genaue Untersuchungen über das Wesen und die Wirkungen des Alkohols auf Körper und Geist haben übereinstimmend ergeben:

1. Der Alkohol ist auch in geringen Mengen dem Verdauungsprozess keineswegs förderlich, sondern er verlangsamt und erschwert ihn.

2. Er ist in keiner Hinsicht nährend, sondern er betäubt nur das Hungergefühl, ähnlich wie es z. B. auch durch das im Tabak enthaltene, übrigens sehr viel weniger schädliche Nikotingift geschieht; höchstens befördert er den — bei Gewohnheitstrinkern so häufigen — krankhaften Fettansatz im Körper. Die im Bier enthaltenen geringen Mengen echter Nährstoffe (aus dem Malz) sind in dieser Form unverhältnissmässig theuer. Nach den Feststellungen des berühmten Chemikers Justus v. Liebig ist z. B. eine Messerspitze Mehl für die Blutbildung nahrhafter, als 1 l guten bayerischen Bieres.

3. Durch den Alkohol wird gleich dem Hunger- auch das Müdigkeitsgefühl nur betäubt und damit das trügerische Gefühl erhöhter Arbeitsfähigkeit hervorgerufen. Hunderttausende von Arbeitern in Nordamerika, England, Skandinavien, auch in Deutschland, die sich des Genusses alkoholischer Getränke völlig enthalten, haben die Erfahrung gemacht, dass sie ihren wenn auch nur mässig trinkenden Kollegen an Leistungsfähigkeit und Ausdauer weit überlegen sind. Sportsleute aller Art (Bergsteiger, Radfahrer usw.) wissen schon lange, dass man den grössten Anstrengungen am besten gewachsen ist, wenn man den Alkohol gänzlich meidet.

4. Auch die dem Alkohol zugeschriebene wärmende Wirkung beruht auf einer Täuschung, nämlich auf der durch ihn bewirkten vermehrten Blutzufuhr nach der — sich röthenden — Hautoberfläche, die ihre Wärme dann sehr viel schneller nach aussen abgibt, als der Körper sie ersetzen kann. Das unbestechliche Thermometer beweist, dass der Körper durch Alkoholgenuss abgekühlt wird. Walfischfänger und Nordpolfahrer meiden deshalb schon längst den Alkohol. Dass Trinker und Betrunkene leichter erfrieren als andere, ist bekannt.

5. Die scheinbar anregende Wirkung des Alkohols, die ihm hauptsächlich zu seinem Siegeszuge durch die ganze Welt verholfen hat, ist gleichfalls trügerisch: der Alkohol wirkt nur lähmend auf die Gehirnthätigkeit, besonders auf die Urtheilsfähigkeit; er macht, wie sich alle Tage beobachten lässt, redselig und sorglos, er betäubt — vorübergehend — das Gefühl des Missbehagens und Schmerzes (nur zu häufig unter Mehrung ihrer Ursachen), er lässt die sonst durch Selbstkritik und Selbstbeherrschung gezügelten Triebe und Leidenschaften mehr und mehr die Oberherrschaft gewinnen. Die durch den Rausch hervorgerufene Störung der Gehirnthätigkeit ist allgemein bekannt.

Der flüchtige Gewinn an trügerischem Behagen durch Alkoholgenuss wird aber durch seine verheerenden Wirkungen auf Körper und Geist, auf Sittlichkeit und Wohlstand zweifellos viel zu theuer erkauft.

Kaum eines unserer werthvollsten Organe lässt der Alkohol ungeschädigt. An den Schleimhäuten des Magens beginnt er sein Zerstörungswerk, indem er Störungen hervorruft, die die Aufnahme und Verarbeitung gesunder Nahrungsstoffe beeinträchtigen und dadurch die Widerstandsfähigkeit des Körpers gegen schädliche Einflüsse aller Art herabsetzen. Vom Blut aufgenommen, gelangt der Alkohol zunächst in die Leber, die hauptsächlich durch die stark alkoholhaltigen Getränke (Branntwein) leidet. Herz, Blutgefässe und Nieren werden auch durch Wein- und Biergenuss geschädigt. Bei letzterem kommt noch die oft unverhältnissmässig grosse Flüssigkeitsmenge in Betracht, deren Verarbeitung und Ausscheidung dem Körper ganz ungeheuerliche Anstrengungen zumuthet. Entartung namentlich des Herzmuskels und der Blutgefässe ist die Folge.

Am schwersten leidet unter dem Alkoholgenuss aber das Nervensystem und namentlich das Gehirn. Die sich in erschreckender Häufigkeit zeigende Nervenschwäche (Neurasthenie) ist nach den Beobachtungen hervorragender Nervenärzte in den allermeisten Fällen auf gewohnheitsmässigen Alkoholgenuss (keineswegs gleichbedeutend mit Trunksucht) zurückzuführen. Dass der Alkohol eine der wichtigsten Ursachen der Geisteskrankheiten ist, zeigt sich besonders in den Grossstädten. In die neue Charité in Berlin wurden 1889—91: 4 784 Geisteskranke eingeliefert, davon waren 2 260 = 47,2 % durch Trunk erkrankt. 1893 hatte die Stadt Berlin 4 398 Kranke in Irrenanstalten untergebracht, unter diesen waren 50 % notorische Trinker.

Eine der schlimmsten Wirkungen des Alkohols auf das Gehirn ist die durch seinen gewohnheitsmässigen Genuss herbeigeführte Verschlechterung des Charakters. Selbst die bestangelegten Naturen werden reizbar, streitsüchtig und roh. Wieviel Ehen werden dadurch zur Hölle, wieviel unschuldige Kinder müssen, verwahrlost und misshandelt, aufs schwerste darunter leiden!

Ausser an den unmittelbar auf den Alkohol zurückzuführenden Krankheiten, zu denen auch die eigentlichen Trinkerkrankheiten (Delirium) gehören, sterben jährlich viele Tausende infolge ihrer durch gewohnheitsmässigen Alkoholgenuss verminderten Widerstandsfähigkeit gegen andere Krankheiten. Jede Verletzung, jede Infektions- (Ansteckungs-) Krankheit, auch die Tuberkulose nimmt bei einem durch gewohnheitsmässigen Alkoholgenuss geschwächten Körper einen schwereren und gefährlicheren Verlauf. Bei drei grossen englischen Krankenkassen, bei denen eigentliche Trinker ganz ausgeschlossen sind, kamen auf jeden Arbeiter im Durchschnitt 2,7 Krankheitswochen; dagegen bei der Kasse „Sons of temperance“, die nur Enthaltsame aufnimmt, blos 0,748 Krankheitswochen, also nicht ein Drittel so viel.

Nach den Erfahrungen der englischen Lebensversicherungsgesellschaften bleibt die Sterblichkeit in den seit vielen Jahren besonders geführten Abstinenzabtheilungen um mehr als ¼ hinter der Sterblichkeit in den Abtheilungen der mässig Trinkenden zurück. Die meisten englischen Lebensversicherungsgesellschaften gewähren deshalb den Abstinenten einen Rabatt bis zu 15 %.

In wie enger Beziehung der Alkohol zu den Unfällen (im allgemeinen) steht, geht daraus hervor, dass an den Montagen die Zahl der Unfälle regelmässig sehr beträchtlich steigt.

Auch unter den Ursachen des Selbstmordes spielt der Alkohol erfahrungsmässig eine grosse Rolle. Von den Verbrechen wird ein sehr grosser Theil, von den Roh- und Sittlichkeitsverbrechen der weitaus grösste Theil unter dem Einfluss des Alkohols verübt.

Alle diese schweren Schäden aber, die der gewohnheitsmässige Alkoholgenuss nicht nur für den Trinkenden selbst zur Folge hat, sondern die auch seine Familie, die Gemeinde und den Staat unvermeidlich in Mitleidenschaft ziehen, alle diese Schäden werden noch weit übertroffen von dem Einfluss des Alkohols auf die Entartung der Nachkommenschaft. Schon der Grossvater von Charles Darwin hat darauf hingewiesen, dass alle Krankheiten, die vom Alkoholgenuss herrühren, sich bis ins dritte und vierte Geschlecht forterben und bei fortdauernder Ursache zunehmen, bis das ganze Geschlecht ausstirbt. Hier findet so recht das Bibelwort Anwendung von den Sünden der Väter, die heimgesucht werden an den Kindern bis ins dritte und vierte Glied. Vor allem ist es die Neigung zum Trunk selbst, welche sich häufig direkt auf die Kinder vererbt. Aber das ist nur eine

Seite der Entartung. Gewohnheitsmässiger Alkoholgenuss der Eltern oder auch nur eines Theiles der Eltern äussert sich bei den Kindern namentlich in verminderter Widerstandsfähigkeit gegen ungünstige Einflüsse auf die körperliche, geistige und sittliche Entwickelung. Ausserdem wird diese Entwickelung erwiesenermaassen durch nichts so schwer geschädigt, wie durch frühzeitige Gewöhnung der Kinder selbst an den Genuss alkoholischer Getränke. In den zarten Organen des Kindes richtet der Alkohol noch viel schlimmere Verheerungen an, als bei den Erwachsenen. Darum beherziget die eindringliche Mahnung aller einsichtigen Aerzte: Gebt Euern Kindern niemals auch nur einen Tropfen alkoholischer Getränke!

Nicht blos der entartende Einfluss des gewohnheitsmässigen Alkoholgenusses, auch alle sonstigen durch ihn verursachten Schäden würden noch viel stärker hervortreten, wenn nicht glücklicherweise wenigstens die eine Hälfte der Menschheit, unsere Frauen, im allgemeinen sehr viel nüchterner, mässiger wären, als wir selbst es bisher gewesen sind. Was ihnen, dem sogenannten schwächeren, in Wirklichkeit aber, namentlich unseren verderblichen Trinkgewohnheiten gegenüber, oft sehr viel stärkeren Theile möglich ist, dazu sollten wir doch erst recht imstande sein. Dass wir auch aus wirthschaftlichen Gründen alle Veranlassung dazu haben, darüber belehren uns folgende Zahlen:

Nicht weniger als drei Milliarden gibt das deutsche Volk gegenwärtig in einem Jahre für alkoholische Getränke aus, wobei die sehr beträchtlichen Kosten, die ihm mittelbar durch den Alkohol (für Krankenhäuser, Irrenanstalten, Gefängnisse und für die Armenpflege) erwachsen, noch gar nicht berücksichtigt sind. Mehr als der 30. Theil des gesammten Grund und Bodens und etwa ein Zehntel der gesammten Arbeitskraft dient im Deutschen Reiche der Herstellung alkoholischer Getränke. Auf ein weiteres Zehntel wird der Verlust an Arbeitskraft als mittelbare und unmittelbare Folge des Alkoholgenusses veranschlagt. Bis zu einem Fünftel und mehr des gesammten Einkommens wird namentlich von denen, deren Einnahmen ohnehin nur knapp bemessen sind, für alkoholische Getränke verbraucht.

Wolle jeder sich doch einmal reiflich überlegen, um wie vieles er mit Frau und Kindern besser daran wäre, wenn die gewohnheitsmässigen und sich dadurch unmerklich zu stattlichen Summen häufenden Ausgaben für Alkohol wegfielen und für andere nützlichere Zwecke (bessere Ernährung, Wohnung, Kleidung usw.) frei würden.

Für alle, die dem durch den Alkohol täglich von neuem angerichteten Elend nicht die Augen verschliessen, glaube ich hiermit nachgewiesen zu haben, dass der Genuss alkoholischer Getränke, auch der sogenannte „mässige" Genuss, unter allen Umständen zu verwerfen und im Interesse der körperlichen, geistigen, sittlichen und wirthschaftlichen Wohlfahrt unseres Volkes aufs schärfste zu bekämpfen ist.

Auch der „mässige" Genuss? wird mancher vielleicht noch fragen. Auch dieser:

1. weil auch der mässige Genuss eines Giftes immer schädlich ist, um so schädlicher, je öfter er sich wiederholt und je weniger Zeit dem Körper inzwischen verbleibt, den angerichteten Schaden wieder gut zu machen;

2. weil „mässig" ein ganz dehnbarer und in keiner Weise bestimmt festzustellender Begriff ist, den jeder sich nach seiner Weise zurechtlegt, nur zu oft so, dass er ganz unmerklich zur Unmässigkeit gelangt;

3. weil bei den heutigen in allen Berufskreisen, hoch und niedrig, herrschenden Trinkgewohnheiten und Trinkunsitten der einzelne den täglich an ihn herantretenden Lockungen und Versuchungen am wirksamsten und zugleich am leichtesten dadurch begegnet, dass er den Alkoholgenuss in jeder Form grundsätzlich ablehnt.

Die Erfahrungen aller Länder und aller Zeiten haben denn auch klar erwiesen, dass alle noch so wohlgemeinten, auf Förderung der Mässigkeit beschränkten Bestrebungen sehr wenig auszurichten vermögen. Wirkliche Erfolge und zwar ganz erstaunliche Erfolge sind nur dort erzielt worden, wo gänzliche Enthaltung von allen alkoholischen Getränken die Losung war. Nordamerika zählt gegenwärtig etwa 10 000 000 Abstinenten; in Norwegen und Schweden, wo die Alkoholpest bis vor wenigen Jahrzehnten viel schlimmer wüthete als bei uns, ist inzwischen ein völliger Umschwung eingetreten. Die Abstinenten zählen dort nach Hunderttausenden. In England, wo sich eine ähnliche Umkehr bemerklich macht, gibt es ihrer etwa 6 000 000.

In Deutschland ist die Enthaltsamkeitsbewegung noch zu jung, um schon grössere Erfolge aufweisen zu können. Immerhin zählen die verschiedenen Enthaltsamkeitsvereine, Guttemplerorden, Alkoholgegnerbund und blaues Kreuz, auch bei uns schon etwa 30 000 Mitglieder, ein sehr erfreulicher und ermuthigender Anfang.

Dass wir Eisenbahner ganz besondere Veranlassung haben, uns vor jeder Trübung unserer Urtheilskraft und Entschlussfähigkeit durch Alkoholgenuss zu hüten, leuchtet ohne weiteres ein. Kaum in einem anderen Berufe ist die Verantwortlichkeit für Leib und Leben vieler Tausende, für ungeheure Werthe so gross, wie namentlich im äusseren (Stations-, Fahr-, Lokomotiv-) Dienst; kaum in einem anderen Berufe ist aber auch die Verlockung und die Gelegenheit zu gewohnheitsmässigem Alkoholgenuss so häufig, wie gerade in diesem Dienst.

Die praktischen Amerikaner haben längst eingesehen, dass zu dem verantwortungsvollen Eisenbahndienst nur nüchterne Leute passen. Eine vor einigen Jahren an die Direktionen von 25 amerikanischen Eisenbahngesellschaften (mit 200 000 Angestellten) gerichtete Anfrage hat vollständige Uebereinstimmung darüber ergeben, dass gewohnheitsmässiges Trinken die Leute für ihren Dienst untauglich macht. 18 Direktionen verlangen gänzliche Enthaltsamkeit im Zugdienst, manche sogar in allen Dienstzweigen; alle 25 aber geben „Abstinenten" bei der Anstellung den Vorzug. Der Direktor der Seaboard Air Line schreibt: „Auf keiner unserer Linien lassen wir jemanden, der Alkohol trinkt, eine verantwortliche Stellung bekleiden. Die Erfahrung hat uns gelehrt, dass man sich auf solche Leute nicht verlassen kann, und wir wollen nicht das Leben des Publikums, das unsere Züge benutzt, aufs Spiel setzen." Die Gesellschaft der Canadian Pacific Railroad hat das Land neben ihren Stationen nur unter der Bedingung verkauft, dass keine geistigen Getränke dort ausgeschänkt werden, widrigenfalls der Verkauf als ungültig betrachtet werden und das Land an die Gesellschaft zurückfallen soll. Die Chicago and Northwestern Railway-Gesellschaft hat bekannt gemacht, dass jeder Angestellte, der beim Betreten oder Verlassen einer Wirthschaft betroffen wird oder nach Alkohol riecht, entlassen wird. Ebenso energisch verfährt die Pittsburgh- und Western-Eisenbahn; sie lässt ihre Angestellten scharf überwachen und entlässt jeden, der der Uebertretung des Verbotes, Spirituosen zu trinken, überführt wird. „Die Phrase von der persönlichen Freiheit", so schliesst der Bericht über das Ergebniss der Anfragen, „gilt nicht für einen Dienst, zu dem nüchterne Leute und helle Köpfe nöthig sind."

Auf den englischen Eisenbahnen, die sich bekanntlich gleich den amerikanischen durchweg in den Händen privater Verwaltungen befinden, besteht seit 1882 eine Vereinigung von Eisenbahnern unter der Bezeichnung „United Kingdom Railway Temperance Union". Den dankenswerthen Mittheilungen des Generalsekretärs Herrn A. C. Thompson entnehme ich darüber folgendes:

Die Vereinigung verfolgt keinerlei religiöse oder politische Ziele. Sie bezweckt lediglich: 1. Förderung der Mässigkeit (temperance); 2. Beseitigung der Unmässigkeit; 3. Beseitigung der zur Unmässigkeit führenden Ursachen.

Sie sucht alle mässigen und alle enthaltsamen Eisenbahner (auf die Enthaltsamkeit wird verständigerweise das Hauptgewicht gelegt) möglichst enge zusammenzuschliessen, was erfahrungsgemäss ganz unentbehrlich ist, um die Gewonnenen namentlich zu Anfang den täglich an sie herantretenden Lockungen und

Versuchungen gegenüber zu stützen, ihre Widerstandsfähigkeit zu stärken.

Die Mitglieder haben die Wahl zwischen zwei Arten von Erklärungen. In der einen können sie sich darauf beschränken, ihre Verpflichtung zur Bekämpfung der Unmässigkeit und Förderung der Vereinszwecke, namentlich durch eigenes Beispiel, anzuerkennen. Durch Unterzeichnung der zweiten verpflichten sie sich in feierlicher Form zur Enthaltsamkeit (ich verspreche hierdurch, mit Gottes Hilfe mich des Genusses aller berauschenden Getränke zu enthalten). Eine dritte Erklärung vermittelt den Beitritt schon enthaltsamer Eisenbahner zur Vereinigung. Diese umfasst gegenwärtig etwa 20000 Mitglieder, von denen der weitaus grösste Theil (eine genaue Angabe darüber fehlt mir leider) völlig enthaltsam ist. Ausser den Mitgliedern der U. K. R. T. U. gibt es nach den Mittheilungen meines Gewährsmannes noch viel mehr Enthaltsame (total abstainers) auf den englischen Eisenbahnen. Diese letzteren selbst fördern das schwierige Werk der Vereinigung, obwohl sie ein lebhaftes Interesse daran haben, nur durch Gewährung von Freikarten für den Besuch von Versammlungen und namentlich für die darin auftretenden Redner. Die Vereinigung zählt zu ihren Schützern (patrons) den Erzbischof von Canterbury, mehrere Bischöfe, Feldmarschall Lord Roberts und eine Anzahl von Eisenbahndirektoren und Oberbeamten.

Nach Ausweis des letzten Jahresberichts (für 1900) haben sich auch Sparkassen und andere der Selbsthilfe (Unterstützung) dienende Vereinigungen den Zweigvereinen der U. K. R. T. U. erfolgreich angegliedert. Im Hinblick auf das Beispiel der Rahabiten (Abstinenzverein zur gegenseitigen Hilfe und Unterstützung) und der Sons of temperance (Kranken- und Unterstützungskasse abstinenter Arbeiter), so heisst es in dem Jahresbericht, ist kein Grund ersichtlich, weshalb die Eisenbahner (railwaymen) sich nicht zusammenthun und für Krankheit und Alter aus der Annahme der Enthaltsamkeit (Total Abstinence principles) den grösstmöglichen Nutzen ziehen sollen.

Noch wäre zu erwähnen, dass die U. K. R. T. U. auch über eine eigene, monatlich in einer Auflage von 10000 Exemplaren erscheinende, sehr reichhaltige Zeitschrift „On the Line" verfügt, die den Mitgliedern (bei Leistung eines Jahresbeitrages von mindestens 1 sh. = 1,02 ℳ) unentgeltlich geliefert wird.

Nach den Angaben solcher, die es wissen können, schreibt mein Gewährsmann, sind Fälle von Trunkenheit auf den englischen Eisenbahnen gegen früher sehr viel seltener geworden.

Was in England lediglich aus der Initiative der Bediensteten selbst heraus durch freudiges und opferwilliges Zusammenwirken zu solchen überaus anerkennenswerthen Erfolgen geführt hat, muss bei uns erst recht möglich sein, wenn nicht etwa der die deutschen Lande unaufhörlich durchfluthende gewaltige Strom alkoholischer Getränke den Sinn für ideale — und zugleich auf so ungemein praktische Ziele gerichtete — Bestrebungen schon völlig weggespült haben sollte, was ich zur Ehre meiner Landsleute und Berufsgenossen nicht annehmen möchte.

Wie gross die Noth unseres vom Alkoholismus durchseuchten Volkes ist und wie sehr es sich dieser Noth bewusst ist, auch wenn es in begreiflicher Scham ein offenes Eingeständniss scheut, dafür ein kleines, aber ausserordentlich schlagendes Beispiel: Ein Fabrikant für Geheimmittel gegen die Trunksucht in Dresden hat, wie der Nachweis der Bücher bei der gerichtlichen Untersuchung ergeben hat, in einem Jahre nicht weniger als 300000 ℳ für Enzianpulver (ein völlig unwirksames Mittel) eingenommen. Wenn er durchschnittlich von jedem Nachsuchenden sogar 10 ℳ Bezahlung genommen hat, so ergeben sich allein in einem Jahre 30000 Gewohnheitstrinker, die sich an ihn wandten. Es brauchen dies noch keineswegs durchaus Trinker gewesen zu sein, die von ihrer Umgebung für unmässig gehalten worden sind.

Manch einer, auch der Berufsgenossen, ist, ohne es zu wollen und zu merken, nicht zum ausgesprochenen Trinker, aber zum Sklaven unserer Trinkgewohnheiten und Trinkunsitten geworden. Er empfindet ihren ihm lästigen Druck, er leidet darunter und wird sich mit Schrecken mehr und mehr bewusst, dass er auf dem besten Wege ist, immer tiefer auf der Bahn hinabzugleiten, die mit Sicherheit mindestens zu frühem Siechthum führt. Unter der sich häufenden Wirkung der nach Ansicht seiner Zechgenossen durchaus „mässigen" Mengen alkoholischer Getränke, die er zu den täglichen Mahlzeiten (Frühstück, Mittag- und Abendessen) sowie am Stammtisch einzunehmen gewöhnt ist, hat er indess schon die Kraft verloren, aus eigenem Antriebe die unwürdige Fessel zu brechen.

Auch allen diesen, deren Zahl nach meinen Beobachtungen und Erfahrungen keineswegs gering ist, bietet sich in der völligen Enthaltsamkeit der sicherste und — ich wiederhole es — zugleich gangbarste Weg, der sie aus all ihrer verschwiegenen Noth und Qual herausführt zu einem neuen Leben ohne die flüchtigen und trügerischen Freuden des Alkoholgenusses, aber voll neuer Kraft und Gesundheit, voller Zufriedenheit und erhöhter reiner Lebensfreude.

Der plötzliche Uebergang zu völliger Enthaltsamkeit, für den eigentlichen Trinker übrigens der einzige Rettungsweg, hat erwiesenermaassen keinerlei Schädigungen der Gesundheit zur Folge, und das so oft zum Vorwande für reichlichen Alkoholgenuss dienende Durstgefühl schwindet bald vollständig, wenn man sich an eine milde, reizlose Kost (unter Vermeidung allzu reichlichen Fleischgenusses und aller scharfen Gewürze) gewöhnt, die dem natürlichen, nicht durch reichlichen Alkoholgenuss verdorbenen, überreizten Geschmack sehr viel besser zusagt, als die „pikantesten" Delikatessen.

Dieser Tage ergeht ein Aufruf an alle deutschen Berufsgenossen, ob hoch, ob niedrig, Beamter oder Arbeiter, sich zur Gründung einer Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner mit mir zu verbinden. Schon jetzt werde ich Anerbietungen zu hilfsbereiter Mitarbeit dankbar entgegennehmen. Namentlich darf ich solche von den zahlreichen Berufsgenossen erwarten, die schon jetzt einem der erwähnten Enthaltsamkeitsvereine (Guttemplerorden) angehören.

Wer die innere Noth unseres Volkes unter dem unwürdigen Druck und Zwang unserer Trinkgewohnheiten und Trinkunsitten kennt und mitempfindet, der wird, wie ich zuversichtlich hoffe, diesem Unternehmen seine Sympathie und Unterstützung nicht versagen, wie immer geartet diese auch sei. Niemand aber möge vergessen, dass gerade in dem persönlichen Beispiel eine Macht liegt, so gewaltig und wirksam, wie kaum eine andere.

Wer es über sich gewinnt, auch ohne inneren Zwang, lediglich im Interesse der guten Sache, dieses Beispiel zu geben, wird doppelt willkommen sein.

An alle Fachzeitschriften und -Zeitungen wie an die Tagespresse richte ich die herzliche Bitte, meinem Aufruf, dessen Inhalt sich mit diesen Ausführungen theilweise deckt, zu weitester Verbreitung zu verhelfen.

Möge das hiermit begonnene Unternehmen den Berufsgenossen wie den grossen Verkehrsanstalten, in deren Dienste sie stehen, und der Gesammtheit, dem deutschen Vaterlande zum Segen gereichen!

Schlusswort der Schriftleitung.

Wir haben dem Herrn Verfasser des vorstehenden, die völlige Enthaltsamkeit vom Alkoholgenuss empfehlenden Aufsatzes die Spalten dieser Zeitung geöffnet, weil wir mit ihm die Gefahren des Alkoholgenusses gerade für das Eisenbahnpersonal als besonders gross erachten und eine Bekämpfung der Unmässigkeit sowie eine Verringerung des jetzigen Verbrauchs namentlich an Schnaps für eine der dringendsten Aufgaben der allgemeinen Wohlfahrtspflege halten, der auch die Eisenbahnverwaltungen ihre höchste Aufmerksamkeit zuwenden müssen.

Wir können dem Herrn Verfasser aber auf den Weg, die völlige Enthaltsamkeit von allen alkoholischen Ge-

tränken, also nicht nur von Schnaps, sondern auch von Wein und Bier zu fordern, unmöglich folgen. Wer freiwillig den Entschluss völliger Enthaltsamkeit fasst und durchführt, ist gewiss sehr zu loben, und er ist vor den Gefahren des Genusses am sichersten geschützt. Für diejenigen, die, wie ein grosser Theil des Eisenbahnpersonals, diesen Gefahren durch ihren Beruf und ihren Verkehr besonders ausgesetzt sind, mag der vom Verfasser vorgeschlagene Weg der beste sein, und es wäre gewiss freudig zu begrüssen, wenn sich auch in unserem Gebiet Vereinigungen, wie die oben geschilderten in England und Amerika, bilden, von denen übrigens die englische keine völlige Enthaltsamkeit, sondern nur Mässigkeit fordert. Im mässigen Genuss von Wein und Bier können wir aber eine Gefahr weder für den Leib noch für die Seele sehen. Freilich ist es unmöglich, bestimmt die Grenze zu ziehen, wo der mässige und unschädliche Genuss aufhört. Möge jeder bestrebt sein, den Genuss alkoholhaltiger Getränke auf das thunlichst geringste Maass herabzusetzen und möge er sich bewusst sein, dass es jedenfalls besser ist, von der Grenze, wo die Schädlichkeit anfängt, möglichst fern zu bleiben, als sie jemals zu überschreiten. Mögen im Eisenbahndienst namentlich die Bestrebungen niemals ruhen, den im schweren Aussendienst thätigen Männern billige Gelegenheit der Erfrischung und Erwärmung durch ganz alkoholfreie Getränke, wie Kaffee und Thee, oder durch solche mit ganz geringem Alkoholgehalt, wie leichtes Bier, zu gewähren! Daneben wird eine thunlichste Einschränkung des Schnapsausschankes, wie sie in Schweden und Norwegen durch das Gothenburger System erreicht ist, auch im Bereich der Eisenbahnen anzustreben sein.

Den Bemühungen des Herrn Verfassers obigen Aufsatzes, auch unter den Eisenbahnern die Enthaltsamkeitsbewegung durch Vereinigungen zu fördern, wünschen wir allen Erfolg.

Eisenbahn-Deutsch.

Unter der Ueberschrift: „Sprachliches aus der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands“ veröffentlicht die Dezember-Nummer der „Zeitschrift des Allgemeinen deutschen Sprachvereins“ eine u. E. durchweg zutreffende Betrachtung, die wir nachstehend wiedergeben:

„Die deutschen Eisenbahnverwaltungen haben seit langer Zeit in ihren Veröffentlichungen und Vorschriften auf Klarheit und Reinheit der Sprache gehalten und sind in der Beseitigung unnützer Fremdwörter in anerkennenswerther Weise vielfach fördernd und bahnbrechend vorgegangen. So sind z. B. erst kürzlich im Gebiete der preussischen Staatseisenbahnen die Worte blockiren, blockirt, Blockirung, deblockiren usw. (durch die ausgedrückt wird, dass eine Bahnstrecke für die Fahrt von Zügen gesperrt oder freigegeben ist) durch die Worte blocken, geblockt, Blockung, entblocken, entblockt ersetzt worden. Dies Vorgehen erschien um so eher berechtigt, als diese Worte von dem englischen block abgeleitet sind, das dieselbe Bedeutung hat, wie das deutsche Wort Block (= Klotz, früher auch Verschluss, vgl. das alte ‚blocken‘ = in den Block setzen).

Auch in den vom Bundesrath erlassenen Vorschriften über den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der deutschen Eisenbahnen herrscht im allgemeinen ein gutes Deutsch; immerhin zeigen sich hier aber einige sprachliche Mängel, die wohl im wesentlichen darauf zurückzuführen sind, dass ihre erste Ausgabe aus einer Zeit stammt, in der auf sprachliche Vollkommenheit noch nicht so grosser Werth gelegt wurde wie gegenwärtig, und dass in den späteren Ausgaben die Haupttheile unverändert blieben, da sachliche Aenderungen nur in einzelnen Theilen nothwendig waren.

Dem Vernehmen nach sollen nun wieder einige Bestimmungen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands, dieser grundlegenden Vorschriften für die Handhabung und Sicherheit des Betriebes auf unseren Bahnen, demnächst geändert werden, und zwar handelt es sich vorzugsweise darum, die bisher zulässige grösste Geschwindigkeit der Schnellzüge zu erhöhen und verschärfte Bestimmungen über die Anwendung von Vorsignalen zu geben, wodurch Regelmässigkeit und Sicherheit des Zugverkehres gefördert werden sollen. Da aber aus diesem Anlasse eine vollständige Neuausgabe der Betriebsordnung nothwendig werden wird, so dürfte es sich empfehlen, die Gelegenheit zu benutzen, um auch einige noch vorhandene sprachliche Mängel zu beseitigen, auf deren auffallendste hier hingewiesen werden möge.

Da stösst man zunächst gleich im ersten Paragraphen auf das Wort Blockirung, das, wie schon bemerkt, zweckmässig durch Blockung zu ersetzen ist. Weiter zeigt sich eine auffallende Ungleichmässigkeit in der Schreibweise der mit ‚Fahr‘ zusammengesetzten Wörter. Dem allgemeinen Sprachgebrauche folgend wird zwar einheitlich Fahrgeschwindigkeit, Fahrschiene, Fahrzeug, Fahrstrecke, Fahrplan, Fahrzeit, Fahrbericht geschrieben, dann kommt aber Fahrtrichtung, in demselben Paragraphen — 21 — aber wieder Fahrweise. Gegenüber den Einfahrt- und Ausfahrtsignalen der §§ 1 und 46 steht in den §§ 3, 27 und 46 Fahrsignal, und während in § 2 von Ein- und Ausfahrtsgleisen die Rede ist, begnügt sich § 36 mit der Schreibweise Fahrgleis; § 60 bringt aber wieder Fahrthindernisse. Wenn man, dem Sprachgebrauch folgend, einfach Fahrgleis und Fahrsignal schreibt, so müssten auch die mit diesen Worten gebildeten weiteren Zusammensetzungen ohne t oder gar ts geschrieben werden. Und es ist nicht einzusehen, warum bei Fahrrichtung und Fahrhinderniss ein t eingeschaltet worden ist, wenn man es bei Fahrstrecke und Fahrgeschwindigkeit für entbehrlich hält.

Deutlichkeit und Einfachheit der Sprache würden des weiteren gewiss keine Einbusse erleiden, wenn die hässlichen Bildungen bezw. — § 37 — und bezüglich — §§ 68 und 73 — und wenn namentlich die häufige Anwendung der Worte denjenigen, diejenigen sowie derselbe, denselben usw. vermieden würde. In den weitaus meisten Fällen sind die unschönen Anhängsel ‚jenigen‘ ganz entbehrlich, und statt derselbe, dieselbe, denselben kann in der Regel er, sie, dieser, diese, deren usw. gesagt werden, wenn man diese schwülstigen Wortbildungen nicht ganz weglassen kann, was u. a. in den §§ 11², 14³, 15³, 19, 33⁵ ohne weiteres oder bei geringer Umsetzung angängig erscheint.

In unseren Tagen wird mit Recht grosser Werth auf eine gute und einfache Sprache gelegt, und jedes amtliche Schriftstück, namentlich aber Gesetze und Verordnungen sollten darin besonders tüchtiges leisten. Hoffen wir daher, dass auch die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands bei Gelegenheit ihrer sachlichen Aenderung auf ihre sprachliche Form geprüft und dass die gerügten Mängel beseitigt werden.“

Soweit die Betrachtung in der genannten Zeitschrift. Wir sind überall einverstanden, möchten aber doch darauf aufmerksam machen, dass die Schreibweise „Fahrthinderniss“ dem allgemeinen Sprachgebrauch wohl mehr entspricht als die Schreibweise ohne t. Das „t“ dient zur Verminderung der lautlichen Härte und man wählt daher in diesem Fall lieber das Hauptwort „Fahrt“ zur Zusammensetzung statt der Stammsilbe „Fahr“. Man spricht doch auch nicht von einer Fahrunterbrechung, sondern von einer Fahrtunterbrechung und schreibt auch so. Zeigt sich nicht gerade in dieser Ungleichmässigkeit der Reichthum und die Beweglichkeit der deutschen Sprache?

Wir können es uns nicht versagen, bei dieser Gelegenheit eine uns vor einiger Zeit von sehr geschätzter Seite zugegangene Zuschrift wenigstens theilweise zu veröffentlichen, die sich ebenfalls mit dem Eisenbahn-Deutsch beschäftigt. Die Zuschrift stellt zunächst mit Freuden fest, dass sich eine Anzahl bekannter Verdeutschungen im Eisenbahnleben eingebürgert haben und dass dort Worte wie resp., Resultat, cirka, pro und à inzwischen so ziemlich ausgemerzt seien (was nach unseren Beobachtungen leider noch keineswegs überall der Fall ist), und fährt dann fort:

„Aber ein Wörtchen hat sich, man möchte fast sagen unmerklich und doch mit Zähigkeit erhalten, nämlich das schöne eventuell! Es ist ja so wundervoll bequem, nicht lange zu überlegen, wie wohl der Satz geändert werden müsse, um das kostbare Wort eventuell zu vermeiden!“

„Unsere süddeutschen und österreichischen Fachgenossen arbeiten meist noch mehr mit Fremdwörtern als wir in Norddeutschland; ich erinnere an das in Bayern fast alltägliche ‚pragmatisch‘, an die österreichischen ‚Investitionen‘. Würde es nicht vollständig genügen und den unteren Beamten wenigstens verständlich sein, wenn man z. B. ‚pragmatische‘ Anstellung einfach mit feste Anstellung übersetzt, und in Oesterreich anstatt ‚Investitionen für neu zu erbauende und be-

stehende Bahnen' ganz bescheiden: ‚Besondere Aufwendungen für neu zu erbauende Bahnen' sagte?“

„Ob man wohl je das schöne Wort Inspektor wird beseitigen können? Früher hiess bekanntlich jeder zugabfertigende Beamte im Volksmund Herr Inspektor; jetzt wird indessen doch schon oft die amtliche Bezeichnung Stationsvorsteher angewendet. Aber wie steht es mit dem Verkehrsinspektor, dem Maschineninspektor, dem Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor? Könnte man nicht wieder zum Betriebsamt zurückkehren und darin, wenn die Verwaltung wie bisher bei den Direktionen verbleiben soll, die Abtheilungen für Bau und Betrieb, Verkehr und Maschinenwesen einrichten? Die Vorstände dieser Abtheilungen könnten dann ohne Bedenken eine beliebige Amtsbezeichnung führen, aber Inspektoren brauchte man sie nicht mehr zu benennen.“

Weiter wird erwähnt, dass das frühere Bahnpolizeireglement jetzt auf gut Deutsch Betriebsordnung heisst, während das Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, gültig vom 10. Oktober 1901, noch das Fremdwort enthält. „Wäre es nicht angängig gewesen“, so meint der Einsender, „auch hier unserer Muttersprache zu ihrem Rechte zu verhelfen und vielleicht Betriebsvorschriften zu sagen? Was dem Verkehr in der seit 1892 gültigen Verkehrsordnung recht ist, das sollte dem Betriebe billig sein. Leider stösst man selbst in der Verkehrsordnung noch auf manches Fremdwort. Beim flüchtigen Durchlesen fielen auf: Frankirung, protokollarisch, Archivlegitimation und Reklamation. Wäre es nicht möglich, hierfür die zum Theil im fraglichen Druckheft vorkommenden Verdeutschungen: Vorausbezahlung, schriftlich (durch Niederschrift festgelegt), Verfügungsrecht, Ansprüche zu gebrauchen?“

Wir stimmen mit dem Herrn Einsender zwar in dem Wunsche überein, dass es den fortgesetzten Bemühungen der Freunde einer guten deutschen Ausdrucksweise gelingen möge, für die angeführten Fremdworte einen guten Ersatz zu finden, der zugleich allgemein verständlich ist. Er hat es aber selbst vermieden, beispielsweise für den Inspektortitel in seinen verschiedenen Zusammensetzungen einen Ersatz vorzuschlagen, vermuthlich weil ihm ein geeignetes Ersatzwort nicht zur Hand ist. An den Bemühungen der betheiligten Behörden, ein solches zu finden, hat es nicht gefehlt, es ist aber bisher nicht gelungen. Aehnlich steht es mit der Mehrzahl der übrigen von ihm bemängelten Ausdrücke. Die vorgeschlagenen Verdeutschungen decken sich keineswegs vollkommen mit den Begriffen, die durch sie ersetzt werden sollen. Hier und in vielen anderen Fällen, wo es sich um die mögliche Beseitigung eines Fremdwortes handelt, das seine geschichtliche Berechtigung erworben hat, muss eben auf diese, auf Gewohnheit und festen Gebrauch Rücksicht genommen werden, und es ist daher nur natürlich, dass in dem Ersatz solcher Fremdwörter durch deutsche Ausdrücke nur schrittweise und mit grosser Vorsicht vorgegangen wird, um nicht die Schärfe und Deutlichkeit des Ausdrucks, die für jede bindende Vorschrift vornehmster Grundsatz sein muss, zu gefährden. Dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehören bekanntlich eine Anzahl anderer als deutscher Verwaltungen an. Vermuthlich ist es auf die ihnen gewährte Rücksichtnahme zurückzuführen, wenn man den im Verein fest eingebürgerten Ausdruck „Betriebsreglement“ dort beibehielt, wodurch sich zugleich eine bequeme Unterscheidung zwischen der Betriebsordnung des Deutschen Reichs und dem Betriebsreglement des Vereins ergab.

Sind wir daher mit dem Einsender nicht in allen Punkten einverstanden, so ist dies doch vollkommen der Fall in dem, was er noch über „Flickwörter“ sagt:

„Wie kann jemand, der seine deutsche Sprache lieb hat, an Wortbildungen, wie: desfallsig, diesbezüglich, diesseitig, dortseitig und ähnlichen Gefallen finden? Ich bekämpfe sie, wo ich nur kann, und bitte alle Freunde unserer Muttersprache um ihre gütige Mitwirkung, denn ich halte es für ausgeschlossen, dass es wirkliche Liebhaber dieser Flickwörter, zumal sie sich bei einigem guten Willen immer vermeiden lassen, geben kann.“

Wir schliessen uns dieser Bitte an; ihre Erfüllung wird jedem eigene Genugthuung gewähren, denn die Vermeidung dieser Flickwörter führt zugleich zu einer schöneren und klareren Ausdrucksweise. Sie gerade bilden die Stammsitze des sogen. Kanzleistils, den wir glücklicherweise in der deutschen Amtssprache mehr und mehr zu überwinden gelernt haben.

Das Eisenbahnunglück bei Altenbeken.

Ueber dieses schreckliche Eisenbahnunglück, von dessen grässlichen Einzelheiten inzwischen die Tageszeitungen ausführlich berichtet haben, theilen wir nachstehend zunächst die im Reichsanzeiger veröffentlichte amtliche Darstellung mit, welche auf Grund der Ermittelungen des sogleich nach Eintreffen der Nachricht vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten an Ort und Stelle entsendeten Kommissars abgefasst ist:

„Durch die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnete kommissarische Untersuchung des so überaus schweren Eisenbahnunfalls auf der Strecke Paderborn-Altenbeken ist über die Ursache und den Verlauf des Unfalls folgender Thatbestand festgestellt worden:

D-Zug 31, der fahrplanmässig Paderborn 11.45 Vorm. verlässt, fuhr am 20. d. Mts. mit 3 Minuten Verspätung durch die zwischen Paderborn und Altenbeken liegende Blockstation Keimberg, deren Wärter vorschriftsmässig das Blocksignal hinter dem durchgefahrenen Zug auf Halt brachte und in dieser Stellung blockte. D-Zug 31 überfuhr etwa in der Mitte zwischen der Blockstation Keimberg und der folgenden Blockstation Schierenberg, die als letzte Blockstation vor dem Bahnhof Altenbeken liegt, ein Pferd, das herrenlos auf der Strecke umherlief, und erlitt dadurch, dass der unter die Räder der Lokomotive gerathene Pferdekadaver vor der Weiterfahrt entfernt werden musste, 15 Minuten Aufenthalt.

Der Blockwärter in Keimberg, dem die Rückmeldung für den bei ihm durchgefahrenen D-Zug zu lange ausblieb und der glaubte, dass der Blockwärter in Schierenberg die Bedienung des Blockwerks vergessen hätte, erinnerte diesen an die Blockbedienung durch Wecker und Morseschreiber. Der Blockwärter in Schierenberg beachtete die für die Sicherung der Züge bestehende einfache und klare Vorschrift, wonach die Entblockung des vorher liegenden Blocksignals erst nach Vorbeifahrt des Zuges erfolgen darf, nicht, er ging vielmehr unbegreiflicherweise ohne weiteres auf die Aufforderung ein, stellte das für den vorschriftsmässig abgeläuteten und vorgemeldeten D-Zug bereits gezogene Blocksignal auf Halt und bediente den Block. Hierdurch wurde das Blocksignal in Keimberg entblockt und dadurch der dortige Wärter in die Lage versetzt, das nunmehr stellbar gewordene Signal für den nachfolgenden Personenzug 399 zu ziehen.

Da auch der Zugführer des D-Zuges, entgegen seiner Dienstanweisung, versäumt hatte, den haltenden Zug von hinten zu decken, so fuhr der mit zwei Lokomotiven bespannte Personenzug bei dichtem Nebel, der nur auf etwa 50 m die Aussicht zuliess, auf die Druckmaschine des D-Zuges, die wegen der zwischen Paderborn und Altenbeken befindlichen starken Bahnsteigung nothwendig ist. Die Druckmaschine hob sich bei dem gewaltigen Stoss, den sie durch den in voller Fahrt begriffenen, von zwei Maschinen geführten Personenzug erhielt, hoch und schob sich vollständig in den letzten Wagen III. Klasse des D-Zuges, so dass sie sich mit ihrer ganzen Länge einschliesslich des Tenders im Wagen befand und ihre Räder auf dessen Untergestell standen, wobei die Seitenwände des Wagens, wenn auch etwas nach aussen gedrückt, stehen blieben.

Ausser der Zertrümmerung des letzten Wagens im D-Zuge sind wesentliche Beschädigungen der übrigen sieben Wagen, die bis Altenbeken lauffähig waren, nicht vorgekommen; nur am vorletzten Wagen war eine Kopfwand eingedrückt. Aber weder in diesem Wagen, noch in dem aufgefahrenen Personenzuge sind, soweit bis jetzt festgestellt ist, Reisende oder Bahnbeamte erheblich verletzt worden; die leicht Verletzten sind nach dem Unfalle gleich mit dem D-Zuge weiter gefahren. Die Gasflammen in den D-Zugwagen waren angesteckt, weil gleich hinter Altenbeken ein längerer Tunnel durchfahren wird. Die Gasflammen des letzten Wagens erloschen beim Zusammenstoss, und eine Zündung durch ausströmendes Gas erfolgte nicht. Der Gaskessel selbst blieb dicht. Dagegen fingen die Holztheile durch Kohlen aus dem Aschkasten an zu brennen; das Feuer wurde aber durch Begiessen mit Tenderwasser und später durch eine Handspritze jedesmal wenn es aufflammte, gelöscht.

Getödtet wurden 12 Reisende, schwer verletzt 9, die, soweit sie schnell genug aus den Trümmern geholt werden konnten, nach etwa einer halben Stunde von einem aus Altenbeken herbeigerufenen Arzt und nach 1½ bis 2 Stunden von zwei Aerzten aus Paderborn unter Hilfeleistung dortiger Sanitätsmannschaft an Ort und Stelle verbunden wurden. Alsdann sind sie nach Paderborn in Krankenhäuser gebracht.

Die Feststellung der Namen der Getödteten und Verwundeten ist, sobald sie erfolgt war, veröffentlicht worden."

Soweit der amtliche Bericht. Von neuem drängt sich auf aller Lippen die Frage: Was kann geschehen, um so furchtbare Gefahren in Zukunft abzuwenden? Von dem Offenbacher Unglück unterscheidet sich dieses dadurch, dass hier die Schuld einer Person vollkommen klar liegt: der Blockwärter der Blockstation Schierenberg — übrigens, wie wir erfahren, ein nüchterner Wärter, der bis dahin seinen Posten seit längerer Zeit ohne Tadel versehen hat — verletzt die erste und einfachste, für jeden Menschen verständliche Vorschrift, dass er die Entblockung der vom Zug befahrenen Strecke erst vornehmen darf, nachdem der Zug die Strecke verlassen hat. Wie kommt der Mann dazu? Die einfache Frage des Nachbarblockwärters: „Warum wird nicht freigegeben?" bedurfte nur der Antwort: „Weil der Zug noch nicht durch ist"; statt dessen folgt die unglückselige Freigabe. Es handelt sich hier um eine durchaus vernunftwidrige Handlung, für die es an jeder Erkläiung fehlt. Mit erschreckender Deutlichkeit zeigt der Fall von neuem, dass im Eisenbahndienst das Menschenleben schliesslich trotz aller mechanischen Sicherungseinrichtungen doch immer von deren verständiger Handhabung abhängig ist und dass es leider eine unbedingte Bürgschaft für eine solche Handhabung auch der einfachsten Vorschriften nicht gibt.

Natürlich werden jetzt aufs neue und mit erneutem Eifer die Vorschläge wegen einer selbstthätigen Sicherung erwogen werden, wonach der fahrende Zug die rückliegende Streke, nachdem er sie durchfahren, selbst entblockt. Solche Vorrichtungen sind bekanntlich auf der Berliner Stadtbahn und vielfach auf englischen und amerikanischen Bahnen in Gebrauch. Vielleicht findet sich auf diesem Wege eine Sicherung gegen Unfälle aus der hier vorliegenden Ursache. Aber so viel ist schon jetzt sicher, dass damit andere Gefahren in Kauf genommen werden müssen, wie sie namentlich entstehen, wenn solche Vorrichtungen versagen und dadurch die regelmässige Zugfolge gehemmt wird.

Neben der zweifellosen Schuld des Wärters liegt nach obiger Darstellung eine Verfehlung des Zugführers des D-Zuges vor, der es versäumte, den durch das Ueberfahren des Pferdes aufgehaltenen Zug von rückwärts zu decken, wie dies ausdrücklich vorgeschrieben ist. Auch hier zeigt es sich, wie die besten und vorsichtigsten Dienstvorschriften oft gerade da, wo ihre Befolgung am nöthigsten wäre, unbeachtet bleiben. An sich liegt bei einer durch Blockeinrichtungen gesicherten Strecke und überhaupt überall, wo die deutsche Signalordnung gilt, in dem Anhalten eines Zuges auf freier Strecke, wie sie ja aus tausenderlei Ursachen vorkommen kann, gewiss nicht die geringste Gefahr. Auf den Gedanken, dass von rückwärts ein Zug folgen könnte, wird bei einem solchen Aufenthalt in einer Blockstrecke ein Eisenbahnmann kaum kommen, da ja die Blocksicherung und die unbedingte Vorschrift vorhanden ist, dass sich in einer Blockstrecke immer nur ein Zug befinden darf. Dennoch ist die oben erwähnte Vorschrift gegeben, weil man sich eben gesagt hat, dass Irrthümer vorkommen können. Sie gilt natürlich nicht bei jedem unbedeutenden Aufenthalt eines Zuges auf der Strecke, sondern nur bei den durch einen Unfall veranlassten. Ein Unfall lag hier in dem Ueberfahren des Pferdes vor, eine Sicherung von rückwärts durch Absendung eines Mannes wäre hier anscheinend um so mehr geboten gewesen, als das Wetter neblig und unsichtig war. Dennoch möchten wir mit unserem Urtheil über den Grad dieses Verschuldens zurückhalten, bis nähere Nachrichten vorliegen oder bis die gerichtliche Untersuchung des Vorfalles abgeschlossen ist.

Das furchtbare Unglück wirft seinen Schatten auf die Weihnachtsfreude. Den Männern des Eisenbahnberufs kann es nur eine neue Mahnung sein, niemals abzustehen von dem heissen Bemühen, immer neue Mittel zu ersinnen, um die Einrichtungen des Eisenbahnwesens immer weiter zu verbessern und sie von den Unvollkommenheiten, die in der menschlichen Natur liegen, möglichst unabhängig zu machen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen.** In der am 20. d. Mts. in Berlin abgehaltenen Sitzung sind folgende Beschlüsse über Tarifänderungen in den Theilen I der deutschen Eisenbahntarife gefasst worden:

1. Aufnahme von Vorschriften über das Verfahren bei Ueberschreitung des Lademaasses in den deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung A; 2. Erweiterung der Frachtbegünstigungen für gebrauchte leere Emballagen; 3. Aufnahme eines Verzeichnisses der zur Beförderung in Kesselwagen zuzulassenden Flüssigkeiten in den deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B; 4. Aenderung der Positionen „Glas- und Thonballons" und „Wolle und Wollabfälle" des Verzeichnisses der sperrigen Stückgüter; 5. Aufnahme von Cigarrenkistchenbrettern, gebogenen Hölzern und Speichen, Kalkschlamm der Papierstofffabrikation, getrocknetem und gemahlenem oder gesiebtem Kalkmergel in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 6. Ergänzung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter durch Aufnahme von lebenden Pflanzen folgender Art: Forstpflanzen, Heckenpflanzen, Obstbäume, Fruchtsträucher, Wildlinge und Gesträuche, und zwar bei Aufgabe als Stückgut, soweit die einzelnen Frachtstücke ein Gewicht von 150 kg und eine Länge von 3,5 m nicht überschreiten, bei Aufgabe in Wagenladungen ohne diese Beschränkung; 7. Aufnahme von phosphorsaurem Kalk unter die „Futtermittel" des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter; 8. Aenderung und Ergänzung der Positionen „Eisen und Stahl" der Spezialtarife I, II und III; 9. Aenderung der Positionen „Häute und Felle" des Spezialtarifs I und des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter; 10. Aenderung der Positionen „Holz" und „Holzwaaren" der Spezialtarife I, II und III dahin, dass statt „Sorten" zu setzen ist: „Arten" (die weitergehenden Vorschläge der ständigen Tarifkommission hinsichtlich der namentlichen Bezeichnung der einzelnen Holzarten im Tarif wurden abgelehnt); 11. Detarifirung von Holzwaaren aus Hölzern des Spezialtarifs II, lackirt, polirt, vergoldet, versilbert oder bronzirt; 12. Erweiterung der Positionen „Kartoffeln, gedörrte" der Spezialtarife I und III; 13. Streichung des Artikels „Futtermehl" in der Güterklassifikation des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I; 14. Erweiterung der Position „Piassava" des Spezialtarifs II durch Aufnahme von Palmyrapiassava (Palmyrafibre); 15. Aufnahme von alten abgenutzten Asbestwaaren und Abfällen davon in den Spezialtarif III; 16. Aenderung der Position „Baugeräthschaften und Bauwerkzeuge" des Spezialtarifs III; 17. Aufnahme von Cementdielen in den Spezialtarif III; 18. Aenderung der Ziffer 6 der Position „Holz" des Spezialtarifs III, betreffend Grubenholz; 19. Erweiterung der Position „Holz" des Spezialtarifs III durch Aenderung der Ziffer 1 für Stangenholz; 20. Detarifirung von weissen Lumpen; 21. Aenderung der Positionen „Steine" der Spezialtarife II und III hinsichtlich der zusammengesetzten Mühlsteine; 22. Aenderung der Position „Seifensiederfluss" des Spezialtarifs III; 23. Detarifirung von Werg-Garnabfällen und Heede-Garnabfällen sowie Aufnahme von Spinnabfällen in den Spezialtarif III; 24. Versetzung von altem Tauwerk aus dem Spezialtarif II in den Spezialtarif III; 25. Aufnahme von Schlammdünger aus Kläranlagen in den Spezialtarif III; 26. Aenderung der Vorschriften für die Berechnung des Frachtzuschlags für Angabe des Interesses an der Lieferung; 27. Aenderung der Bestimmungen über die Begleitung von Thiersendungen; 28. Aenderung der §§ 8, 10 und 11 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I; 29. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I, hinsichtlich der Beförderung von Schülern von Fachschulen, von Mitgliedern der freiwilligen Sanitätskolonnen zur Förderung der Kriegskrankenpflege und von Mitgliedern von Krankenkassen; 30. Vereinfachung der Abfertigung von Personen bei Gesellschaftsfahrten.

A b g e l e h n t wurden folgende Anträge: 1. Aenderung der Frachtberechnung für Flüssigkeiten in Kesselwagen; 2. Aufnahme von rostfreien Gussspähnen und von Schmirgel in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 3. Aenderung der Anmerkung zu der Position „Holzwaaren" der Spezialtarife I und II, betreffend Fournire; 4. Detarifirung von flüssiger Kohlensäure; 5. Aufnahme von Porzellanpuppen in den Spezialtarif II; 6. Aufnahme von Natriumbisulfit in den Spezialtarif III und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 7. Ermässigung der Nachnahmeprovision; 8. Aenderung der Desinfektionsgebühren für Geflügelsendungen.

V e r t a g t wurde ein Antrag auf Versetzung von Stein- und Kernobst in den Spezialtarif I und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter.

A b g e s e t z t von der Tagesordnung wurde ein Antrag auf Versetzung des zur Denaturirung bestimmten Spiritus in den Spezialtarif III.

Z u r ü c k v e r w i e s e n an die ständige Tarifkommission wurde ein Antrag auf Aufnahme von gehobeltem und roh ge-

sägtem Stabholz in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter.

Diese Beschlüsse werden, soweit sie die Durchführung von Tarifänderungen betreffen, für sämmtliche zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnverwaltungen zugelassenen Eisenbahnen bindend, wenn nicht von einer Anzahl der betheiligten Verwaltungen widersprochen wird, die zusammen mehr als $^1/_5$ der Stimmen sämmtlicher Verwaltungen führen. Die genehmigten Beschlüsse werden zu einem von der geschäftsführenden Verwaltung der ständigen Tarifkommission bekannt zu gebenden Zeitpunkte von allen zu den Generalkonferenzen zugelassenen Eisenbahnverwaltungen ausgeführt.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat November d. J. ergibt für 74 Bahnen, die schon im November 1900 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 44 825,69 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	M	M	M	M	%
für alle Bahnen im November 1901					
aus dem Personenverkehre	33 133 428	— 446 008	756	— 28	— 3,57
aus dem Güterverkehre . .	100 039 073	— 3 038 700	2 241	— 120	— 5,08
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende November 1901					
aus dem Personenverkehre	317 424 071	— 3 817 643	8 571	— 266	— 3,01
aus dem Güterverkehre . .	675 507 654	— 19 474 910	17 898	— 870	— 4,64
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1901					
aus dem Personenverkehre	72 436 964	+ 39 902	11 466	— 177	— 1,52
aus dem Güterverkehre . .	127 866 672	— 8 256 506	19 925	— 1604	— 7,45

— **Novembereinnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat November d. J. stellen sich auf 111 459 000 M und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahr um 1 843 000 M zurückgegangen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 24 875 000 M (— 396 000 M), der Güterverkehr 79 428 000 M (— 1 626 000 M) und aus sonstigen Quellen flossen 7 156 000 M (+ 179 000 M). Für die Zeit vom 1. April bis 30. November d. J. sind 944 514 000 M oder 22 246 000 M weniger als im Vorjahre eingenommen worden. Die Mindereinnahme vertheilt sich mit 3 298 000 M auf den Personen- und Gepäckverkehr, mit 17 249 000 M auf den Güterverkehr und mit 1 699 000 M auf sonstige Quellen.

— **Arbeitsausgleichstellen** sollen nach einem Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 18. d. Mts. bei den königlichen Eisenbahndirektionen errichtet werden. Der Minister knüpft an einen früheren Erlass an, nach welchem Aushilfsbedienstete und Arbeiter, die infolge des Verkehrsrückganges und der damit verbundenen Verminderung der Dienstgeschäfte entbehrlich werden, nicht aus dem Eisenbahndienste zu entlassen, sondern in geeigneter Weise weiter zu beschäftigen und bei sich bietender Gelegenheit (z. B. freiwilligem Ausscheiden von Arbeitern) zur Deckung eines entstehenden Bedarfs an Arbeitskräften zu verwenden sind. Dabei soll hinsichtlich Art und Ort der Beschäftigung, soweit angängig, auf die wirthschaftlichen Verhältnisse der Betheiligten Rücksicht genommen werden. Die damit bei dem gegenwärtigen Verkehrsrückgange, nach Umständen aber auch aus anderen Anlässen, z. B. bei Verschiebungen im Verkehr, Umgestaltung von Anlagen und Einrichtungen u. a., zur Schonung der wirthschaftlichen Interessen der Bediensteten an die Organe der Eisenbahnverwaltung herantretenden besonderen Aufgaben bedingen ein planmässiges Zusammenarbeiten der betheiligten Dienststellen und Behörden. Der Erlass fährt dann fort: „Dies wird sich zweckmässig durch besondere Stellen herbeiführen lassen, die, soweit sich nicht schon durch unmittelbares Benehmen der Dienststellen der Ausgleich ohne Weiterungen vollzieht, als Vermittelungsstellen für bestimmte Bezirke Ueberschuss und Bedarf an Arbeitskräften ausgleichen. Die Arbeiterverhältnisse des Direktionsbezirks sind sorgfältig zu überwachen. Wenn Arbeitskräfte in nennenswerthem Umfange entbehrlich werden, so ist anzuordnen, dass an den Punkten, für welche und so lange es nützlich erscheint, Ausgleichstellen in Wirksamkeit treten. In mehreren Bezirken ist schon, wie ich mit Befriedigung bemerkt habe, demgemäss verfahren. Sobald das Bedürfniss fortfällt und mit Eintritt stetiger Verhältnisse die Dienststellen durch unmittelbares Benehmen unter einander einen etwa in Einzelfällen erforderlichen Ausgleich ohne weiteres zu vollziehen vermögen, werden die Ausgleichstellen ihre Thätigkeit einstellen können."

Bei der Errichtung solcher Ausgleichstellen sollen namentlich folgende Gesichtspunkte beachtet werden: Innerhalb des Direktionsbezirks sind in Anlehnung an einzelne nach ihrer Lage hierfür besonders geeignete Inspektionen Arbeitsausgleichstellen zu bilden. Von den Verhältnissen des Direktionsbezirks wird es abhängen, ob diese Ausgleichstellen alle innerhalb eines örtlichen Bezirks belegene Dienststellen umfassen oder ob etwa für die von den Maschinen- und Werkstätteninspektionen beschäftigten Arbeiter besondere Ausgleichstellen zu bilden sind. Die Dienststellen, bei denen Arbeiter entbehrlich werden, haben diese so zeitig als möglich, jedenfalls aber schon vor Ausspruch der Kündigung der Ausgleichstelle des Bezirks mit den nöthigen Personalangaben zu melden. Auch der vorliegende Bedarf an Arbeitskräften ist von den Dienststellen der Ausgleichstelle unter näherer Bezeichnung anzuzeigen. Die Ausgleichstellen haben die ihnen als verfügbar gemeldeten Arbeitskräfte unter möglichster Berücksichtigung der geäusserten Wünsche zur Deckung des von anderen Dienststellen angezeigten Bedarfs zu überweisen. Dabei sind ständige Arbeiter (Mitglieder der Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse) zu bevorzugen, auch ist thunlichst zu vermeiden, Personen, die eine Familie zu ernähren haben, nach einem anderen Stationsort zu versetzen.

Soweit die Ausgleichstellen die als entbehrlich gemeldeten Arbeitskräfte nicht unterbringen oder den Bedarf an Arbeitskräften nicht decken können, haben sie eine Uebersicht der entbehrlichen Arbeiter mit Unterscheidung zwischen ständigen Arbeitern (Mitgliedern der Abtheilung B) und nicht ständigen Arbeitern (Mitgliedern nur der Abtheilung A der Pensionskasse) sowie Reservisten oder des Bedarfs an Arbeitskräften an die für den Direktionsbezirk bei dem Rechnungsbüro der königlichen Eisenbahndirektion zu bildende Centralstelle für Arbeitsausgleich einzusenden.

Sind indess an einem und demselben Orte, wie beispielsweise in Berlin, Arbeiter oder Dienststellen verschiedenen Ausgleichstellen unterstellt, so können die zuständigen Ausgleichstellen, bevor sie sich an ihre Centralstelle wenden, zunächst unter sich die Herbeiführung eines Ausgleichs versuchen. Die Centralstelle vermittelt den Ausgleich innerhalb des Direktionsbezirks. Kann sie einen solchen nicht erreichen, so hat sie sich je nach den Umständen mit den Centralstellen der benachbarten Direktionsbezirke für Arbeitsausgleich in Verbindung zu setzen. Für solche Arbeiter, welche bereit und imstande sind, in entfernteren Gegenden verwendet zu werden, kann sie auch die Centralstelle für den Direktionsbezirk Berlin als weitere Vermittelungsstelle in Anspruch nehmen. Gleichzeitig hat sie aber selbst oder, falls dies nach Lage der Sache zweckmässiger ist, durch Vermittelung der ihr nachgeordneten Ausgleichstellen wegen Unterbringung überzähliger Arbeiter oder Deckung des Bedarfs an Arbeitern mit den in den betheiligten Landestheilen anderweit eingerichteten Arbeitsnachweisstellen sowie mit Unternehmern von Eisenbahnbauten, namentlich aber auch mit den selbständigen oder den Betriebsinspektionen angegliederten Bauabtheilungen der Eisenbahnverwaltung in Verbindung zu treten.

— **Neue Vordrucke für Verträge mit Bahnärzten** sind durch einen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten mit der Maassgabe eingeführt worden, dass eine Aenderung der bestehenden Verträge nicht stattfindet und dass die neuen Muster nur beim Abschluss neuer Verträge im Bereich der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft zur Anwendung kommen. Da die Pflichten der Aerzte bereits durch diese vertraglichen Bestimmungen genau festgelegt sind, so hat der Minister von der Herausgabe einer besonderen Dienstanweisung für sie abgesehen. Die neuen Muster unterscheiden sich von den bisher im Gebrauch befindlichen zunächst dadurch, dass in einer besonderen Anlage diejenigen Beamtenklassen, welche Anspruch auf freie bahnärztliche Behandlung haben, genau nach ihrer besonderen Dienstbezeichnung aufgeführt sind, während in den bislang gebrauchten Vordrucken nur gesagt war, dass hierzu die mittleren und unteren Beamten des äusseren Dienstes, und zwar des Stations-, Telegraphen-, Lokomotiv-, Zugbegleitungs-, Bahnbewachungs-, Werkstätten- und Magazindienstes vom Kontrolör (ausschliesslich) abwärts berechtigt sind. Sodann ist betreffs des Umfanges der zu leistenden ärztlichen Hilfe in einer Anmerkung der Zusatz gemacht, dass bei Erkrankung der Athmungsorgane behufs rechtzeitiger Feststellung der Lungenschwindsucht der Auswurf vom Bahnarzt, wenn angängig, bakteriologisch zu untersuchen ist. Ist in zweifelhaften Fällen die Untersuchung des Auswurfs durch eine andere Stelle geboten, so ist, soweit nicht von der Eisenbahndirektion allgemeine Anweisung ergangen ist, die anderweite

Untersuchung zu beantragen. — Betreffs des Ausweises über ihren Anspruch auf bahnärztliche Behandlung, zu welchem die Ansuchenden dem Bahnarzt gegenüber verpflichtet sind, ist eine erläuternde Bemerkung zugefügt, dass als ein solcher Ausweis die Dienstkleidung, eine Bescheinigung des Dienstvorstehers, die Anstellungsurkunde und amtliche oder polizeiliche Urkunden gelten können. In dem die Pflichten der Bahnärzte behandelnden § 6 des Vertrages ist unter b) der Zusatz gemacht, dass sie die Eisenbahnbediensteten auf das Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen nach den von der Eisenbahnverwaltung erlassenen Vorschriften zu untersuchen haben. — Ein weiterer Zusatz besagt, dass der Schriftwechsel der Bahnärzte mit Eisenbahnbehörden und Dienststellen in der für den amtlichen Schriftwechsel vorgeschriebenen Weise als „Eisenbahndienstsache“ befördert werden kann. Dagegen steht dem Bahnarzte nicht das Recht zu, Schriftstücke „frei laut Aversum“ durch die Post zu senden. — Während den Bahnärzten auch ferner gestattet bleibt, von den Personen, die behufs ihrer Annahme als Beamte eines ausführlichen ärztlichen Gesundheitszeugnisses bedürfen, eine besondere Entschädigung für die Ausstellung einer solchen Bescheinigung zu erheben, haben sie den bereits bei der Verwaltung beschäftigten Hilfsbeamten ein bezügliches Zeugniss fortan unentgeltlich zu ertheilen, wenn sie dessen zwecks ihres Uebertritts in eine eigentliche Beamtenstellung bedürfen.

— **Dividende der Krefelder Eisenbahn-Gesellschaft.** Die Direktion macht jetzt bekannt, dass es ihr nicht möglich gewesen sei, den im Erneuerungsfonds vorhandenen Fehlbetrag, der durch übermässige Anstrengungen dieses Fonds hervorgerufen wurde, anderweitig zu decken. Aus diesem Grunde muss der Ueberschuss des Betriebsjahres 1900/01 mit insgesammt 63 234 *M.* laut Anweisung des Ministers der öffentlichen Arbeiten hierfür verwendet werden. Die Auszahlung der in der letzten Generalversammlung beschlossenen Dividende von 3 % kann daher nicht erfolgen.

— **Die Personentarifkonferenz der süddeutschen Staatsbahnen** hat am 18. d. Mts. in Stuttgart stattgefunden. An ihr nahmen nach dem „Schwäb. Merkur“ Theil vom Reichseisenbahnamt: Geh. Regierungsrath Behrendt, vom Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen: Geh. Regierungsrath Fritsch, von Bayern: Direktor v. Hauck und Ministerialrath v. Frauendorfer, von Baden: Direktor Roth, von Württemberg: Staatsrath v. Balz, Direktor v. Dopffel und Ober-Finanzrath v. Leo.

Das Ergebniss der Berathungen wird geheim gehalten. Man wird indessen nicht fehlgehen, wenn man annimmt, dass sie sich in der Richtung bewegt haben, wie sie in den Schlusssätzen der nachstehenden, der Konferenz vorausgegangenen Mittheilung der „Süddeutschen Reichskorrespondenz“ angedeutet ist:

„Die letzte Konferenz in dieser Angelegenheit hat am 27. April 1899 in Karlsruhe stattgefunden; eine Einigung kam damals nicht zustande und ist auch nicht in den später noch fortgesetzten schriftlichen Verhandlungen zwischen den vier Eisenbahnverwaltungen erzielt worden. Die Verhandlungen geriethen ins Stocken, und im Mai d. J. musste der neue württembergische Verkehrsminister der Kammer mittheilen, dass auf erneute Anfragen wegen einer Wiederaufnahme der Verhandlungen von allen Seiten abschlägige Antworten eingelaufen seien. Wie sich aus späteren Interpretationen ergab, hatten die betheiligten Eisenbahnverwaltungen nicht sowohl ihre Geneigtheit zu einer Verständigung über die Personentarifreform zurückgenommen, als vielmehr wegen der inzwischen eingetretenen wirthschaftlichen Depression erneute Verhandlungen vorläufig für aussichtslos erklärt. Die Fühlung in der Sache unter den süddeutschen Verwaltungen war nicht aufgegeben. Im Sommer d. J. kam dann überraschend die Einführung der 45 tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten in Preussen, welcher die süddeutschen Verwaltungen sich anzuschliessen genöthigt waren. Man wird nicht fehl gehen, wenn man annimmt, dass diese Maassnahme vor allem die Verhandlungen unter den süddeutschen Verwaltungen wieder in Fluss gebracht hat. Die süddeutschen Bahnverwaltungen hatten nicht, wie die preussische, mit Einführung der 45 tägigen Rückfahrkarte alle anderen Vergünstigungen und Ausnahmetarife in Wegfall kommen lassen, es war für sie also mit dieser Maassnahme keine Vereinfachung des Tarifwesens verbunden, vielmehr ein neues, in mancher Hinsicht unbefriedigendes und irrationelles Glied in die Vielgestaltigkeit der bestehenden Tarifbestimmungen eingeführt. Wenn jetzt die süddeutschen Verwaltungen aufs neue Kommissare zu mündlichen Verhandlungen zusammentreten lassen, so wird dabei gerade die Vereinfachung des Personentarifwesens ein Hauptpunkt im Programm sein. Was die Verbilligung betrifft, so ist für alle vier süddeutschen Verwaltungen durch die Ausdehnung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten der Satz von 2,65 ₰ in III. Klasse (Hälfte des Preises der Rückfahrkarte) so ziemlich das Normale geworden und hat den eigentlichen Normalsatz von 3,4 ₰ aus dem Gebiet der praktischen Anwendung nahezu verdrängt. Ihn vollends durchweg in Geltung zu setzen und dann die Rückfahrkarten aufzuheben, wäre nur ein kleiner Schritt. Eine weitergehende Verbilligung stand auf der Karlsruher Konferenz von 1899 zur Verhandlung, und zwar anfangs der Satz von 2,5 ₰, dann als württembergischer Vermittelungsvorschlag 2,3 ₰; Baden hatte nämlich für den Fall, dass es sein Kilometerheft aufgeben müsste, einen Satz von 2 ₰ ins Auge gefasst. Diesen Satz von 2 ₰ für die III. Klasse, und zwar für alle Fälle, hat nun inzwischen die württembergische Tarifkommission in ihrem im November d. J. erschienenen Bericht zu ihrer einstimmigen Forderung erhoben. Sie geht davon aus, dass die grosse Masse der Bevölkerung in Norddeutschland durch die IV. Klasse den Satz von 2 ₰ bereits geniesse, und dass die süddeutsche Bevölkerung nicht schlechter gestellt sein sollte. Indem die Kommission aber denselben Satz im Süden für die III. Klasse verlangt, gibt sie ihm eine bedeutend grössere Ausdehnung, und zwar ohne die Kompensationen, die im Norden durch den höheren Preis der III. und II. Klasse sowie durch die grössere Billigkeit der Betriebsmittel und des Betriebes bei der IV. Klasse gegeben sind. Im Gegentheil schlägt sie auch für die II. (und I.) Klasse eine allgemeine Ermässigung vor (auf 4 ₰). Dass auf dieser Grundlage auf der Stuttgarter Konferenz verhandelt werden wird, ist unwahrscheinlich, noch unwahrscheinlicher, dass auf ihr eine Verständigung zu erzielen wäre.

Nicht zu verkennen ist, dass einer Verständigung überhaupt die jetzige wirthschaftliche Depression, die sich in den Eisenbahnetats so wie so schon höchst ungünstig geltend macht, erhöhte Schwierigkeiten entgegenstellt. Wenn sich trotzdem die Eisenbahnverwaltungen gerade jetzt zu einer neuen Konferenz entschlossen haben, so mag dabei einmal die Erwartung mitbestimmend gewesen sein, dass, wenn ja nicht in der Hauptfrage, der Tarifverbilligung, so in anderen, auch wichtigen Fragen, die gleichfalls die Konferenz beschäftigen werden, eine nützliche Uebereinstimmung sich könnte gewinnen lassen. Sodann aber ist vielleicht auch der Gedanke nicht ausgeschlossen, der da und dort schon angedeutet worden ist, dass man nämlich jetzt sich über die Grundzüge der Tarifverbilligung einigt, ihre Einführung aber hinausschiebt, bis eine Besserung des Wirthschaftslebens das jetzt so bedenkliche Risiko vermindert. Man hätte dann für den geeigneten Zeitpunkt alles schon bereit.“

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im November d. J. sind bei einer Bahnlänge von 5 804 (5 785) Kilometer befördert worden 1 931 557 (2 002 688) Personen und 1 517 939 (1 659 990) t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 2 674 020 (2 692 712) *M.*, aus dem Güterverkehr 8 344 741 (9 189 910) *M.*, aus dem Gepäckverkehr 192 620 (199 509) *M.* und aus dem Thiertransport 246 271 (221 765) *M.*, zusammen 11 457 652 *M.* gegen 12 303 896 *M.* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis 30. November d. J. beziffert sich auf 140 150 099 *M.*, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes weniger um 5 748 233 *M.*

— **Maassnahmen zur Verhütung von Unfällen auf Eisenbahnübergängen.** Das württembergische Ministerium des Innern hat kürzlich eine Verfügung an die Oberämter erlassen, in deren Bezirken die Lage der öffentlichen Wege zur Eisenbahn die Gefahr von Unfällen in sich schliesst. In dieser Verfügung ist gesagt: In den letzten Jahren sind mehrfach Fuhrwerken an unbewachten Eisenbahnübergängen auf Schienenhöhe und auf Strassen, deren Fläche theilweise dem Betrieb von Eisenbahnen dient, Unfälle zugestossen, die alle in der Hauptsache darauf zurückzuführen waren, dass die Lenker der betreffenden Fuhrwerke nicht die erforderliche Vorsicht beim Ueberschreiten solcher Bahnübergänge oder bei der Annäherung von auf der Strasse selbst verkehrenden Eisenbahnzügen beobachtet haben. Wenn nun auch Grund zu der Annahme vorhanden ist, dass bei diesen Unfällen die Ausseractlassung der gebotenen Vorsicht nicht sowohl die Folge der Unkenntniss der einschlägigen Polizeivorschriften, als vielmehr durch Fahrlässigkeit verschuldet war, so hat das Ministerium doch auf Anregung und im Benehmen mit dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, die periodische öffentliche Bekanntmachung der wesentlichsten in Betracht kommenden gesetzlichen Bestimmungen durch die Polizeibehörden derjenigen Oberamtsbezirke und Gemeinden, in welchen die Lage der öffentlichen Strassen zur Eisenbahn die Gefahr solcher Unfälle in sich schliesst, als Vorbeugungsmaassregel ins Auge gefasst. Den Oberämtern wird demgemäss die Weisung ertheilt, die Vorschriften in § 59 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands und in § 44 Absatz 2, 3, 5 und 6 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands unter Anführung der bezüglichen Strafbestimmungen alljährlich im Bezirksamtsblatt bekannt zu machen und dafür Sorge zu tragen, dass ausserdem der Inhalt der Veröffentlichung in den besonders in Betracht kommenden Gemeinden auf ortsübliche Weise bekannt gemacht wird.

— **Personenverkehr aus Anlass der Ulmer Katholikenversammlung.** Am 8. und 9. d. Mts. wurden etwa 26 000 Personen vorwiegend mit Sonderzügen nach Ulm und zurück befördert. Durch die Beförderung dieser Personen, die in der Hauptsache am 9. d. Mts. innerhalb einiger Tagesstunden (Vormittags für die Hinfahrt, Nachmittags für die Rückfahrt) zu geschehen hatte, war der württembergischen Eisenbahnverwaltung eine grosse Aufgabe erwachsen, die um so schwieriger war, als die ursprünglich angemeldete Theilnehmerzahl, welche als Grundlage für die zu treffenden Maassnahmen diente, sich in den letzten Tagen vor der Versammlung noch erheblich erhöht hatte. Die Sonderzüge mussten zum Theil auf weite Strecken und mit Rücksicht auf ihre Belastung mit zwei Lokomotiven gefahren werden; soweit die eigenen Personenwagen neben der Inanspruchnahme für den ordentlichen Verkehr nicht ausreichten, wurden Wagen in grösserer Anzahl von benachbarten Eisenbahnverwaltungen herangezogen. Die Bewältigung des Verkehrs machte auch die Einstellung einer Anzahl Lokal- und Güterzüge, insbesondere auf der Süd- und Donaubahn erforderlich. Sowohl die Hin- und die Rückbeförderung der Theilnehmer an der Versammlung vollzog sich — abgesehen von einigen grösseren Zugverspätungen, die sich nach Lage der Verhältnisse und insbesondere bei der sehr starken Belastung verschiedener Sonderzüge nicht vermeiden liessen — in der Hauptsache ohne Anstand; namentlich wickelte sich der Verkehr auf dem Bahnhof Ulm selbst, dank der getroffenen Anordnungen und der Thätigkeit des betheiligten Personals, anstandslos ab.

— **Ein Wettbewerb um Entwürfe für die Hochbauten des neuen Bahnhofes in Metz** wird unter deutschen Architekten mit Frist bis zum 11. Mai 1902 von der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ausgeschrieben. Ein erster Preis von 8 000 ℳ, ein zweiter von 5 000 ℳ und zwei dritte Preise von je 3 000 ℳ sind ausgesetzt. Es bleibt dem Preisgericht vorbehalten, innerhalb der zur Verfügung stehenden Gesammtsumme die Zahl und Höhe der Preise auch anderweitig festzusetzen. Ausserdem behält sich die Generaldirektion vor, weitere Entwürfe zum Preise von je 1 500 ℳ anzukaufen. Das Preisgericht besteht aus Oberbaudirektor Hinckeldeyn, Geheimem Oberbaurath Kriesche und Regierungs- und Baurath Rüdell, sämmtlich in Berlin; ferner aus Professor Friedrich v. Thiersch in München, Geheimem Baurath Waldow in Dresden, Oberbaurath Professor Dollinger in Stuttgart, Ministerialrath Beemelmans in Strassburg, Regierungs- und Baurath Tornow, Dombaumeister in Metz, Wirklichem Geheimen Oberregierungsrath Wackerzapp in Strassburg, Ober- und Geheimem Regierungsrath Hering sowie Regierungsrath v. Bose in Strassburg.

Zu der interessanten Aufgabe entnehmen wir den Wettbewerbsbedingungen folgendes: Der jetzige, vor dem Prinz Friedrich Karlthor als Kopfstation erbaute Hauptpersonenbahnhof soll durch einen Durchgangsbahnhof östlich vom alten auf einem Theil des ehemaligen Festungsgeländes ersetzt werden, derart, dass die die Bahn kreuzenden Strassen unterführt werden und schienenfreie Zugänge zu den Bahnsteigen möglich sind. Der Bauplatz liegt in dem Stadterweiterungsgelände, das zur Zeit noch nicht eingeebnet ist. Es handelt sich um den Entwurf von vier Einzelgebäuden, die längs einer den Gleisen parallel laufenden 18 m breiten Strasse angeordnet werden sollen. Vor dem Empfangsgebäude mit dem links angrenzenden Eilgutschuppen ist diese Strasse platzartig auf etwa 80 m Tiefe erweitert. Die eine Seite des Platzes wird demnächst das Hauptpostgebäude einnehmen. Rechts vom Empfangsgebäude, aber getrennt von ihm, ist ein dreigeschossiges Stationsgebäude, unmittelbar an den Hauptbahnsteig gerückt, so vorzusehen, dass sein erstes Geschoss in Bahnsteighöhe liegt. Das Bahnpostgebäude liegt am äussersten rechten Flügel der Baugruppe, deren Gesammtfront einschliesslich der Abstände etwa 400 m beträgt. Die Haupträume des Empfangsgebäudes liegen in Strassenhöhe. Zwischen dem Empfangsgebäude und dem etwa 4,40 m höher liegenden Hauptbahnsteig ist in Fussbodenhöhe des ersteren eine langgestreckte, 8 m breite Flurhalle vorzusehen, die einheitlich mit letzterem überdacht werden kann. Von der Flurhalle aus vermitteln ein Eilgut- und Gepäcktunnel sowie ein Hauptpersonentunnel die Verbindung mit den Bahnsteigen, von denen die fünf Zwischenbahnsteige mittelst kleiner Einzelbedachungen gegen Witterungseinflüsse geschützt werden sollen. Ein zweiter Personentunnel mit Ausgangshalle und Sperre ist noch in der Achse zwischen Empfangsgebäude und Stationsgebäude vorgesehen. Ausserdem wird noch ein Posttunnel, an das Postgebäude anschliessend, ausgeführt.

Das Empfangsgebäude enthält die grosse Schalterhalle, an deren linken Seite die Gepäckabfertigung und die an den Eilgut- und Zollschuppen angrenzende Eilgut- und Expressgutabfertigung anschliesst. Die rechte Seite nimmt den Wartesaal III. Klasse (360 qm) und den I. und II. Klasse (410 qm) sowie Warteräume für Damen und Nichtraucher usw. auf. Der Kaiserpavillon am äussersten rechten Flügel des Empfangsgebäudes muss durch eine Brücke mit dem Bahnsteig verbunden sein und nach der Strasse hin eine Vorfahrt erhalten. Der Wartesaalbau liegt ausserhalb der Sperre, letztere ist vor dem Haupttunnel nach der oben erwähnten Flurhalle hin angebracht. An der Flurhalle liegen in Hohlräumen unter dem Hauptbahnsteig Räume für Handgepäck, Polizei, Zeitungen, städtische Abgaben usw., die sich alle nach dem Empfangsgebäude zu öffnen. Ausserdem sind Aborte, Waschräume, Wirthschaftskeller und Wohnung für den Wirth sowie Räume für das Personal im Wartesaalflügel vorzusehen, der gegebenenfalls zum Theil mehrgeschossig auszuführen ist. Da auch der Eilgutschuppen, das Stationsdienstgebäude und das Postgebäude mehrgeschossig zu planen sind, und da ferner durch die Vor- und Rücksprünge des Empfangsgebäudes und die Lage der übrigen Bauten zum Bahnsteig eine bewegte Grundrissgestaltung nach der Strasse zu bedingt ist, so wird sich die Gesammtbaugruppe höchst malerisch gestalten können.

Die Gesammtkosten für die eigentlichen Hochbauten dürfen 2 190 000 ℳ nicht überschreiten. In diese Summe sind alle unter Bahnhofsvorplatzhöhe liegenden Bautheile sowie die Kosten für Beleuchtung und Bauleitung nicht mit einbegriffen, während die Heizungsanlagen mit zu berücksichtigen sind. Die Verpflichtung, einen der Entwürfe zur Ausführung zu bringen, wird von der kaiserlichen Generaldirektion nicht übernommen.

— **Ueber die Stempelpflicht von Nebenabreden** ist in Nr. 47 des „Preuss. Eisenbahn-Verordnungsblattes" ein Erlass des Finanzministers veröffentlicht, der darauf hinweist, dass Nebenabreden in denjenigen Hauptverträgen, die wegen Geringfügigkeit des Betrages — 150 ℳ und weniger — nicht stempelpflichtig sind, dann ebenfalls stempelfrei bleiben müssen, wenn die betreffende Nebenabrede mit dem Gegenstande des Hauptvertrages in solchem Zusammenhang steht, dass die Werthgrenze des Hauptvertrages auch für sie mit bestimmend ist. In diesem Sinne ist in wiederholten Fällen durch Entscheidung des Finanzministers die bei Pacht- und Miethverträgen mit der Staatsbahnverwaltung übliche Nebenabrede über einen vereinbarten Gerichtsstand für stempelfrei erklärt worden, wenn der Werth des Hauptvertrages den stempelpflichtigen Betrag nicht erreichte. Dagegen ist bei einem nichtstempelpflichtigen Lagerplatzvertrage, in welchem nebenher bestimmt war, dass Pächter für jeden einzelnen ihm zugeführten beladenen Wagen eine Rangirgebühr von 50 ₰ zu zahlen habe, für diese Nebenabrede eine Stempelgebühr von 1 ℳ — als der darstellbaren Hälfte des betreffenden Stempelsatzes — erhoben worden, da sich diese Nebenabrede als ein von dem Gegenstande des Hauptvertrages völlig unabhängiges Uebereinkommen darstellt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Zur Verstaatlichungsfrage in Oesterreich.** Die bereits in Kürze gemeldeten Beschlüsse (vergl. Nr. 100 S. 1557 d. Ztg.), welche der Eisenbahnausschuss des österreichischen Abgeordnetenhauses in Bezug auf die Festsetzung der Verstaatlichung in Oesterreich gefasst hat, lauten in ihrem Wortlaut wie folgt:

„Das Hohe Haus wolle beschliessen:

Die Regierung wird aufgefordert:

1. Die zur Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung erforderlichen Maassnahmen mit thunlichster Beschleunigung zu treffen und nach Erledigung der strittigen Punkte im Wege des Uebereinkommens oder der gerichtlichen Feststellung betreffs gesetzlicher Ermächtigung zur Einlösung an das Abgeordnetenhaus heranzutreten. Hierbei ist auch die Frage in Erwägung zu ziehen, ob der Fortgang der Verstaatlichungsaktion nicht durch ein allgemeines Ermächtigungsgesetz, in welchem zugleich die bei der Einlösung der Privatbahnen sich ergebenden formellen Fragen unter Offenhaltung des Rechtsweges für die materiellen Ansprüche der Gesellschaften zu regeln wären, gefördert werden könnte; zutreffendenfalls wird die Regierung aufgefordert, einen derartigen allgemeinen Gesetzentwurf dem Abgeordnetenhause baldmöglichst vorzulegen.

2. Sofort die erforderlichen Schritte einzuleiten, um die in Bezug auf die Einlösung der Linien der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, der österreichischen Nordwestbahn und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn obwaltenden Differenzen erforderlichenfalls im Rechtswege zur Austragung zu bringen, vor allem jedoch die österreichische Nordwestbahngesellschaft zur Legung des zweiten Gleises sowohl auf dem garantirten Netze, wie auch auf dem Ergänzungsnetze auf Kosten der Unternehmung zu verhalten.

3. Gesetzvorlagen wegen Einlösung der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und der beiden Netze der österreichischen Nordwestbahn zur verfassungsmässigen Behandlung baldmöglichst einzubringen und von der ihr im Ge-

setze vom 28. Juni 1892, R.-G.-Bl. Nr. 96, eingeräumten Ermächtigung zur Einlösung der süd-norddeutschen Verbindungsbahn Gebrauch zu machen.

4. Dafür Sorge tragen zu wollen, dass im Sinne des Gesetzes vom 6. September 1885, R.-G.-Bl. Nr. 122, von dem für die Staatsverwaltung vorbehaltenen Rechte, die Linien der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn schon am 1. Januar 1904 einzulösen, rechtzeitig Gebrauch gemacht werde."

— **Herstellung zweiter Gleise bei der österreichischen Nordwestbahn.** Das Eisenbahnministerium hat kürzlich, wie amtlich gemeldet wird, in zwei an den Verwaltungsrath der österreichischen Nordwestbahn gerichteten Erlässen demselben die konzessionsmässigen Verpflichtungen in Bezug auf die Herstellung des zweiten Gleises sowohl bei dem garantirten, als auch bei dem Ergänzungsnetze der Gesellschaft neuerdings in Erinnerung gebracht und den Verwaltungsrath aufgefordert, wegen Erfüllung dieser Verpflichtungen ungesäumt die geeignete Vorsorge zu treffen. Insbesondere das garantirte Netz anlangend, wurde dem Verwaltungsrathe eröffnet, dass die Regierung auf Grund eingehender Prüfung der Rechtslage und des bei den mündlichen Verhandlungen von der Gesellschaft vertretenen Standpunktes bemüssigt sei, an der von ihr schon vordem geltend gemachten Rechtsanschauung festzuhalten, wonach der Nordwestbahn nicht das Recht zustehe, behufs Bedeckung der Kosten der in Rede stehenden Gleisherstellung die Staatsgarantie, sei es unmittelbar durch Erhöhung der Garantiesumme, sei es mittelbar durch Einstellung der betreffenden Kosten in die Betriebs- und Garantierechnung, in Anspruch zu nehmen. Vielmehr erscheine die Gesellschaft zu dieser Herstellung auf Grund der Bestimmungen der Konzessionsurkunde verpflichtet. Der Verwaltungsrath wurde sohin eingeladen, nachdem für die Theilstrecke Wien-Stockerau die Einzelpläne bereits vorgelegt worden seien, nunmehr auch die Pläne sammt Kostenvoranschlägen für das zweite Gleis in den weiter als besonders dringlich erkannten Theilstrecken Gross-Wossek-Nimburg, Gross-Wossek-Chlumetz und Gross-Wossek-Czaslau aufstellen zu lassen und sie bis längstens 30. Juni 1902 in Vorlage zu bringen.

— **Fahrkartensteuer.** Der engere Ausschuss des Steuerausschusses zur Vorberathung der Regierungsvorlage, betreffend die Fahrkartensteuer, hielt am 18. d. Mts. eine Sitzung ab, in welcher seitens eines Abgeordneten der Antrag gestellt wurde, die Berathung über den Gesetzentwurf bis zur Erledigung der Arbeiten im Budgetausschusse zu vertagen und die Regierung aufzufordern, die Bedeckung für die Anforderungen, welche aus der Aufhebung der Mauthen und der Regelung der Diurnistenbezüge usw. erwachsen, für das erste Halbjahr 1902 aus den Kassenbeständen zu entnehmen, inzwischen aber andere Bedeckungsarten (Zündhölzchenmonopol, Umwandlung des kleinen Lottos in eine Klassenlotterie) vorzubereiten. Bei der Abstimmung wurde der Vertagungsantrag abgelehnt, worauf der engere Ausschuss in die Einzelberathung des Gesetzentwurfs einging. Zunächst stellte der Vorsitzende an die Regierung die Anfrage, wie sie sich zur Bemessung der Steuer ohne Rücksicht auf den Fahrpreis in selbständigen Kilometersätzen, welche nach den Fahrklassen im Verhältnisse von 1 : 2 : 3 abzustufen wären, ferner zur Ermässigung der Steuer für Bahnen, die höhere Tarife haben, wie zum Beispiel die Südbahn, und endlich, wie sie sich zur Besteuerung der Freikarten verhalte. Die anwesenden Regierungsvertreter gaben die bezüglichen Aufklärungen, worauf die Sitzung geschlossen wurde.

— **Die bosnischen Bahnen.** Der Eisenbahnausschuss hielt dieser Tage die Schlussberathung in Angelegenheit der Regierungsvorlage, betreffend den Bau der Eisenbahnen von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac mit einer Abzweigung über Visegrad bis zur serbischen Grenze im Rzavathale nächst Vardiste, Bugojno-Arzano und Doboj-Samac.

Der Berichterstatter theilte mit, dass das vom Eisenbahnausschusse eingesetzte Subkomitee in seiner Sitzung vom 13. d. Mts. die ihm zugewiesenen Fragen in Berathung gezogen habe und zu dem Beschlusse gelangt sei, dem Eisenbahnausschusse die unveränderte Annahme der Regierungsvorlage zu empfehlen und die ausserdem zum Ausdrucke gelangten Wünsche hinsichtlich der Anschlussverbindungen Dalmatiens und Vervollständigung des dortigen Bahnnetzes durch eine Reihe von Resolutionen zu erledigen, welche die Herstellung von Eisenbahnverbindungen zwischen Jajce und Banjaluka und zwischen Zara und Knin, ferner die Herstellung einer zweckmässigen Verbindung Dalmatiens, in erster Linie Spalatos mit dem Innern des österreichischen Staatsgebietes sowie den Anschluss Dalmatiens an das bosnische Bahnnetz und endlich das Studium der Frage betreffen, ob nicht anstatt des für die Linie Bugojno-Arzano in Aussicht genommenen gemischten Systems eine Adhäsionsbahn treten könnte.

Der Eisenbahnminister dankte im Laufe der Berathungen den Rednern, welche sich für den vorliegenden Gesetzentwurf ausgesprochen hatten, und bemerkte nochmals, dass die von mehreren Rednern angeregte Verbindung Knin-Novi bei der österreichischen Regierung keineswegs einem Anstande begegne; hier bestehe vielmehr die volle Bereitwilligkeit, die auf dalmatiner Gebiete fallende Theilstrecke zur Ausführung zu bringen, sobald die Fortsetzungslinie in Bosnien sichergestellt erscheine. Für die Wahl dieser letzteren komme allerdings in erster Reihe die Anschauung der bosnischen Verwaltung über die Reihenfolge der in Bosnien zur Ausführung zu bringenden Bahnen in Betracht. Bezüglich der von einigen Rednern gestellten Anfragen finanzieller und technischer Natur führte der Minister aus, dass die Kosten für die Linie Sarajevo-Sandschak-serbische Grenze sich gegenwärtig noch nicht genau bestimmen lassen, da die von der bosnischen Regierung eingeleiteten technischen Vorarbeiten noch nicht abgeschlossen seien. Die bosnische Verwaltung verfüge über ein vorzügliches technisches Personal, daher die Gewähr geboten sei, dass sie ihre Aufgabe mit vollständigem Erfolge lösen werde, und die in überraschend kurzer Zeit mustergültig ausgeführte schwierige Linie Gabela-Trebinje nebst den Anschlüssen gegen Dalmatien sei ein sprechender Beweis für die Tüchtigkeit der dortigen Techniker. Bezüglich des aufzunehmenden Anlehens hob der Minister hervor, dass dessen Verzinsung und Tilgung — gleichwie in früheren Fällen — Bosnien und der Hercegovina zur Last fallen. Was die geltend gemachten Bedenken gegen die Anwendung der Zahnstange auf der Linie Arzano-Bugojno betrifft, bemerkte der Minister, dass er diese Bedenken nicht theile, zumal auf der Zahnstangenstrecke nur eine Höchststeigung von 45 ‰ gegen 71 ‰ am Erzberg vorgesehen sei. Gleichwohl habe der Minister die bosnische Verwaltung seiner Geneigtheit versichert, die Vorstudien nicht allein auf das gewünschte System zu beschränken, sondern auch die Studien hinsichtlich einer reinen Adhäsionsbahn einzuleiten.

Schliesslich wurde das Gesetz sammt den beantragten Resolutionen unverändert angenommen.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Pensionen bei den französischen Eisenbahnen.** Die „Akademie der moralischen und politischen Wissenschaften" in Paris hat den Eisenbahngesellschaften für ihre „patronalen Einrichtungen" einen Preis zuerkannt. Bei dieser Gelegenheit wies der Berichterstatter v. Franqueville darauf hin, dass die Eisenbahnindustrie in Frankreich die erste gewesen sei, welche diese Wohlfahrtseinrichtungen für ihre Angestellten geschaffen habe, und dass sie von ihr am besten ausgestaltet worden seien in dem Gefühle, dass sie „ein grosses Vorbild zu geben habe". Das Lob wird weiter im „Journal des Débats" in starken Tönen vorgetragen. Im Jahre 1850 wurde von der Westbahngesellschaft die erste Pensionskasse gegründet, die anderen Gesellschaften und die 1878 errichtete Staatsbahnverwaltung folgten nach. Unter 250 000 Eisenbahnbediensteten sind fast vier Fünftel an die Pensionskassen angeschlossen; 50 000 Bedienstete, Wittwen und Waisen beziehen Pensionen, deren Betrag sich auf gegen 40 000 000 Fr. beläuft. Die Belastung der Eisenbahngesellschaften sei um so grösser, heisst es, als ihre Angestellten durchschnittlich mit 57 Jahren pensionirt werden und nicht mit 60 Jahren, wie die Staatsbeamten. Die jährlich wachsenden Ausgaben für diese Zwecke werden 1897 mit 63 000 000 Fr. angegeben, jetzt beziffert sie v. Franqueville in seinem Bericht mit fast 66 000 000 Fr. Wenn man bedenke, dass die Gesammtsumme der den Aktionären bezahlten Zinsen und Dividenden 164 000 000 Fr. ausmache, so ergebe sich, dass der „freiwillig" dem Personal entrichtete Antheil 40 % des den Aktionären ausbezahlten erreicht. Ausser den 66 000 000 Fr. Pensionen zahlten die sechs grossen Gesellschaften 363 000 000 Fr. an Gehalt, Löhnen und Prämien. Das „Journal des Débats" meint, trotz dieser grosen, humanitären, sich in aller Stille vollziehenden Leistungen gebe es natürlich immer noch Leute, die unter dröhnenden Phrasen mit den Staatsgeldern oder vielmehr den Geldern der Steuerzahler um sich werfen wollten und den Egoismus und die harte Politik der Gesellschaften anklagten. Die Akademie der moralischen und politischen Wissenschaften, welche ihnen jetzt für ihr soziales Thun einen Preis als Belohnung ertheilt, stehe ausserhalb der Leidenschaften und des Parteistreits. — Ein hübsches Gegenstück hierzu bildet, dass gleichzeitig der Minister der öffentlichen Arbeiten, der wiederholt das Pensionswesen der Eisenbahngesellschaften im Parlament als ungenügend und verbesserungsbedürftig erklärt hat, in der Kammer versprach, das „Gesetz Berteaux" — betreffs Abkürzung der Arbeitszeit und Erhöhung der Pensionen — im Senat, wenn es wieder dorthin gelange, nach besten Kräften zu unterstützen. Allerdings hat sein vorsichtiger Kollege, der Finanzminister Caillaux, das Gesetz, welches infolge der vertragsmässigen Zinsgewähr des Staates an die Eisenbahngesellschaften den Staatshaushalt mit etwa 70 000 000 Fr. belasten würde, für ganz unmöglich erklärt. Ein unheilbarer Widerspruch!

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit wird im Nachtrag IV zum Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr die Entfernung Göritten-Schönsee von 32 km in 332 km berichtigt.
Elberfeld, 18. Dezember 1901. (3380)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 24. Dezember d. J. ab erhält der gemischte Zug 376 (II.—IV. Kl.) Zeitz-Probstzella auch in Haynsburg Aufenthalt und fährt deshalb

Zeitz . . . . ab 9.31 Vorm.
Haynsburg . „ 9.45 bis 9.46 Vorm.
Wetterzeube . „ 9.53 „ 9.54 „
Crossen a/E. . an 10.03 Vorm.

und wie bisher weiter.
Erfurt, im Dezember 1901. (3381)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Am 2. Januar 1902 wird die Station „Basel=St. Johann“ für den Güterverkehr (einschliesslich des Thierverkehrs) eröffnet. Eilgut- sowie Personenverkehr sind ausgeschlossen.
Die Tarifentfernungen und Frachtsätze sind diejenigen der Station Basel (E. L. B.).
Strassburg, den 14. Dezember 1901 (3382)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der Verkehr auf der Wasserumschlagsstelle Cosel (Oderhafen) wird für Kohlen am 20. d. Mts., für Krahngüter am 31. d. Mts. bis auf weiteres geschlossen. Rutschgüter gelangen auch während des Winters zur Umladung. (3383)
Kattowitz, den 20. Dezember 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.
Zum Gütertarif Main-Neckarbahn-Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn gelangt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 der Nachtrag III zur Ausgabe.
Derselbe enthält u. a. theilweise geänderte Entfernungen und Frachtsätze für Frankfurt Hptbhf. und Hafen (rechtsmainisch) sowie für Mannheim=Neckarvorstadt (Nebenbahn).
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.
Darmstadt, den 19. Dezember 1901. (3384)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Gültigkeit des im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband — Tarifheft 3 — bestehenden Ausnahmetarifs für die Beförderung von Kupfervitriol und Krystall — Azurin — mit der Bestimmung zur Bekämpfung der Peronospora viticola und Peronospora infestans — von Halsbrücke nach Bozen=Gries, Brixen und Trient (Trento) wird bis 31. Dezember 1902 verlängert. Die Rückvergütung des Unterschiedes zwischen dem regelrechten Frachtsatze der Klasse B und dem ermässigten Frachtsatze erfolgt für die im Jahre 1902 aufgegebenen Sendungen gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe bis längstens Ende März 1903 bei der Verwaltung der Empfangsbahn.
Dresden, den 20. Dezember 1901. (3385)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 werden die Stationen Fürstenwalde, Kremmen und Oranienburg des Direktionsbezirks Berlin als Empfangsstationen in den im Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach Binnenstationen aufgenommen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Elberfeld, den 20. Dezember 1901. (3386)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. wird die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in den Tarif für den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 21. Dezember 1901. (3387)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.
Zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Main-Neckarbahn vom 1. Mai 1897 gelangt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 der Nachtrag VIII zur Ausgabe. Derselbe enthält u. a. anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze für Frankfurt a/M.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.
Darmstadt, den 13. Dezember 1901. (3388)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Oberschlesisch-österreich-ungarischer Kohlenverkehr: Tarifheft I, II, III.
Am 15. Januar 1902 werden neue Ausnahmetarife — Heft I und III — eingeführt, wodurch die Tarifhefte I und III vom 1. September 1897 nebst den dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben werden. Gleichzeitig tritt zum Tarifheft II ein Nachtrag III in Kraft.
Die neuen Tarifhefte I und III, sowie der Nachtrag III zu Heft II enthalten in einer grösseren Anzahl von Stationsverbindungen Ermässigungen, in manchen Fällen auch Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze. Verschiedene Stationen sind in Ermangelung von Verkehr in die neuen Tarifhefte I und III nicht wieder aufgenommen worden. Soweit Erhöhungen oder Aufhebungen bisheriger Tarifsätze eintreten, bleiben die letzteren noch bis 15. Februar 1902 in Geltung.
Das neue Tarifmaterial ist bei den betheiligten Dienststellen zu folgenden Preisen erhältlich: Heft I 50 Pf. = 60 Heller; Nachtrag III zu Heft II 10 Pf. = 12 Heller; Heft III 65 Pf. = 80 Heller.
Kattowitz, 24. Dezember 1901. (3389)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Januar 1902 tritt der Nachtrag XI zum Gütertarif Heft 1 für den norddeutsch-sächsischen Verbandsverkehr in Kraft. Er enthält ausser den seit 1. November 1900 im Bekanntmachungswege eingeführten Neuerungen im Wesentlichen folgende Ergänzungen des Tarifs: a) Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Beiern=Langenleuba, Ehrenhain, Holzhausen=Zuckelhausen, Kotteritz und Wuitz=Mumsdorf der sächsischen Staatseisenbahnen und Emden Aussenhafen des Direktionsbezirks Münster; b) anderweite und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für Giessereiroheisen von Georgsmarienhütte der Georgsmarienhütten-Eisenbahn; c) Erweiterungen der Seehafen-Ausnahmetarife A—C, D 1—3, E—G und K. Insoweit durch die anderweite Fassung des Ausnahmetarifs für Giessereiroheisen Erhöhungen gegenüber der seitherigen Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis zum 28. Februar 1902 in Wirksamkeit. Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.
Dresden, den 24. Dezember 1901. (3390)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.
Am 1. Januar k. J. tritt ein Nachtrag II zum Heft E. vom 1. Januar 1900 in Kraft. Derselbe enthält die Aufnahme der Stationen Fulda, Gladenbach und Niederrad des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M., sowie der Station Hillegersberg der holländischen Eisenbahn und der niederländischen Staatsbahn in den Verkehr, Ergänzung des Verzeichnisses gleichtarifirter Stationen und Aenderungen in den Ausnahmetarifen 7 für Heringe u. s. w., sowie 20 für Cassia u. s. w. Abdrücke des Nachtrags sind zu 20 Pf. durch die Güter-Abfertigungsstellen der Direktionsbezirke Frankfurt a. M. und Mainz zu beziehen.
Elberfeld, den 21. Dezember 1901. (3391)
Königliche Eisenbahn-Direktion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.
Am 1. Januar 1902 tritt der Nachtrag I zum Theil II (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1900 in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des letzteren enthält.
An demselben Tage werden die Nachträge IX zu den Heften C 1, 3 und 4, sowie X zum Heft C 2 des Gütertarifs vom 1. April 1895 eingeführt. Dieselben enthalten anderweite Frachsätze für die Station Düsseldorf Hafen, Aufnahme der Stationen Remscheid=Güldenwerth und Westönnen des Direktionsbezirks Elberfeld, Caan=Marienborn der Eisern-Siegener Eisenbahn, sowie der Station Hillegersberg der niederländischen Staatsbahn und der holländischen Eisenbahn in den Verkehr, Ergänzung der Assimilations-Verzeichnisse, Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife 6 für Kaffee u. s. w., 7 für Heringe u. s. w., 11 für Eisen u. s. w. Soweit durch die in den Nachträgen enthaltenen Berichtigungen Erhöhungen eintreten, sind diese erst vom 15. Februar k. J. gültig.
Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen und zwar Nachtrag I zum Theil II (Gemeinschaftliches Heft) und Nachtrag IX zum Heft C 4 zu je 5 Pf., Nachtrag IX zum Heft C 1 zu 15 Pf. und

Nachtrag X zum Heft C 2, sowie IX zum Heft C 3 zu je 20 Pf.

Elberfeld, den 21. Dezember 1901. (3392)
Königliche Eisenbahn-Direktion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Reichseisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar k. Js. wird die Station Basel=St. Johann mit den Frachtsätzen für Basel (Reichsbahn) in den Saarkohlentarif No. 9 aufgenommen. (3393)

St. Johann=Saarbrücken, 23. Dez. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 werden die Stationen Fürstenwalde, Kremmen und Oranienburg des Bezirks Berlin als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 9S (Schiffsbaueisen) einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Hannover, den 23. Dezember 1901. (3394)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Januar 1902 ab werden die bisher im Heft 2 des sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen ermässigten Frachtsätze für die Beförderung von Eilgut zwischen Reichenberg S. St.-B. einerseits, Brüx k. k. St.-B. und A. T.-E. (500 Heller), Teplitz sowie Teplitz-Waldthor (440 Heller) andererseits in das Heft 4 des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes übernommen. Die ermässigten Frachtsätze gelten bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1902.

Dresden, den 24. Dezember 1901. (3395)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher und oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Königsberg i. Pr. Kaibhf. als Versandplatz in den Seehafenausnahmetarif P (Holzzellstoff etc.) mit den für Königsberg i. Pr. Ostbhf. bestehenden Sätzen einbezogen. Gleichzeitig wird der Satz Königsberg i. Pr. Ostbhf.- Hamburg B. in den Ausnahmetarif P des ostdeutsch-nordwestdeutschen Verkehrs auf 1,80 ℳ für 100 kg ermässigt.

Hannover den 19. Dezember 1901. (3396)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 16. Juli 1900.

1. Die Lokalbahnstationen Bad Steben, Köditz, Marxgrün, Naila, Neuhof, Selbitz und Stegenwaldhaus werden ab 1. Januar 1902 in den neuen hessisch-bayerischen Gütertarif vom 1. Januar 1902 und in den neuen Frankfurt a/M. etc.-bayerischen Gütertarif vom 1. Januar 1902 einbezogen.

Die im vorgenannten Schnitttarif enthaltenen bezüglichen Entfernungen, Anstosssätze und sonstigen Bestimmungen treten daher für den hessisch-bayerischen und den Frankfurt a/M. etc.-bayerischen Verkehr vom genannten Tage ab ausser Kraft.

2. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 hat die Ermittelung der Frachtsätze im Verkehr mit den im Schnitttarif enthaltenen bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen sowie den bayerischen Stationen der Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München einerseits und den im neuen hessisch - bayerischen Gütertarif vom 1. Januar 1902 und im neuen Frankfurt a/M. etc. - bayerischen Gütertarif vom 1. Januar 1902 enthaltenen ausserbayerischen Stationen anderseits in der gleichen Weise zu erfolgen, wie es auf Seite 4 des Nachtrages IV zum vorgenannten Schnitttarif für den badisch- und Main-Neckarbahn-bayerischen Tarif bereits bestimmt ist.

Es ist daher auf der gleichen Seite unter Ziffer 3.3 an Stelle der Bestimmung für Bensheim und Darmstadt Hauptbahnhof zu setzen:

„3. hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902"

und danach neu einzufügen:

„4. Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902 enthaltenen Stationen anderseits."

3. Auf Seite 5 des Schnitttarifs ist im Verzeichniss der direkten Gütertarife unter 3 und 4 abzuändern:

„3. Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern).

4. hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902."

München, den 20. Dezember 1901. (3397)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1902 tritt der Tarifnachtrag XIV in Kraft, welcher u. a. die bereits in der Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. vom 8. Oktober 1901 angekündigten neuen, theilweise erhöhten Entfernungen für Bockenheim sowie für die Frankfurter und Hanauer Bahnhöfe, sodann Entfernungen für eine Anzahl von Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M. und Mainz, ferner Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2, 5, 5n, 9S, 11, 14 und 14a, einen neuen Ausnahmetarif für den Verkehr mit der Stadt Reeser Anschlussbahn und einige sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 20 ₰ erhältlich.

Essen, den 19. Dezember 1901. (3398)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1902 tritt der Nachtrag VI zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und früherer Nachträge:

a) Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecken Lauterbach-Grebenhain=Crainfeld und Castellaun-Simmern,
b) Entfernungen für einige neu eröffnete Stationen,
c) anderweite, zum Theil erhöhte Entfernungen für die Stationen in Bockenheim, Frankfurt a/M. und Hanau,
d) Aenderungen einzelner Ausnahmetarife,
e) die neuen Ausnahmetarife 16 für den Uebergangsverkehr mit der Franzburger Südbahn und 17 für den Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Casekow-Penkun-Oder.

Die durch Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen für Giesserei-Roheisen indem Ausnahmetarif 8 a im Verkehr mit den Stationen Alfeld und Walkenried eintretende Frachterhöhung erhält erst vom 15. Februar 1902 ab Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag käuflich bezogen werden kann. (3399)

Frankfurt a/M., den 21. Dezember 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 22. Januar d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass die am 15. Juli 1895 eingeführten, im Rückvergütungswege Anwendung findenden Ausnahmefrachtsätze für Zinkbleche (Walzzink) von Karolinegrube und Morgenroth nach Braila und Galaz unter den bisherigen Bedingungen auch im Jahre 1902, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902, in Kraft bleiben

Breslau, den 19. Dezember 1901. (3400)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Für Steinkohlen-, Koks- und Brikettsendungen nach den Stationen Privlak Ponikla und Sittowa=Haje der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz gelangen vom 1. Januar 1902 bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 die im Nachtrag 2 (Seite 4/5) zum Tarif für den oben bezeichneten Verkehr enthaltenen bezüglichen Frachtsätze abzüglich eines Heller für 100 kg zur Anwendung.

Breslau, den 19. Dezember 1901. (3401)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.

Mit dem 1. Januar k. J. werden eine Reihe von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in die Ausnahmetarife für Getreide und Kleie einbezogen. Die Namen der betreffenden Stationen sowie die Höhe der Frachtsätze sind bei den Verbandsverwaltungen zu erfahren.

Breslau, den 17. Dezember 1901. (3402)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Am 2. Januar 1902 wird die Station Wasenweiler für den Wagenladungsverkehr und für das Ein- und Ausladen von lebenden Thieren in besonderen Wagen eröffnet.

Karlsruhe, den 19. Dezember 1901. (3403)
Grossh. Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1902 an wird die Station Basel=St. Johann der Reichseisenbahnen für den Frachtgüter- und Thierverkehr (unter Ausschluss von Eilgut) mit den für Basel (Reichsbahn) bestehenden Frachtsätzen in den sächsisch-südwestdeutschen Verband einbezogen.

Dresden, den 21. Dezember 1901. (3404)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. Januar 1902 der Nachtrag V in Kraft, enthaltend Frachtsätze der Tarifabtheilung A und C für Eisenerz etc. von Station Call des Direktionsbezirks Cöln, der Tarifabtheilung A für Eisenerz etc. von Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. nach Station Rosenberg der bayerischen Staatsbahnen sowie Be-

richtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 19. Dezember 1901. (3405)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Amsterdam Y und Ertskaden der niederländischen Staatseisenbahn in den Ausnahmetarif A und B für den vorgenannten Verkehr mit den für Amsterdam N. St. bestehenden Frachtsätzen einbezogen.

Dortmund, den 21. Dezember 1901. (3406)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Am 1. Januar 1902 treten zu den deutsch-italienischen Tarifen für den Güter-, Lebensmittel- und Kohlenverkehr folgende Nachträge in Kraft:

a) VI. Nachtrag zum Theil I, Abth. A und B,
b) VI. Nachtrag zum Theil II, Abth. A,
c) II. Nachtrag zum Theil II, Abth. B,
d) IV. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 1 für Eisen,
e) III. Nachtrag zum Lebensmitteltarif Italien-Deutschland,
f) V. Nachtrag zum Kohlentarif Deutschland-Italien.

Durch diese Nachträge wird eine Reihe neuer Stationen in den direkten Verkehr mit Italien einbezogen.

Im weiteren enthalten diese Nachträge die mit Bekanntmachung vom 8. November cr. angekündigten erhöhten Schnittsätze für die Frankfurter und Hanauer Bahnhöfe, sowie für Mannheim Neckarvorstadt.

Durch den Nachtrag VI zu Theil II, Abth. A, gelangen die neuen Ausnahmetarife Nr. 39 für Papier und Pappe nach Italien, sowie Nr. 40 für Häute und Felle zur Einführung. In diese Ausnahmetarife haben die deutschen Bahnen die betr. Klassen des internen deutschen Tarifs eingerechnet.

Der Nachtrag zu b ist zum Preise von 0,40 ℳ, die übrigen Nachträge sind gratis von unserer Drucksachenkontrole hier zu beziehen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verbands-Abrechnungsbüreau in Strassburg.

Strassburg, den 20. Dezember 1901. (3407)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Amsterdam Y und Ertskaden der niederländischen Staatseisenbahnen mit den für Amsterdam N. St. transit und loko bestehenden Frachtsätzen in den Tarif aufgenommen. - Die Abfertigung von Stückgut von und nach dieser Station erfolgt nur in Gewichtsmengen von mindestens 2000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht.

Dortmund, den 21. Dezember 1901. (3408)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Januar 1902 tritt zum sächsischen Binnen-Gütertarife für vollspurige Linien der Nachtrag III in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw., sowie der Tariftabellen. Abdrücke sind durch unsere Güterverwaltungen zu erlangen.

Dresden, den 26. Dezember 1901. (3409)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahngütertarif.

Die in den Nachträgen X zum Heft 3 und XV zum Heft 5 enthaltenen Entfernungen für den direkten Verkehr mit den Stationen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn treten erst am 2. Januar k. J. in Kraft. Die Annahme und Auslieferung schwerwiegender Fahrzeuge ist auf den Stationen Lucklum, Schöningen B. S. E. und Schöppenstedt B. S. E. ausgeschlossen.

Erfurt, den 23. Dezember 1901. (3410)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu den Gütertarifen des belgisch-südwestdeutschen Verbandes für den Verkehr mit:
der Reichsbahn (Hefte 3a und 3b vom 1. Januar 1895),
dem Bezirk Mainz (Heft 4b vom 1. März 1888),
der pfälzischen Eisenbahn (Hefte 5a und 5b vom 1. September 1895),
der badischen Staatsbahn (Hefte 6a und 6b vom 1. Juni 1896),
der württembergischen Staatsbahn (Hefte 7a und 7b vom 1. November 1897),
dem Bezirk Frankfurt a/M. (Hefte 8a und 8b vom 1. März 1888),
der Main-Neckar-Bahn (Heft 9a vom 1. September 1885 und 9b vom 1. März 1888);

ferner zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbrikets für den Verkehr von Belgien nach:
dem Bezirk Mainz vom 15. Juni 1892,
der pfälzischen Eisenbahn vom 15. April 1892,
der badischen Staatsbahn vom 1. Juni 1896,
der württembergischen Staatsbahn vom 1. November 1897.
dem Bezirk Frankfurt a/M. vom 15. Juni 1892,
der Main-Neckar-Bahn vom 15. Juni 1892

und zu den englisch-südwestdeutschen Tarifheften für den Verkehr der Station London mit:
der pfälzischen Eisenbahn (Heft 5 vom 1. Oktober 1897),
der badischen Staatsbahn (Heft 6 vom 1. Oktober 1897),
der württembergischen Staatsbahn (Heft 7 vom 1. November 1899),
dem Bezirk Frankfurt a/M. (Heft 8 vom 1. Februar 1889),
der Main-Neckar Bahn (Heft 9 vom 1. Februar 1889)

treten am 1. Februar 1902 Tarifnachträge in Geltung.

Durch die Nachträge zu den Tarifen für den Bezirk Frankfurt a/M. werden für die Stationen Frankfurt a/M. Ostbahnhof und Sachsenhausen neue erhöhte Frachtsätze und für die Stationen Hanau Ost- und Westbahnhof neue theils erhöhte, theils ermässigte Sätze eingeführt.

Die eintretenden Erhöhungen betragen:
bei Frankfurt a/M. Ostbahnhof für Eilgut bis zu 15 Cts für 100 kg, und in den übrigen Tarifklassen bis zu 74 Cts. für 1000 kg;
bei Frankfurt a/M. Sachsenhausen für Eilgut bis zu 10 Cts. für 100 kg und in den übrigen Tarifklassen bis zu 50 Cts. für 1000 kg;
- bei Hanau Ost- und Westbahnhof für Eilgut bis zu 9 Cts. für 100 kg und für Stückgut bis zu 47 Cts. für 1000 kg.

Die Nachträge zu den Tarifen für die Main-Neckar-Bahn enthalten im Wesentlichen Veränderungen in Bezug auf den Verkehr der Station Darmstadt Hauptbahnhof und eine Bestimmung wegen Ueberführung der Station Friedrichsfeld M. N. B. in die Tarifhefte für die badische Staatsbahn.

Die Nachträge zu den Tarifen für die Reichsbahn, pfälzische Eisenbahn, badische Staatsbahn und württembergische Staatsbahn enthalten u. a. neue Leitungsvorschriften. Diese neuen Leitungsvorschriften weichen von den z. Zt. noch gültigen gleichartigen Vorschriften wesentlich ab, auch werden durch dieselben vielfach Bahnwege von der Bedienung des direkten Verkehrs ausgeschlossen, über welche die direkten Frachtsätze bisher Anwendung finden konnten. Die Aenderung der Verkehrsleitung in Bezug auf die Bezirke Mainz, Frankfurt a/M. und die Main-Neckar-Bahn wird zum gleichen Termin durch die Neuausgabe der bestehenden besonderen Verkehrsleitungs-Vorschriften durchgeführt.

Für einige belgische Binnenstationen treten durch diese Nachträge im Verkehr mit dem Bezirk Mainz, der pfälzischen Eisenbahn, der badischen Staatsbahn und der württembergischen Staatsbahn Ermässigungen ein.

Im Verkehr von Belgien nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen (belgisch-südwestdeutsche Hefte 6a und 6b) wird durch die betreffenden Nachträge ein neuer Ausnahmetarif für Eisen und Eisenwaaren der Spezialtarife I und II eingeführt.

Neu tarifirt werden:
in Bezug auf den Verkehr mit Belgien die Stationen Dillingen (Saar), Niederbruck und Oberbruck-Dollern der Reichsbahn, die Stationen Gutach i. Br. und Kollnau der badischen Staatsbahn und die Stationen Friedrichshafen, Heilbronn Südbahnhof und Sontheim a. N. der württembergischen Staatsbahn;
in Bezug auf den Verkehr mit London die Station Oos der badischen Staatsbahn und die Station Feuerbach der württembergischen Staatsbahn.

Durch die Nachträge zu den belgischen Kohlen- usw. Ausnahmetarifen werden u. a. auch direkte Sätze für den Verkehr von Antwerpen transit, Gent transit und Terneuzen transit eingeführt.

Im Uebrigen enthalten die Nachträge alle bisher auf dem Verfügungswege durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbureaus der betheiligten preussischen Eisenbahndirektionen und die Tarifbureaus der übrigen bezeichneten Verwaltungen. (3411)

Strassburg, den 17. Dezember 1901.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Januar 1902 tritt im süd-ostpreussischen Gütertarif eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Wegebaustoffe in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen. (3412)

Königsberg i/Pr., den 18. Dezember 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Januar 1902 treten im Tarife Theil II, Heft 1 nachstehende Frachtsätze

der Wagenladungsklassen A 1 und B in Kraft:

Zwischen Wittenberg K. E. D. Ha. und	Wagenladungsklasse A 1	B
	Pfennige für 100 kg	
Penzing k. k. St. B. . . .	382	349
Wien, Floridsdorf K. F. N. B. Wien, Floridsdorf-Jedlesee Kornenburg*) Oe. N. W. B. Wien II (K. F. J. B.), Nussdorf k. k. St. B. . . . Wien, Stadlau St. E. G. .	371	338
Wien I (K. E. B.) k. k. St. B.	385	351

*) Siehe Vorbemerkung auf Seite 8 des Tarifs.

Breslau, den 19. Dezember 1901. (3413)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1902 tritt zum Gütertarif vom 1. März 1898 der Nachtrag VI in Kraft. Er enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, anderweite zum Theil ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für eine grössere Anzahl Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken infolge Eröffnung der Neubaustrecke Dillingen-Primsweiler, geringfügig erhöhte Entfernungen für die Station Dechen, welche jedoch erst am 15. Februar 1902 Gültigkeit erlangen.

Ferner sind die Abschnitte II F a und b, Tariftabellen, Stationsfrachtsätze und II F c Ausnahmetarife neu zusammengestellt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (3414)

St. Johann-Saarbrücken, 20. Dez. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 für Roheisen, Eisen- und Stahlabfälle und Eisen und Stahl, alt, abgängig für den Anschluss Dampremy (Laminoirs) im Heft 3 b des belgisch-südwestdeutschen Tarifs vom 1. Januar 1895 (Verkehr der inneren belgischen Stationen mit der Reichsbahn) treten mit sofortiger Wirkung ausser Geltung. Sendungen von und nach diesem Anschluss werden zu den Sätzen von Marchienne-au-Pont im Verkehr mit dieser Station abgefertigt.

Strassburg, den 17. Dezember 1901. (3415)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. Januar 1902 wird die Station Neudamm der Stargard-Cüstriner Eisenbahn als Versandstation in den Ausnahmetarif 27 für Kartoffelstärkefabrikate im Verkehr mit Basel der badischen Staatsbahn und der Reichseisenbahnen einbezogen.

Der Frachtsatz beträgt 1,83 ℳ für 100 Kilogramm für Ladungen von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen.

Nähere Auskunft ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Erfurt, den 18. Dezember 1901. (3416)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. Januar 1902 treten für Sendungen der Ausnahmetarife 2 und 6 anderweite Anstossfrachtsätze der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. Dezember 1901. (3417)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahngütertarif.

Am 1. Januar 1902 treten im Versande von den Stationen Rothehütte-Königshof und Rübeland der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Berlin, Hannover und Münster, der grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Farge-Vegesacker Eisenbahn in gleichem Umfange, wie bisher von Blankenburg Harz aus, Ausnahmefrachtsätze für Giessereiroheisen in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. Dezember 1901. (3418)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Ab 1. Januar 1902 tritt für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der k. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz sowie der angeschlossenen Stationen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft andererseits ein neuer Tarif, Theil II, in Kraft, der bereits mit Ausschreiben in der Vereinszeitung d. J. Nr. 91 angekündigt worden ist.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1897 nebst Nachträgen und sonstigen Verfügungen ausser Kraft gesetzt.

Der neue Tarif kann vom Materialdepot der Generaldirektion der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen und von der Drucksachenverwaltung der kgl. preuss. und grossh. hessischen Eisenbahndirektion in Mainz um den Preis von 1 ℳ bezogen werden.

München, den 18. Dezember 1901. (3419)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif II.

Mit Gültigkeit vom 23. Dezember d. J. ab treten im Verkehr zwischen Buk, Eichenhorst und Opalenitza mit den Stationen der Strecke Kosten-Breslau und südlich davon (einschliesslich der an die einzelnen Stationen dieser Strecke anschliessenden Abzweigungslinien) anderweite Entfernungen in Kraft.

Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Posen, den 19. Dezember 1901. (3420)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Januar 1902 tritt im Tarif, Theil II, Heft 1 nachbezeichneter Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Holz des Sp.-T. III) in Kraft:

Von Theusing k. k. St. B. nach Blankenstein (Saale) K. E. D. E. = 75 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 17. Dezember 1901. (3421)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Wirkung wird für die Ueberführung eines mit der Bahn angekommenen oder weitergehenden beladenen Wagens von Ueberlingen nach Ueberlingen Ost oder umgekehrt eine Gebühr von 2 ℳ erhoben (3422)

Karlsruhe, den 19. Dezember 1901.
Gr. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 25. Dezember 1901 treten für Braunkohlen, wie im Spezialtarif III genannt, durch Aufnahme dieser Frachtgegenstände in den Ausnahmetarif 6 a des Gütertarifs Basel S. C. B.-badische Stationen ermässigte Frachtsätze für den Versand von den Rheinhafenstationen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 19. Dezember 1901. (3423)
Gr. Generaldirektion.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Die im badisch-württemberg. Gütertarif enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 b für Steinsalz von Neckarsulm nach Rheinau transit werden mit Wirkung vom 1. Februar 1902 ab um je 0,01 ℳ für 100 kg erhöht.

Karlsruhe, den 18. Dezember 1901. (3424)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. Dezember l. J. wird die Station Godramstein der pfälzischen Bahnen in den Ausnahmetarif Nr. 12, Abth. IV (Mühlenfabrikate) des südwestdeutsch-schweizerischen Tarifhefts I B, und die schweizerische Station Balsthal in den gleichen Ausnahmetarif der Hefte I A und I B einbezogen. Ferner treten auf den gleichen Zeitpunkt Frachtsätze für Holz des deutschen Spezialtarifs III zwischen Ueberlingen einerseits und Bern, Luterbach, Oensingen und Balsthal andererseits in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 20. Dezember 1901. (3425)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der badischen
Staatseisenbahnen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 15. Januar 1902 tritt ein neuer Theil II (gemeinschaftliches Heft) an Stelle des Theils II vom 1. Februar 1898 nebst Nachträgen in Kraft. Derselbe enthält: Besondere Bestimmungen zum Vereinsbetriebsreglement und zu den Tarifvorschriften usw. sowie die Waarenverzeichnisse und Anwendungsbedingungen aller Ausnahmetarife, welche für den deutsch-niederländischen Verbandsverkehr in Betracht kommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, durch welche auch Abdrücke des Theils II zu beziehen sind.

Elberfeld, den 18. Dezember 1901. (3426)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 ist zum 7. Heft des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Verkehr Baden-Saarbrücken) der Nachtrag III ausgegeben worden.

Derselbe enthält ausser den im Verfügungswege schon durchgeführten Tarifmassnahmen neue Stationstarife für die

Stationen Basel und Mannheim; die ersteren sind theilweise erhöht, die letzteren theilweise ermässigt. Ausserdem sind, unter Berücksichtigung der in der Zwischenzeit schon durchgeführten Aenderungen, die Ausnahmetarife neu zusammengestellt worden.

Bemerkt wird, dass die Station Wasenweiler zunächst nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet ist.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 19. Dezember 1901. (3427)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 15. Januar 1902 treten die Nachträge: 9 zum Heft 1, 10 zum Heft 2 und 8 zum Heft 3 des Verbandsgütertarifs in Kraft. Durch die beiden erstgenannten werden die Stationen: Damme, Holdorf (Oldbg.), Huchtingen, Neuenkirchen (Oldbg.), Rieste, Steinfeld (Oldbg.) und Wildeshausen der oldenburgischen Staatsbahn, Kloster-Wennigsen des Direktionsbezirks Hannover, sowie Ausleben, Hötensleben, Hornhausen, Kauzleben und Ottleben der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn (letztere mit Entfernungen und Sätzen des Spezialtarifs III) in den Verbandsverkehr aufgenommen. Ferner enthalten dieselben: Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und Ausnahmetarife 1 bis 7 für die seither in beschränkter Weise in den Verband aufgenommene Station Bunzlau des Direktionsbezirks Breslau; theilweise veränderte bezw. anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen: Bremen, Delmenhorst, Falkenrott, Lohne (Oldbg.) und Vechta der oldenburgischen Staatsbahn, Achim, Bremerhaven, Burg-Lesum, Ebstorf, Geestemünde, Langwedel, Osterholz-Scharmbeck, Sebaldsbrück, Soltau, Stubben, Vegesack (Grohn-) und Verden des Direktionsbezirks Hannover, Cuxhaven und Stade des Direktionsbezirks Altona sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8a für Holzstoff, Holzzellstoff usw. für die Stationen Königsberg i. Pr. Ost- und Kaibhf. und Tilsit des Direktionsbezirks Königsberg. Der Nachtrag 10 zum Heft 2 enthält ausserdem noch Frachtsätze für die in den Verband aufgenommene Station Stavoren der holländischen Bahn sowie anderweite Entfernungen und Sätze für Langförden und Schneiderkrug der oldenburgischen Staatsbahn. Der Inhalt des Nachtrags 8 zum Heft 3 sowie der übrige Inhalt der vorerwähnten Nachträge betrifft nur Aenderungen und Ergänzungen.

Soweit durch diese Nachträge Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. März 1902 ab gültig.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 18. Dezember 1901. (3428)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1902 tritt der Nachtrag V für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der früheren Nachträge

a) Entfernungen für die Stationen der inzwischen eröffneten Neubaustrecken,
b) Entfernungen für einige neu eröffnete Stationen,
c) Entfernungskürzungen für verschiedene Verbindungen, welche durch Eröffnung der unter a erwähnten Neubaustrecken veranlasst sind,
d) anderweite, zum Theil erhöhte Entfernungen für die Stationen in Bockenheim, Frankfurt a. M. und Hanau,
e) Aenderungen einzelner Ausnahmetarife,
f) die neuen Ausnahmetarife 14, 14a und L (für Zucker) und 19 für den Uebergangsverkehr mit der Polkwitz-Raudtener Kleinbahn.

Die durch Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen für Giessereiroheisen sowie für Eisen und Stahl in den Ausnahmetarifen 8, 9, 9 S, E und E 1 im Verkehr mit einigen Stationen der Direktionsbezirke Cassel und Breslau eintretende Frachterhöhung, erhält erst vom 15. Februar 1902 ab Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag käuflich bezogen werden kann. (3429)

Frankfurt a/M., den 19. Dezember 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.
(Gruppe II.)

Mit Gültigkeit vom 23. Dezember 1901 treten im Verkehr mit den Stationen Buk, Eichenhorst und Opalenitza des Direktionsbezirks Posen ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Kattowitz, den 22. Dez. 1901. (3430)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband bleiben folgende Frachtsätze bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 in Kraft: 1. Frachtsätze des Ausn.-Tarifs 37 (Schafwollgarne), S. 87 138 und 156 des Tarifheftes 3; 2. Frachtsätze des Ausn.-Tarifs 19 (Holzstoff etc.) des Tarifheftes 3 von Hallein nach Bautzen und Trebanz-Treben, eingeführt am 18. Februar 1901; 3. Frachtsätze des Ausn.-Tarifs für die Beförderung von Holz der Abtheilung a und b von Chrobold, Eleonorenhain, Oberhaid, Prachatitz, Säumerbrücke und Wallern i. B. nach Wodnan-Cicenic, S. 74 des Nachtr. IV des Tarifheftes 5.

Dresden, den 23. Dezember 1901. (3431)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Schwanenstadt der k. k. österr. Staatsbahnen in den Verbandsgütertarif, Theil IV, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 wird die Station Schwanenstadt mit den nachstehend verzeichneten Schnittfrachtsätzen in den Tarif, Theil IV, Heft 1 vom 1. Mai 1900 aufgenommen.

Schnitt-Tariftabelle A.

Gruppe der Reexpeditionstabelle Seite 13	Von den nachbenannten Stationen	bis zu den Schnittpunkten I	II
		Francs Gold für 1000 kg	
M	Schwanenstadt	2,70	14,00

Wien, am 18. Dezember 1901. (3432)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsatz für die Beförderung von Chlorbaryum von Aussig nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 wird für die Beförderung von Chlorbaryum in Fässern oder Säcken von Aussig, Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, nach Paris (Douane, Reuilly und La Villette) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen der Frachtsatz von

Fres. Gold 53,15 für 1000 kg

berechnet.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 20. Dezember 1901. (3433)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-öster.-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für den Transport von vegetabilischem Oele von Genf trs. nach Kralup, Prag und Smichow.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, werden für die Beförderung von vegetabilischem Oele, welches nachweislich von Marseille stammt, von Genf transit nachstehende Frachtsätze berechnet:

Nach	von Genf transit, bei Aufgabe bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	10000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen	
	Frans Gold für 1000 kg	
k. k. österr. Staatsbahnen: Prag (St. B.), Smichow; a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn: Prag-Bubna, „ -Sandthor, „ -Smichow; Kralup	51,00	37,40

Wien, am 20. Dezember 1901. (3434)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österr.-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für Nüssetransporte von Verrières transit (Südfrankreich) nach den Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen Smichow und Prag (St. B.), sowie nach den Stationen der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn Prag (Bubna, Sandthor, Smichow).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. De-

zember 1902 werden für Nüssetransporte in Wagenladungen ab den französischen Stationen Belves, Bordeaux, Brantôme, Bretonoux=Biars, Brive, Cahors, Condal=Beauregard, Excideuil (Dordogne), Fumel, Figeac, Gourdon, Gramat, Houteford, Larche, Le Bugue, Marthon, Negrondes, Nontron, Objat, Perigueux, Quatre-Routes, St. Denis près Martel, St. Martial-Labori, Sarlat, Souillac, Terrasson, Thenon, Thiviers, Tulle oder Vayrac nach Prag hinsichtlich der Strecke

Verrières transit { Smichow, Prag (St. B.) } k. k. St. B.; Prag { Bubna, Sandthor, Smichow } B. E. B.

nachstehende Frachtsätze berechnet:
Francs Gold 52,92 pro 1 000 kg für Wagenladungen von 7 000 kg
und Francs Gold 49,56 pro 1 000 kg für Wagenladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Die Abfertigung der in Rede stehenden Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A für den österr.-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverband.

Wien, am 21. Dezember 1901. (3435)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von eisernen Pflügen und eisernen Ackergeräthen von Raudnitz nach Paris Douane.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von eisernen Pflügen und eisernen Ackergeräthen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Paris Douane, bei Aufgabe: in Mengen unter 5 000 kg	nach Paris Douane, bei Aufgabe: von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Francs Gold für 1 000 kg	
Raudnitz, Station der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . .	121,70	83,10

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 20. Dezember 1901. (3436)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von Frachtgütern aller Art.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von Frachtgütern aller Art nachstehende Frachtsätze berechnet.

Von oder nach	Nach oder von	Serie 1: 5 000 kg	Serie 1: 10 000 kg	Serie 2: 5 000 kg	Serie 2: 10 000 kg
		bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens … für jeden Frachtbrief und Wagen			
		Francs Gold für 1 000 kg			
Wien=Hauptzollamt	Paris=Douane	130,50	112,75	115,75	100,45
Wien=Hauptzollamt	Paris Reuilly	130,50	112,75	115,70	100,40

Die Frachtsätze der Serie 1 gelten für die Beförderung von Mode-, Konfektions- und Tapisseriewaaren, ferner von Stoffen, Garnen, Bändern, Teppichen, Geweben, Bekleidungsstücken usw., welche Seide oder Wolle enthalten; die Frachtsätze der Serie 2 für die Beförderung von Frachtgütern aller Art mit Ausnahme der vorstehend angeführten Artikel, sowie mit Ausnahme der Artikel: frische Fische, frisches Fleisch, Ganslebern, todtes Geflügel und Wildpret, endlich mit Ausnahme aller dem raschen Verderben unterliegenden Güter.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Theile I, Abtheilung A und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Theile I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Bei Zusammenladung verschiedener nach Serie 1 und 2 tarifirender Artikel werden die Frachtsätze der Serie 1 berechnet.

Zur Bildung von Wagenladungen dürfen in keiner Weise Güter verwendet werden, welche nach den reglementarischen Bestimmungen im obbezeichneten Tarif-Theile, Abtheilung A vom Transporte gänzlich ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zum Transporte zugelassen sind.

Das Auf- und Abladen der Güter der Serie 1 und 2 auf die Eisenbahnwagen bezw. aus denselben obliegt in Wien=Hauptzollamt den Parteien.

In den französischen Stationen wird das Auf- und Abladen der nach den Frachtsätzen der Serie 1 abzufertigenden Sendungen durch Organe der Bahnverwaltung bewerkstelligt, während bei den Sendungen, für welche die Frachtberechnung nach den Frachtsätzen der Serie 2 erfolgt, diese Leistungen durch die Parteien oder auf deren Kosten und Gefahr zu bewirken sind.

Wien, am 20. Dezember 1901. (3437)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Tabak treten ab 1. Januar 1902 unter Berücksichtigung der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz nach Fiume (S. B.) . .	266 ₰
Von Schönpriesen=Umschlag nach Fiume (S. B.) . .	261 ₰
Von Dresden=Elbkai nach Fiume (S. B.) . .	313 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 20. Dezember 1901. (3438)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Berichtigung von Druckfehlern in dem vom 1. Januar 1901 gültigen Verbandsgütertarife, Theil II.

Die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Nummer 95 vom 4. Dezember l. J. unter Kundmachung Nr. 3197 verlautbarten Berichtigungen von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 4a und Nr. 4b treten nicht mit 15. Dezember 1901, sondern mit 15. Januar 1902 in Kraft.

Wien, am 19. Dezember 1901. (3439)
K. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich. Ausnahmefrachtsätze für Cigarettenpapier zum unmittelbaren Gebrauche vorgerichtet im Verkehre von Wien.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1902 gelangen für Cigarettenpapier, zum unmittelbaren Gebrauche vorgerichtet, zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete und zur Durchfuhr durch Deutschland bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 und 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen von Wien II (K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B. und St. E. G.) nach den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 19. Dezember 1901. (3440)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Frachtgütern aller Art im Verkehre zwischen Prag und Genf transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelangen für die frachtgutmässige Beförderung von Gütern aller Art im Verkehre zwischen

Prag und Genf transit nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Von oder nach	Genf transit	
	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens	
	7 000 kg	10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
den Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen: Prag (St. B.) . . Smichow . . . den Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn: Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)	52,92	49,56

Die Sendungen müssen nach oder von Lyon und weiter, Grenoble und weiter sowie nach oder von Stationen der Strecke Lyon-La Tour du Pin-Grenoble und südlich bezw. westlich davon gelegenen Stationen nachweisbar befördert werden.

Für die auf Grund vorstehender Frachtsätze zur Beförderung gelangenden Sendungen gelten die reglementarischen Bestimmungen des Tarif-Theiles I, Abtheilung A des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 22. Dezember 1901. (3441)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) von Hallein nach Stationen der französischen Ostbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauch als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von Hallein nach	Francs Gold für 1 000 kg
Bar sur Seine	22,77
Charmes	22,67
Coulommiers	29,22
Docelles=Chenimenil . .	24,37
Jouy sur Morin Le=Marais .	28,92
Laon (loco und transit) . .	29,37
Nagent le Perreux=Bry (Verbindung)	29,17
Naisy=le=Sec (loco und transit)	30,52
Paris (Douane)	30,67
Raon = le Etape La Neuveville	22,57
Revigny	25,87
Troyes	27,87

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheil. A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheil. B des österr.-ungar.-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 20. Dezember 1901. (3442)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Petroleum und mineralische Schmieröle treten ab 1. Januar 1902 unter Berücksichtigung der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1902 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz nach Pozsony=Ujváros loco	183 ₰
Von Schönpriesen=Umschlag nach Pozsony=Ujváros loco	178 ₰
Von Dresden=Elbkai nach Pozsony=Ujváros loco	230 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 21. Dezember 1901. (3443)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau.

Aufnahme der Stationen „Lochau k. k. St. B.", „Maria=Ratschitz A. T. E.", „Paredl (Verladestelle) A. T. B.", „Deutsch=Kralupp B. E. B." und „Smecna=Sternberg B. E. B." in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelangen für Kohlen, mineralische, Koks und Briketts bei Aufnahme als Frachtgut in ganzen Wagenladungen unter Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau vom 1. November 1891 nachstehend bezeichnete Frachtsätze zur Anwendung:

Im Verkehre von	nach	werden berechnet
den Versandstationen des vorgenannten Ausnahmetarifes	Lochau k. k. St. B.	die gleichen Frachtsätze wie für Bregenz
den Bestimmungsstationen des vorgenannten Ausnahmetarifes	Maria=Ratschitz A. T. B.	die für Brüx gültigen Frachtsätze unter Zuschlag von 0,8 kr. ö. W. = 1,6 Heller für 100 kg
den Bestimmungsstationen des vorgenannten Ausnahmetarifes	Paredl (Verladestelle) A. T. B.	die für Brüx gültigen Frachtsätze unter Zuschlag von 0,4 kr. ö. W. = 0,8 Heller für 100 kg
den Bestimmungsstationen des vorgenannten Ausnahmetarifes	Deutsch=Kralupp B. E. B.	die gleichen Frachtsätze wie für Tuschnitz
den Bestimmungsstationen des vorgenannten Ausnahmetarifes	Smecna=Sternberg B. E. B.	die gleichen Frachtsätze wie für Duby

Wien, am 20. Dezember 1901. (3444)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse, Cellulose etc. von Josefihütte nach Stationen der französischen Ostbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzpapierstoff, Holzstoff (geschliffener), Holzzellstoff, Cellulose (auch schwefligsauere oder doppeltschwefligsauere), sofern diese Artikel in einer Beschaffenheit aufgeliefert werden, in welcher sie nicht auch als Pappe verwendet werden können, d. h. entweder feucht oder trocken und nicht in Pappenform oder, wenn trocken und in Pappenform, unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Pappe nicht mehr dienen können, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Stationen der französischen Ostbahnen							
	Charmes	Etival=Claire-fontaine	Jouy sur Morin le Marais	Montereau	Port d'Atelier Amance	Raon l'Etape la Neuveville	Revigny	Saint=Siméon
	bei Aufgabe von bezw. Frachtstellung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen							
	Francs Gold für 1 000 kg							
Josefihütte, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	24,15	24,25	30,40	31,40	27,10	24,05	27,35	30,50

Wien, am 20. Dezember 1901. (3445)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

Aenderung der Frachtsätze für Eier im Verkehre nach Frankfurt a/M. und Hanau.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 werden die im Nachtrage II zum Tariftheil II, Heft 1 vom 1. Juni 1899 für den obenbezeichneten Verkehr auf den Seiten 4 und 5 enthaltenen Frachtsätze für die Beförderung von Eiern aus Russland und weiterher nach Frankfurt a/M. und Hanau, Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes Frankfurt a/M., wie folgt abgeändert:

Nach	Von: Brody (Bhf.) trans.		Husiatyn trans.		Nadbrzezie Landungsplatz trans.		Nowosielitza (Bhf.) trans.		Podwoloczyska (Bhf.) und Tarnopol trans.		Skala trans.	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen											
5. Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes Frankfurt a/M.:												
Frankfurt a/M. Hauptbahnhof	737	609	828	680	658	546	821	677	778	642	845	702
Frankfurt a/M. Ostbhf., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Frankfurt a/M. Hafen	733	605	824	676	654	542	817	673	774	638	841	698
Hanau Nordbhf.	724	598	815	669	645	535	808	666	765	631	832	691
Hanau Ostbhf.	721	595	812	666	642	532	805	663	762	628	829	688
Hanau Westbhf.	722	596	813	667	643	533	806	664	763	629	830	689

Wien, am 17. Dezember 1901. (3446)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Kastanienholz-Extrakt.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, werden für die Beförderung von flüssigem Kastanienholz-Extrakt in Fässern mit Herkunft von Couze und La Rochette bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Nach	von Verrières transit	von Genf transit
	für Sendungen mit Herkunft von	
	Couze, Station der Orléansbahn (Departement Dordogne)	La Rochette, Station der Schmalspurbahn Pontcharra-Rochette-Allevard (Departement Isère)
	Francs Gold für 100 kg	
Station der Aussig-Teplitzer Eisenb.-gesellschaft:		
Leitmeritz	6,45	7,20
Station der Buschtêhrader Eisenbahn:		
Saaz	5,68	6,43
Station der österr. Nordwestbahn:		
Leitmeritz	6,45	7,20
Station der österr.-ungar Staatseisenbahngesellschaft:		
Raudnitz	6,40	7,15
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:		
Pilsen	5,03	5,78
Saaz	5,68	6,43
Wels	4,38	5,13
Wöllan	5,92	5,95
Wolin	5,57	6,32
Station der Südbahngesellschaft:		
Marburg Hauptbahnhof	5,79	5,82

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 21. Dezember 1901. (3447)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für

I. Glas und Hohlglaswaaren aller Art mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben,

II. Thonwaaren der Pos. T—21 b) des österr.-ungar. Tariftheiles I, Abtheilung B

treten nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1902 in Kraft:

Von Deutschland nach		bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Tetschen Oe. N. W. B. transit	I.	129 ₰	88 ₰
	II.	—	116 „

Wien, am 23. Dezember 1901. (3448)

Oesterreich. Nordwestbahn.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Mineralwassertransporte von Hawran nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von Mineralwasser von Hawran, Station der k. k. österr. Staatsbahnen nach Paris (Douane und Reuilly) nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Paris (Douane und Reuilly)	
	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens	
	5 000 kg	10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Hawran, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	71,50	65,50

Ausserdem wird eine Einschreibgebühr von 10 Cts. pro Sendung zu Gunsten der französischen Ostbahnen erhoben.

Wien, am 20. Dezember 1901. (3449)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von Hohlglaswaaren.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, werden für die Beförderung von ordinären Glaswaaren (mit Ausnahme von Glasballons) nachstehende Frachtsätze zur Einführung gebracht, u. zw.:

Von	nach Paris-Douane	
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens	
	5 000 kg	10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Erdweis . . .	83,25	62,95
Gratzen . . .	82,15	62,85

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österreichisch - ungarisch - französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 20. Dezember 1901. (3450)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarif Theil II, Heft 1, 2 und 3, sowie zum Tarif-Theil I und II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen und zu den gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Neuauflage pro 1901.

Mit 1. Januar 1902 gelangen zur Einführung:

zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 1 der Nachtrag III,

zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 2 der Nachtrag IV,

zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 3 der Nachtrag V,

zum Tarif Theil I und Theil II für schmalspurige Lokal- (Klein-) Bahnen und zu den Gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen

je ein Nachtrag II. Dieselben enthalten: Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Ueberdies ist in den Nachträgen zu Heft 1 und 2 ein Separatabdruck der Güterklassifikation und in dem Nachtrage zu Heft 3 ein neuer Tarif der Lokalbahn Budweis-Salnau aufgenommen.

Die Gültigkeit der in Rede stehenden Nachträge beginnt mit 1. Januar 1902 und, insoweit Erhöhungen durch dieselben eintreten, mit 15. Februar 1902.

Eine Ausnahme hiervon bilden die vorerwähnten Separatabdrücke der Güterklassifikation, welche mit Rücksicht darauf, dass sie den mit Kundmachung vom 16. November 1901 (enthalten im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt No. 134 vom 19. November 1901 unter No. 1064) publizirten neuen Tarif Theil I, Abtheilung B, für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Bereiche der in Abth. A dieses Tarifes genannten österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen enthalten, gleich wie dieser mit 1. Januar 1902 und, insoweit Frachterhöhungen oder Erschwernisse eintreten, mit 1. Februar 1902 in Kraft treten.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen und zwar: die Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2 je zum Preise von 1 Krone 20 Hellern, der Nachtrag zum Heft 3 zum Preise von 60 Hellern und der zum Tarif Theil I und Theil II für schmalspurige Lokal- (Klein-) Bahnen zum Preise von 20 Hellern per Exemplar erhältlich.

Wien, am 24. Dezember 1901. (3451)

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil V (Ausnahmetarif für verschiedene Artikel) vom 1. Februar 1890. — Tarif für Felle- und Häutesendungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, treten für Felle und Häute, rohe, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgeschlossen) folgende Frachtsätze in Kraft:

Von oder nach	Paris Duane		Paris La Villette		Paris Reuilly	
	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens					
	5 000	10 000	5 000	10 000	5 000	10 000
	Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen					
	Francs Gold pro 1 000 kg					
Wien I K.E.B. (Westbahnhof) . . .	80,80	75,80	80,80	75,80	81,50	76,50

Wien, am 18. Dezember 1901. (3452)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif, Theil V vom 1. Februar 1890.

Frachtsätze für Felletransporte.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, werden für die Beförderung von Fellen und Häuten, rohen, gesalzenen oder getrockneten, in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgenommen) die folgenden Frachtsätze berechnet:

Von oder nach	Nach oder von			
	Paris Douane und La Villette		Paris-Reuilly	
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens			
	5 000	10 000	5 000	10 000
	Kilogramm für jeden Frachtbrief und Wagen			
	Francs Gold für 1 000 kg			
Budapest (Angyalföld, dunaparti t. p. u., föv. közr., Józsefváros, Kelenföld, Kiterö, Lipótváros, nyug. p. u., déli vasut)	94,40	89,30	95,10	90,00
Barcs . . .	—	95,55	—	96,25

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif, Theile I, Abtheilung A und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif, Theile I, Abtheilung B für den österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 18. Dezember 1901. (3453)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Frachtsätze für Mineralwassertransporte von Trient (Trento) nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von Mineralwasser von Trient (Trento) nach Paris die nachstehenden Frachtsätze berechnet:

Von	nach			
	Paris-Douane		Paris-La Villette und Reuilly	
	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens			
	5 000	10 000	5 000	10 000
	Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen			
	Francs Gold für 1 000 kg			
Trient (Trento), Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft . .	74,10	62,90	74,05	62,85

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 18. Dezember 1901. (3454)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich. (Kartirungsfrachtsätze für Baumwolle, rohe etc. nach Grammat-Neusiedl St. E. G.)

Die mit Ende Dezember 1901 ablaufende Gültigkeit der im Verfügungswege für Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen einerseits und der Station Grammat-Neusiedl der St.-E.-G. andererseits eingeführten direkten Frachtsätze wird hiermit unter Aufrechthaltung der bisherigen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1902, erstreckt.

Wien, am 20. Dezember 1901. (3455)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Schweizerisch - österreichisch - ungarischer Transitverkehr.
Einführung eines Ergänzungsblattes.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1901 ist ein Ergänzungsblatt zum Tarife für den sächsisch - preussisch - südfranzösischen Güterverkehr vom 1. Juni 1900 ausgegeben worden, welches im Sinne der Publikation (1310) in Nr. 42 vom 30. Mai 1900 dieses Blattes auch für den schweizerisch - österreichisch-ungarischen Transitverkehr Anwendung zu finden hat.

Wien, am 19. Dezember 1901. (3456)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Personen- und Gepäcktarif, Theil II des Direktionsbezirks Breslau.

Im obigen Tarif sind einige Aenderungen und Ergänzungen eingetreten, welche gemäss der Vorschrift unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden sind.

Nähere Auskunft ertheilt auf Befragen unser Verkehrsbüreau.

Breslau, den 24. Dezember 1901. (3457)
Königliche Eisenbahndirektion.

Einführung einer direkten Gepäckabfertigung von und nach dem Haltepunkte Schönewörde.

Der an der Bahnstrecke Wieren-Isenbüttel belegene Haltepunkt Schönewörde wird vom 15. Januar 1902 ab auch für den direkten Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche daselbst eine direkte Personenabfertigung besteht, eröffnet werden.

Magdeburg, im Dezember 1901. (3458)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Die Lieferung von 1 400 t Kleinschlag zur Herstellung des Oberbaues auf der umgebauten Viaduktstrecke der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin am 30. Dezember 1901, Mittags 12 Uhr, der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ in baar bezogen werden.

Breslau, den 18. Dezember 1901. (3459)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verdingung von 175 800 m Siederöhren in 9 Loosen, 19 600 m eisernen Leitungsröhren in 5 Loosen, 25 260 m Gasröhren in 7 Loosen, 1 300 m flusseisernen Röhren zu Gewerksbuchsen, 592 m eisernen Röhren zu Weichengestängen usw., 4 100 Stück **Buchsen** aus nahtlosen Röhren, 16 500 Stück **Gegenmuttern**, 5 200 Stück **Muffen** zu Röhren, 5 300 Stück Kreuz-, Knie- usw. Stücke zu Röhren in je 1 Loose für den Beschaffungsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 3. Januar 1902, Mittags 12 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 28. Januar 1902.

Berlin, den 19. Dezember 1901. (3460)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 21 120 kg **Kupferblech** in 5 Loosen, 88 000 kg **Kupferplatten** zu Lokomotiv - Feuerbuchsen in 6 Loosen, 63 780 kg **Stangenkupfer** in 9 Loosen, 18 530 kg **Kupferröhren** in 6 Loosen, 3 480 kg **Kupferdraht** in 9 Loosen, 9 180 kg Messingblech in 7 Loosen, 1 350 kg Messingdraht in 6 Loosen und 750 kg Rundmessing in 1 Loose für den Beschaffungsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 3. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 21. Januar 1902.

Berlin, den 19. Dezember 1901. (3461)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 5 895 Bufferkreuzen, 43 725 Bufferstangen, 3 280 Bufferteller, 60 580 Schraubenkuppelungen, 6 900 Kuppelungsspindeln, 6 745 Zughaken, 100 Zughakenführungen, 1 930 Zugstangenmuffen, 500 Bremsspindeln, 41 700 kg Buffer- und Verstärkungsplatten und 3 350 Bufferstossringe für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Bufferkreuzen usw." bis zum 16. Januar 1902, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 7. Februar 1902, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 19. Dezember 1901. (3462)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
von 5 eisernen Ueberbauten für die Brücken zwischen Osnabrück und Eversburg zur Herstellung des zweiten Gleises.

Verdingungstermin am 18. Januar 1902, Vormittags 11½ Uhr. Bedingungen nebst Angebotsformularen sind gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ baar, die Zeichnungen gegen postfreie Einsendung von 3 ℳ baar von hier zu beziehen. Letztere liegen auch während der Dienststunden in unseren Geschäftsräumen aus.

Zuschlagsfrist 8 Wochen.

Eisenbahn-Betriebsinspektion 2
Osnabrück. (3463)

Verdingung der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der Arbeiten zu den kleineren Brücken, Durchlässen, Wege-Unter- und Ueberführungen und Wegebefestigungen einschliesslich Lieferung der Materialien behufs Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn-Neubaustrecke von Lage nach Bielefeld (358 540 cbm Bodenbewegung, 186 750 qm Böschungsflächen, 575 a Rodungsflächen, 38 000 qm Wegebefestigungen, 4 225 cbm Fundamentaushub, 1 215 qm Spundwände, 7 165 cbm Mauerwerk und Beton, 165 cbm Werksteine usw.).

Termin: Montag, den 20. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr, bei dem königlichen Streckenbaumeister Herrn Fulda in Lage, Bandelstrasse 1. — Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) an den Streckenbaumeister Herrn Fulda in Lage nur von dem letzteren bezogen werden. Zuschlagsfrist 6 Wochen. (3464)

Hannover, den 14. Dezember 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von ungefähr 130 000 kg langsam bindendem Portland-Cement soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können von unserem Centralbüreau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 Pf. (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Cement" bis zum Eröffnungstermin, „Dienstag den 7. Januar 1902", Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist: 1. März 1902. (3465)

Mainz, den 23. Dezember 1901.
Königlich preussische u. grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Verdingung von 4 816 000 kg Petroleum in 11 Loosen für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Halle a./S., Bromberg, Danzig, Königsberg i./Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 18. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagschrift bis 18. Februar 1902.

Berlin, den 23. Dezember 1904. (3466)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von rund 2000 Tonnen Band- und Stabeisen, 616 Tonnen Eisenblechen, 40 Tonnen Sprengringeisen, 263 Tonnen Winkeleisen und 198 Tonnen Formeisen für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen für 1902 soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermine am 25. Januar 1902, Vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer No. 7 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen oder auch gegen Einsendung von 0,75 ℳ portopflichtig von unserem Rechnungsbüreau bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 unseres Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 24. Februar 1902. (3467)

Kattowitz, den 23. Dezember 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von inländischen Braunkohlen.

Die Lieferung der für das Etatsjahr 1902 erforderlichen 2200 t inländ. Braunkohlen zur Dampfkesselheizung soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 Pf. baar bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 21. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerauferstrasse Nr. 1, Zimmer 32 stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 17. Februar 1902. (3468)

Magdeburg, den 21. Dezember 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Angebote auf alte unbrauchbare, in den Werkstätten Berlin I (am Markgrafendamm), Berlin 2 (Ostbahnhof), Grunewald, Tempelhof, Potsdam, Frankfurt a/O., Guben und der Nebenwerkstatt Berlin (Lehrter Bahnhof) lagernden Werkstattsmaterialien sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an das Rechnungsbüreau Berlin, Schöneberger Ufer 1—4, bis Mittwoch, den 15. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Bedingungen und Angebotbogen sind einzusehen oder zu beziehen daselbst vom Centralbüreau, Zimmer 420, gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar (Briefmarken ausgeschlossen). Zuschlagsfrist bis 2. Februar 1902.

Berlin, den 16. Dezember 1901. (3469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Unsere gegenwärtigen Vorräthe an Altmaterialien, als:

Eisen- und Stahlschienen, eiserne Flachlaschen und Vorstossplatten, Schienenstühle, Hartguss, Oberbauschrott, Schmiedeeisen und Schmelzeisen, Eisenblech, verbrannter und unverbrannter Eisenguss, Gussstahlradreifen, eiserne und stählerne Drehspähne, Rothguss, Messing, Kupfer, Phosphorbronze, Zink, Blei, Gummi und Porzellanisolatoren usw., insgesammt etwa 60 Doppelwagenladungen

werden hiermit zum Verkauf gestellt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichnissen der Mengen und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren von dem Hauptbüreau grossherzoglicher General-Eisenbahndirektion bezogen werden.

Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Altmaterial" versehen, sind unter Wiederanschluss der durch Unterschrift anzuerkennenden Bedingungen bis zum

7. Januar 1902, Mittags an die grossherzogliche General-Eisenbahndirektion zu Schwerin einzureichen.

Schwerin, den 20. Dezember 1901. (3470)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Lokomotiven und Wagen.

6 ausgemusterte Lokomotiven mit Tender und 7 Güterwagen, darunter 2 bedeckte, sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

10. k. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerauferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. k. Mts.

Magdeburg, 19. Dezember 1901. (3471)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf der in der Zeit vom 1. April 1902 bis 31. März 1903 in den Gasanstalten sich ansammelnden Nebenerzeugnisse, als: **Gaswasser, Kohlenwasserstoff, Steinkohlen- und Gasöltheer.** Angebotseröffnungstermin am 11. Februar 1902, Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem hiesigen oberschlesischen Bahnhofe. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Gasanstaltsnebenerzeugnissen" zu versehen und versiegelt spätestens bis zu dem angegebenen Termine postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Angebotsbogen nebst Verkaufsbedingungen liegen während der Dienststunden von 8 bis 3 Uhr werktäglich in unserem Centralbüreau, Zimmer 41, Gartenstrasse 106, zur Einsichtnahme aus, können auch von da gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in baar bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 11. März 1902.

Breslau, den 17. Dezember 1902. (3472)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Abnahme der in unserem Bezirke vom 1. April 1902 ab sich ansammelnden Rückstände an:

Kohlenlösche aus der Rauchkammer der Lokomotiven, Kohlenasche aus dem Aschkasten der Lokomotiven und Kohlenschlacke der Feuerbuchse der Lokomotiven soll am Dienstag, den 21. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes hier öffentlich vergeben werden. Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in baar von unserem Centralbüreau, Zimmer 41, Gartenstrasse 106, bezogen werden; Briefmarken werden nicht angenommen. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Kohlenrückstände aus der Lokomotivfeuerung" bis zum vorbezeichneten Termin versiegelt und postfrei an uns einzusenden. Zuschlag erfolgt bis 18. Februar 1902.

Breslau, den 20. Dezember 1901. (3473)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. Dezember Vorm. gemeldet.

Nr. 36. Berlin, am 28. Dezember 1901. Jahrgang 1901.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	—	2	—	Ofentheile	7	1	Münster	K. E.-D. Münster	
2	A	1	1	in Rupsentuch	Sopha	40	2	Stuttgart Hbf.	Württemberg. Stsb.	
3	A	1/4	4	Kisten	leer	81	3	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
4	A B	1	1	Sack	leere Säcke	25	4	Essen H. B.	K. E.-D Essen	
5	A B	1736	1	Kiste	gefüllt	15	5	Heidelberg	Badische Stsb.	
6	A B & Co.	2771	1	Fass	leer	10	6	Burgkundstadt	Bayerische Stsb.	
7	A E	746	1	Ballen	Wollw.	10	7	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
8	A G	—	1	Sack	Rosinen	28	8	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
9	A H	5567,69,70	3	Pack	Spahnkörbchen	17	9	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
10	A K	17/19	3	Fässer	leer	50	10	Mülheim	K. E.-D. Cöln	
11	A K	6440	1	—	Branntweinfass, leer	38	11	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
12	A M	555	1	Kiste	Kleider u. Lebensmittel	31	12	Wanne	K. E.-D. Essen	
13	A O	8475	1	„	Biskuits	18	13	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
14	A S	17	1	Verschlag	Nachtschränkchen	21	14	Düsseldorf-Der.	„	
15	A S	4/5	2	Kisten	leere Pappschachteln	18	15	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
16	A S	—	1	Sack	weisse Kartoffeln	93	16	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
17	A S	—	1	Pack	6 St. l. g. Säcke	5	17	Neustrelitz	K. E.-D. Stettin	
18	A S K	4292	1	Kiste	russischer Thee	21	18	Czarnikau	K. E.-D. Bromberg	
19	A W	22	1	Ballen	Wagendecke aus Sackleinen	50	19	Jünkerath	K. E.-D. Cöln	
20	B	313	1	Verschlag	leer	30	20	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
21	B	11124	1	Kollo	2 Ofenrohre	25	21	Düren	K. E.-D. Cöln	
22	B	27439	1	—	eis. Garderobenständer	23	22	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	bronzirt.
23	B	4	1	Korbfl.	leer	2	23	Donaueschingen	Badische Stsb.	
24	B	1411	1	Kiste	Maschinentheile	32	24	Essen H.	K. E.-D. Essen	
25	B C	43, 48	2	—	Puppenwagen	6	25	Stuttgart Hbf.	Württemberg. Stsb.	
26	B C	600	1	Kiste	Gewichte	77	26	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
27	B C	4 und 28796	1	„	Chemikalien	73	27	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
28	B E & Co.	4256	1	Bund	Eisenstangen	—	28	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	1,19 m lg.
29	B M	207	1	Fass	leer	16	29	Holzkirchen	Bayerische Stsb.	
30	B Pf	11	1	Sack	l. Säcke	18	30	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
31	B R	3480	1	Gestell	Nähmaschine	48	31	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
32	B & S	2758	1	Ballen	Gewebe	25	32	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
33	B T	—	1	Kiste	Gelee	62	33	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
34	C	14321	1	„	Steingut	51	34	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
35	C	14320	1	„	leer	66	35	„	„	
36	C A J	2096	1	„	Eisenwaaren	62	36	Darmstadt	Direktion Mainz	
37	C C & Co.	2314	1	Fass	leer	67	37	RummelsburgRgb.	K. E.-D. Berlin	
38	C E K	329	1	Kiste	Bohrmaschine	62	38	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
39	C F K	339	1	Ballen	Tuch	19	39	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
40	C H	60335	1	Kiste	Wein	73	40	Danzig	K. E.-D. Danzig	
41	C H	—	4	Bunde	eis. Spülapparatträger	32	41	Baden	Badische Stsb.	
42	C K	—	4	Pack	verzinkt. Eisendraht	100	42	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
43	C K	3657	1	Kiste	leer	30	43	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
44	C K	—	1	„	?	21	44	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
45	C K	7187	1	Verschlag	Porzellan	60	45	Aachen	K. E.-D. Cöln	
46	C K	103	1	Fass	gefüllt?	58	46	Theissen	K. E.-D. Erfurt	
47	C L F	7194	1	Kiste	Korinthen	24	47	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
48	C L F	7432	1	„	Datteln?	30	48	Hagen	K. E.-D. Hannover	
49	Co.	—	4	—	eis. Maschinentheile	32	49	Mainz	Direktion Mainz	
50	C H	538	1	Ballen	Schuhoberleder	56	50	„	„	
51	C P	1100	1	Fass	Wein	77	51	Augsburg	Bayerische Stsb.	
52	C R	515	1	Kiste	Borsten	100	52	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
53	C S C E	—	1	„	?	29	53	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
54	C W K	2831	1	Fass	gefüllt?	14	54	Crampas-Sassnitz	K. E.-D. Stettin	
55	D	—	3	—	Eisenrohre	46,5	55	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
56	D	—	3	Pack	12 Kisten geräucherte Fische	41	56	Waldenburg ob. Bhf.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
57	D	5	1	Kiste	leer —	21	57	Fürth	Bayerische Stsb.	
58	D K	6002	1	„	Thürgriffe u. Riegel aus Messing	49	58	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
59	D R N J G	A 8211	1	—	Petroleumfass, leer	40	59	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
60	E	15	1	Korb	eis. Schrauben —	52	60	Aachen	K. E.-D. Cöln	
61	E	123	1	Kiste	? —	65	61	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
62	E	4219	1	„	? —	41	62	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
63	E A G	26037	1	„	? —	14	63	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
64	E B	2511	1	„	Knöpfe —	37	64	München Centr.	Bayerische Stsb.	
65	E E	414	1	„	leer —	16	65	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
66	E F	1471	1	„	Klosetpapier —	61	66	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
67	E H	—	1	Gestell	Schaukelpferd —	27	67	Burg b/M.	K. E.-D. Magdeburg	
68	E H E D A	6	1	—	Viehgitter, 1,80 m u. 1,23 m	—	68	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
69	E H M	186	1	—	Branntweinfass, leer	34	69	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
70	E L	57/8	2	Pack	lebende Pflanzen —	30	70	Düren	K. E.-D. Cöln	
71	E M	9607	1	Kiste	leer —	23	71	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
72	E R	—	1	Fass	Sardinen —	26	72	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
73	E S	—	1	Kasten	mit Vorhängeschloss u. Eisengriff am Deckel	31	73	Berlin H. u L.	K. E.-D. Berlin	
74	E S	9031	1	Kiste	Korsetts —	42	74	Coepenick	„	
75	F	4037	1	„	Korinthen —	40	75	Styrum	K. E.-D. Essen	
76	F	345	1	Fass	leer —	48	76	Château=Salins	Reichsbahn	
77	F & B	3862	1	Packet*)	Papier —	16,5	77	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	*) i. braunem Papier.
78	F K	845	1	Kiste	Graupen —	15	78	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
79	F K	7149	1	—	Stange Stahl —	6	79	Spandau	K. E.-D. Berlin	
80	F K	393	1	Kiste	Eier —	42	80	Wanne	K. E.-D. Essen	
81	F M	4359	1	Bll.	Tabak —	58	81	Heiligenstadt	K. E.-D. Cassel	
82	F O	25462	1	Kiste	? —	21	82	Stolp i/Pomm.	K. E.-D. Danzig	
83	F R	2	1	—	eis. Bettgestell —	22	83	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
84	F R	1131	1	Kiste	Küchengeräthe —	50	84	Homberg Rh.	K. E.-D. Cöln	
85	F R	—	1	—	Eisenplatte —	25	85	Mulhausen Nord	Reichsbahn	
86	F S	—	1	in Stroh	Bleiröhren . —	14	86	Seehausen i/A.	K. E.-D. Magdeburg	
87	F S	4507	1	Fass	leer —	20	87	Traben=Trarbach	St. Johann=Saarbr.	
88	F S	8641	1	Eimer	Zuckerwaaren —	8	88	Vöhrenbach	Bregthal-E.	
89	F T	1469	1	Sack	Zucker —	100	89	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
90	F & W B	13	1	—	Privatplan —	86	90	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
91	F W M	7829	1	—	Kinderleiterwagen —	7	91	Bruchsal	Badische Stsb.	
92	F W S	6129	1	Kiste	Packheu u. Packstroh	34	92	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
93	F W Z	103	1	Bll.	l. Säcke —	8	93	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
94	G	4225	1	Bund	4 Holzleisten —	4,5	94	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
95	G	—	1	Kiste	Zucker —	28	95	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
96	G	—	1	—	Gussplatte —	2	96	Diedenhofen	Reichsbahn	
97	G	—	1	Stück	eis. Säulenofentheil	--	97	Gerolstein	St. Johann=Saarbr.	
98	G A	—	1	Sack	Kartoffeln —	88	98	Basel	Badische Stsb.	
99	G B	616	1	Kiste	leer —	33	99	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
100	G B	17308	1	Bll.	Papier (Düten) —	35	100	Altendorf=Essen Süd	K. E.-D. Essen	
101	G B	1009	1	Kiste	Griffel etc. —	37	101	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
102	G B Co.	992	1	Bund	Stahl —	25	102	Radolfzell	Badische Stsb.	
103	G B J	3115	1	Bll. i. grauem Leinen	vermuthlich Webwaaren	34	103	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
104	G B N	563	1	Kiste	seidene Strümpfe —	35	104	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
105	G C	5	1	Sack	Messinglager u. 2 Holzmodelle	27	105	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
106	G & C	159	1	Fass	Rum —	129	106	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
107	G C B	7003	1	—	Walkmaschine für Schuster	50	107	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
108	G F G	28	1	Sack	Pfeffer —	25	108	Hof	Bayerische Stsb.	
109	G G	300	1	Ballot	Holzstangen —	21	109	Landsberg	„	
110	G G	142/3	2	Kisten	Pflaumen —	50	110	Twistringen	K. E.-D. Münster	
111	G G	II	1	grauer Holzkoffer	mit schwarzen Beschlägen	99	111	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
112	G G & G	14758 u. 14759	1	Fass	Wein —	16	112	Celle	K. E.-D. Hannover	
113	G H 7/16	2	1	—	Kette, 36 m —	120	113	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
114	G K	222/12936	1	Sack	Eisengeschirr —	17	114	Malchin	Meckl. Friedr.Franzb.	
115	G K	427	1	Bll. i. Papier	Buntlöschpapier —	40	115	Grefrath b.Crefeld	K. E.-D. Cöln	
116	G L	100	1	Fass	leer —	15	116	Mainz	Direktion Mainz	
117	G L	1	1	Kiste	Maschinentheile —	55	117	Leipzig Eilb.	K. E.-D. Halle a/S.	
118	G L	6521	1	„	Flaschen, leer —	46	118	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
119	G M	2912	1	Pack	Flanschen —	19	119	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
120	G R	5	1	Kiste	3 Marktpläne u. Lampen	25	120	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
121	G R	220	1	Sack	l. Säcke —	5	121	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
122	G S	3805	1	Fass	ansch. Zuckerw. —	19,5	122	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
123	G S	1015	1	„	Sauerkraut —	116	123	Wanne	K. E.-D. Essen	
124	G S	—	1	—	Wagendecke —	—	124	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
125	G W	3	1	eis. Fass	Säure —	408	125	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
126	H	1101	1	Kiste	gefüllt —	?	126	Bodenheim	Direktion Mainz	
127	H	340	1	„	Kohlenanzünder —	61	127	Alt=Rahlstedt	Lübeck-Büchener	
128	H	—	2	—	Wagenachsen —	16	128	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
129	H	1	1	Sack	Wallnüsse —	50	129	Dahlhausen Ruhr	K. E.-D. Essen	
130	H A	3777	1	Kiste	leer —	32	130	Forbach	Reichsbahn	
131	H A S	37435	1	Verschl.	2 Stühle —	16	131	Greifswald	K. E.-D. Stettin	bez. Berlin Pog. 30/11.
132	H B	693	1	Kiste	leer —	28	132	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
133	H B	—	1	Fass	leer —	32	133	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
134	H C	1206, 1112	2	Kisten	Glaswaaren —	257	134	Mainz	Direktion Mainz	
135	H C	1537/38	2	„	Kerzen —	30	135	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
136	H D	8293	1	Kiste	gefüllt —	59	136	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
137	H D	96183	1	„	Eisenwaaren —	45	137	Namslau	K. E.-D. Kattowitz	
138	H E	3427	1	„	? (Ausf.-Gut) —	195	138	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
139	H E	3608	1	„	Feigen —	15	139	Hameln	K. E.-D. Hannover	
140	H 35 & F	932	1	—	Petroleumfass, leer —	35	140	Ferdinandstein	K. E.-D. Stettin	
141	H H	1241	1	Ballen in Leinen	Leder —	8	141	Neustadt R.	K. E.-D. Hannover	
142	H K	1	1	Fass	Sauerkraut —	35	142	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
143	HK	27/28	2	Pack	alte Wollzüchen —	48	143	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
144	H M	—	1	Korbflasche	gefüllt —	25	144	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
145	H M	31	2	Lattenverschläge	leer (ineinandergestellt)	31	145	Naumburg H.	K. E.-D. Erfurt	
146	H M	—	1	Pack	2 Stühle —	—	146	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
147	HE ML	10857	1	„	Jalousien —	10	147	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
148	H N Z	5604	1	Kiste	Erbswurst —	40	148	Augsburg	Bayerische Stsb.	
149	H P & Co.	1576	1	„	? —	50	149	Dortmund	K. E.-D. Essen	
150	H R	—	1	Korbflasche	gefüllt —	20	150	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
151	H S	78	1	—	eiserner Kessel —	84	151	Mellrichstadt	Bayerische Stsb.	
152	H S	1872	1	—	Weinfass, leer —	14	152	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
153	H_U	267	1	Korb	Feigen u. Rosinen —	29	153	Posen	K. E.-D. Posen	
154	H U	267	2 / 1 / 1	Kisten / Korb / Pack	Feigen u. Rosinen —	29	154	„	„	
155	H W	1	1	Kiste	1 Marmorplatte —	30	155	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	
156	H W A	130734	1	„	Feigen —	?	156	Homberg Rhein	K. E.-D. Cöln	
157	H W	—	1	—	Kette, 3,60 m —	—	157	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
	A	—	1	—	Kette, 3,50 m —					
	—	—	2	—	Ketten, 1,50 u. 2 m —					
	—	—	1	—	Kette, 17,40 m —					
158	H Z C	2975	1	Kiste	Zündhölzer —	19	158	Peine	K. E.-D. Hannover	
159	J A	2251	1	„	leer —	108	159	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
160	J B	655	1	„	? —	90	160	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
161	J B	—	2 / 16	Gestelle / Fässer	Bratheringe —	192	161	Berlin Stett. B.	K. E.-D. Berlin	
162	J B Sch	112	1	Ballen	Leinen- u. Baumwollw.	26	162	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
163	J & Co.	47	1	Pack	Eisentheile	24	163	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	v. Braunschweig Ost.
164	J E	11730	1	Verschlag	Ofenrohr —	83	164	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
165	J G	—	1	Sack	Hundekuchen	89	165	Nieder=Schöneweide	K. E.-D. Berlin	
166	J G	7241	1	—	Paar Garderobenhalter	5,5	166	Belzig	K. E.-D. Magdeburg	bez. Berlin Pog. 13/10.
167	J H	3019	1	Kiste	Schuhwaaren —	50	167	Ueberlingen	Badische Stsb.	
168	J K	—	1	—	Privatdecke —	34	168	Neuss	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
169	J L	3404	1	Kübel	Margarine —	17	169	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
170	J L̃S	657	1	Kiste	Sägeblätter —	59	170	Schweidnitz=Oberstadt	K. E.-D. Breslau	
171	J M	46	1	„	? —	27	171	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
172	J O	1844	1	„	Maschinentheile —	13	172	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
173	J R S	217	1	„	Käse —	25	173	Düren	K. E.-D. Cöln	
174	J S	4947	1	—	Hängekonsole —	3	174	Wriezen a/O.	K. E.-D. Stettin	
175	J St	7905	1	Fass	leer —	9	175	Mainz	Direktion Mainz	
176	J T C	4168	1	„	leer —	11	176	„		
177	J U	9158	1	Kiste	? —	?	177	Bettenhausen	K. E.-D. Cassel	
178	J V	476	1	„	? —	20	178	Heidelberg	Badische Stsb.	
179	J W	1863	1	„	Porzellan —	99	179	Warnemünde	Grhz. Meckl. Stsb.	
180	J W	—	3	—	eis. Ofentheile —	17	180	Münster	K. E.-D. Münster	
181	K	4042	1	eis. Fass	gefüllt —	234	181	Hamm	K. E.-D. Essen	
182	K	—	1	Pack	lebende Bäume —	30	182	Mengede	„	
183	K	128	1	—	Eisenrohr —	0,75	183	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
184	K	648	1	Sack	Wicken —	38	184	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
185	K	I	1	„	l. Säcke —	10	185	Düsseldorf=D.	„	
186	K	111	1	Kiste	Blechplakate —	12	186	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
187	K C	3981	1	—	Stange Stahl, rund —	5,7	187	Zülpich	K. E.-D. Cöln	
188	K H	10	1	Kanne	ansch. Gasstoff —	65	188	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
189	K H S	759	1	Kiste	Akkumulatoren —	92	189	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
190	K L	6900	1	„	Bücher —	58	190	Lohr a. M.	Bayerische Stsb.	
191	K M	—	1	Bund	Budentheile —	24	191	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
192	K P M	770	1	Kiste	Bettkissen, 2 weisse Decken, 1 Teppich	30	192	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
193	K W	—	2	Kolli	Bandeisen —	55	193	Appenweier	Badische Stsb.	
194	L	—	1	—	Ofenplatte —	9,5	194	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
195	L H	774 oder 771	1	Kiste	ätzende Säure —	43	195	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
196	L L	56349	1	„	anscheinend Kaufmannsw.	?	196	Usedom	K. E.-D. Stettin	
197	L N	1443	1	Verschlag	leer —	53	197	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
198	L R	8867	1	Kiste	ansch. Bilder —	30	198	Aplerbeck	K. E.-D. Essen	
199	L R	493	1	Fass	leer —	35	199	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
200	L & S	168	1	Kiste	Kabeldraht —	139	200	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
201	L L J	10678	1	Bll.	Schreibpapier —	70	201	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
202	M	1—4	1 3	—	Decke — Unterlagen —	—	202	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
203	M A	546	1	Bll. i. gr. L.	Putzwolle —	103	203	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
204	M B	3417	1	Kiste	l. Kisten —	64	204	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
205	M D	78	2	Packete	Hamster- u. andere werthvolle Felle	6,5 4	205	„	„	
206	M E C	25	1	Pack	2 Bilder —	7	206	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
207	M H	—	1	Sack	Meerrettig —	12	207	Gera R.	K. E.-D. Erfurt	
208	M K	6	1	Reisekorb	gefüllt —	61,5	208	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
209	M L	228	1	—	Hopfencylinder, leer	49	209	Nürnberg-Doos	Bayerische Stsb.	
210	MHN	715	1	Ballen	Gewebe —	35	210	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
211	M P J	63 oder 89	1	Verschlag	Käse —	27	211	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
212	M W	8216	1	Fass	Rum —	40	212	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
213	N	768	1	—	Kette —	—	213	Weissenburg	Reichsbahn	
214	N	764	1	Fass	ansch. Wein —	32	214	Kettwig	K. E.-D. Essen	
215	N A	471	1	„	gefüllt —	61	215	Louisenthal	St. Johann-Saarbr.	
216	N A B	961	1	Bierfass	leer —	16	216	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
217	N B C (B. Paege & Co.)	1, 879	2	Fässer	Benzin —	—	217	Spandau	K. E.-D. Berlin	
218	N D (81)	720	1	Fass	Oel —	230	218	Aachen	K. E.-D. Cöln	
219	N W	2890	1	Ballot	Barchent —	13	219	Fürth	Bayerische Stsb.	
220	O	—	2	Reisekörbe	ansch. Effekten —	75	220	Aachen	K. E.-D. Cöln	
221	O weiss	—	2	—	Tafelroste —	8	221	Posen	K. E.-D. Posen	
222	O blau	—	3	Kolli	6 Rosten —	—	222	Himmelpforten	K. E.-D. Altona	
223	O weiss	—	2	—	Tafeln Eisenblech —	41	223	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
224	O weiss	—	1	Bund	Bandeisen —	26	224	Nordhausen	„	
225	O B	755	1	Korb	Nägel —	53	225	Schweidnitz	K. E.-D. Breslau	
226	O E	1914	1	Fass	leer —	16	226	Holzkirchen	Bayerische Stsb.	
227	O F A	8359	1	Kiste	leer —	—	227	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
228	O G	◇ 1	1	Pack	Mehl —	35,5	228	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
229	O H	788	1	Eimer	Gelee —	14	229	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
230	O J	1	1	—	Petroleumfass, leer —	37	230	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
231	O K	7349	1	Packpapier	Triumphstuhl —	6	231	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
232	O K C	4447	1	Bund	12 Piassavabesen —	8	232	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
233	P	30	1	Fass	Pfeffer —	30	233	Mannheim	Badische Stsb.	
234	P B	—	1	„	leer —	24,5	234	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
235	P B	2	1	eis. Fass	leer —	158	235	Posen	K. E.-D. Posen	
236	P D	62821	1	Kiste	Kaffeeessenz —	23	236	Lübeck	Lübeck-Büchener	
237	P F	11227/28	2	Kisten	leer —	60	237	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
238	P G	6	1	Kiste	leer —	42	238	Rheine	K. E.-D. Münster	
239	P M	200	1	Pack	Strohpappe —	25	239	Ueckendorf-Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
240	P Z	75189	1	—	Eisenplatte —	—	240	Heringen	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
241	R B	3677	1	Bund	2 Kohleneimer —	4	241	Kiel	K. E.-D. Altona	
242	R & C	212	1	Kiste	Wäsche und Geschirr	21	242	Laurahütte	K. E.-D. Kattowitz	
243	R D	3816	1	Kübel	Schmalz —	30	243	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
244	R J	1033	1	Kiste	? —	138	244	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
245	R K	20	1	Pack	Säcke —	?	245	Jünkerath	K. E.-D. Cöln	
246	R L	8396	1	Kiste	Erdbeersekt —	36,5	246	Rückers-Reinerz	K. E.-D. Breslau	
247	R L S	1146	1	Bll.	Papier —	129	247	Brake i/O.	Oldenburgische Stsb.	
248	R N	1742	1	Kiste	Sardinen —	21	248	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
249	R R	3366	1	—	Stange Eisen —	1,5	249	Blumenthal	K. E.-D. Hannover	
250	R R	235	1	Bund in Stroh	2 Stühle —	12	250	Wittstock	Prignitzer E.	
251	R S	I	1	Kiste	Weiss- und Rothweine	35	251	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
252	R S	8345	1	„	leer —	24	252	Gotha	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung — Marke	Bezeichnung — Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort — Station	Lagerort — Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
253	R T	21087	1	Kiste	Eisenw. —	12,5	253	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
254	R Z	—	1 1	Bund Tafel	ovaler Stähl — Blech —	35 11,75	254	Düringhausen	K. E.-D. Elberfeld	Fabrikz. R. Zähhart.
255	S	—	1	Pack	5 Ofenrohrkniee —	6	255	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
256	S	40/42	1	Kiste	Holzwaaren —	39	256	Wanne	K. E.-D. Essen	
257	S	1/3	3	Pack	Säcke —	39	257	Baalberge	K. E.-D. Magdeburg	
258	S A G	647	1	Kiste	Maschinentheil —	87	258	Wanne	K. E.-D. Essen	
259	J B	735	1	"	Baukästen —	144	259	Augsburg	Bayerische Stsb.	
260	S C	9506	1	"	Spirituosen —	23	260	Münster	K. E.-D. Münster	
261	S D	9876	1	"	Umzugsgut —	97	261	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
262	S F	2218	1	Bll.	Teppiche —	9	262	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
263	S G	3122	1	Korb	Käse —	26	263	Stendal	K. E.-D. Hannover	
264	S H	2108 248	1	Kiste	Zollgut —	15,5	264	Frankfurt a M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
265	S H	884	1	Kl.	Bürstenwaaren —	—	265	Middelburg	Niederländ. Stsb.	Schmitz & Hopmann, Wesel.
266	S L	8	1	Fass	leer —	45	266	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
267	S M	9649/50	2	Figurenkisten	leer —	22	267	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
268	S P	4043	1	Cylinder	Hopfen —	218	268	Altendorf=Essen S.	K. E.-D. Essen	
269	S P	825/11	1	Kiste	Seifenpulver —	74	269	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
270	S P	4754	1	"	Gewichte —	59	270	Schwerte	"	
271	S W	8054	1	"	vernickelte Messer- u. Gabelständer	17	271	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
272	T	—	1	—	Stocheisen —	9	272	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
273	T	180	1	Kiste	? —	7	273	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
274	T	—	1	—	Eisenlager —	3,5	274	Rheine	K. E.-D. Münster	
275	T	30	1	Fass	leer —	30	275	Bauberhausen	K. E.-D. Magdeburg	
276	T	5519	1	"	leer —	28	276	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
277	TB	9270	1	Säckchen	3 Säckchen Gries, Bohnen u. Erbsen	20	277	Eukirch	St. Johann=Saarbr.	
278	T B W	7442	1	Kiste	Trommeln —	117	278	Basel B.	Badische Stsb.	
279	T C	139	1	"	Wein —	28	279	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
280	T H	23078	1	"	Blechdosen —	5,5	280	Bremen Hb.	K. E.-D. Hannover	
281	Th	2974	1	"	leer —	25	281	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
282	T H	44	1	Sack	Zucker —	100	282	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
283	T K	64	1	Weinfass ?	leer —	25	283	Radolfzell	Badische Stsb.	
284	T K	4	1	—	Ambos —	157	284	Bamberg	Bayerische Stsb.	
285	T u. L	7729	1	Kiste	Nägel —	26	285	Zella=St. Bl.	K. E.-D. Erfurt	
286	T M B	9389	1	"	? —	193	286	Guben	K. E.-D. Berlin	
287	T N	—	1	Kollo	Guss-Kniestücke —	32	287	Mainz	Direktion Mainz	
288	T S	784	1	Kiste	Messingguss —	125	288	Cöln Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
289	U	330 & 8	1	Fass	Wein —	22	289	Kamenz i. S.	K. E.-D. Halle a/S.	
290	U	1	2	—	neue Handtuchhalter	3	290	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	bez.: Berlin Pog. 9/10.
291	V G K & Co.	6430/1	2	Fässer	leer —	62	291	Erkner	K. E.-D. Berlin	
292	W	4189	1	Kiste	anschein. Blech —	77	292	Dorsten	K. E-D. Essen	
293	W	1	1	Bll.	Felle —	60	293	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
294	W B	—	1	Bund	Flacheisen —	48	294	Laupheim	Württemberg. Stsb.	
295	W B	11	1	Bll.	Abfallleder —	170	295	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
296	W B N	4614	1	Fass	Oel —	113	296	Wanne	K. E.-D. Essen	
297	W G N	9356	1	Kiste	leer —	15	297	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
298	W H	15	1	—	Roststab —	8	298	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
299	W J	1342	1	Kiste	Brüste —	21	299	Berlin Stett. B.	K. E.-D. Berlin	
300	W L	6935	1	Pack	Schrankaufsätze —	13	300	Barmen=Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
301	W M	—	1	Stab	Flachstahl —	11	301	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	6 m lg.
302	W N	4915/6	2	Fässer	Farben —	215	302	Wanne	K. E.-D. Essen	
303	W O C & Co.	26293/4	1 1	Kanne Eimer	Fett —	9	303	Anrath	K. E.-D. Cöln	
304	W R	60300	1	Bll.	Baumwollw. —	56	304	Polzin	K. E.-D. Stettin	
305	W S E	8512	1	Sack	Kaffee —	75,5	305	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
306	W W	1555	1	Bund	4. eis. Lampenkugeln	11	306	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
307	Y N	—	1	—	eis. Ofentheil —	1	307	Elbing	K. E.-D. Danzig	
308	Z	4	1	Kiste	? —	?	308	Posen	K. E.-D. Posen	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
309	A. Arnstadt	56	1	in Lein.	Nähtischchen —	10	309	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
310	H K S Benrath	100	1	Korb	fr. Aepfel —	44,5	310	Benrath	K. E.-D. Elberfeld	
311	Blankenburg	—	1	Bund	Ofen-Patentkniee —	3	311	Blankenburg Harz	Halberst.-Blankenb.	
312	v. d. Bergh.	11968	1	Kiste	Margarinee —	18	312	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
313	Bernetat	1, 9, 10	3	—	Pläne —	72	313	Berlin Stett. B.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
314	A. G. Balingen	—	7	—	Harthölzer —	27	314	Balingen	Württemberg. Stsb.	
315	Brand: Städt. L. Br.	50960	1	Bierfass	leer —	37	315	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
316	H. Buchholz	—	1	—	Viehgitter —	40	316	Posen	K. E.-D. Posen	Dienstgut.
317	A N (A. Burtscheid)	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	317	Aachen	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
318	W U Duisburg	16536	1	Kübel	gesalzenes Fleisch —	16	318	Duisburg	K. E.-D. Essen	
319	Durlach?	—	1	—	Gitter, 2 m u. 1,30 m	—	319	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	Dienstgut.
320	Engel A	12	1	—	Privatdecke —	48	320	Posen	K. E.-D. Posen	Dienstgut.
321	Erste Brünner Aktien-brauerei	—	6	Säcke	Säcke —	160	321	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
322	Garug	—	1	Kiste	leer —	67	322	Frankfurt a/M.Ost.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
323	A. G. Giese	—	1	Korb	1 Steinflasche, 2 l. Blechflaschen	13	323	Schafstädt	K. E.-D. Halle a/S.	
324	Gothasche Kohlens. In.	7880	1	Cylinder	leer —	25	324	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
325	G. u. Adresse Gruschwitz	—	1	Koffer	in schwarzer Wachsleinewand?	55	325	Neusalz a/O.	K. E.-D. Posen	
326	Hamm	—	1	in Papier	Herdkessel —	3	326	Eschweiler	K. E.-D. Cöln	
327	Harzb . . .	—	2	—	Seitentheile zu einer Grossviehladebrücke	—	327	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
328	S ? Hoffmann	472/105	1	—	Gussrohr —	4	328	Göttingen	K. E.-D. Cassel	6 cm Durchm.
329	Kobylin	—	1	Bund	12 Ofenknierohre —	6	329	Kobylin	K. E.-D. Posen	
330	Landsberg a/W.	—	2	—	Petroleumfässer, leer	64	330	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
331	Lehmann	—	1	—	Privatviehgitter —	20	331	Mochbern	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
332	Luxemburg	—	1	—	Einzelnleiter —	15	332	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
333	Mannheimer Decken-fabrik	744	1	—	Privatwagendecke —	—	333	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
334	Monopol Mariengrube	—	1900	Stück	Presskohlen —	720	334	Hermsdorf i/M.	K. E.-D. Berlin	Streckenfund.
335	E. Mousel	124	1	Kohlens.-Cylinder	leer —	22	335	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	
336	Pardubitz	900	1	Kiste	? —	25	336	Lauchhammer	K. E.-D. Halle a/S.	
337	Pilsen (Origenal)	178534	1	Bierfass	leer —	52	337	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
338	Reckenthaler	—	1	Kiste	gefüllt —	15	338	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
339	Mde. Rehbock Hannover	—	1	Kollo in Leinen	Möbel —	8,5	339	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
340	A. P. Riesenburg	—	1	Sack	5 l. Säcke —	4,5	340	Riesenburg	Marienburg-Mlawka	
341	Segall Eydtkuhnen	—	1	Packet	Zollgut —	?	341	Pfullendorf	Badische Stsb.	
342	Solo	—	1	Kübel	Margarine —	29	342	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
343	Steinadler	—	1	Sack	Kartoffeln —	48	343	Schöneberg	Militär-Eisenbahn	
344	Tucherbräu (Würzburg)	54669	1	Bierfass	leer —	20	344	Berlin Pbf.	K. E.-D. Berlin	
345	Weber	—	1	—	hölzerner Eimer —	6	345	Metz	Reichsbahn	
346	Wittig	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	346	Schöneberg	Militär-Eisenbahn	
347	Marie Wittig	—	1	Holzkoffer	? —	65	347	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
348	Z Cottbus	—	1	Kiste	Bücklinge —	5	348	Cottbus	„	
349	J. Zeh	681	1	Weinfass	leer —	6	349	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
350	—	weiss I	1	—	Eisenrohr, 5,8 m lang	46	350	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	7 mm Durchm.
351	—	gelb II	1	Bund	4 Stang. Flacheisen —	54	351	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
352	—	3	2	—	Ofentheile —	—	352	Tann (Rhön)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
353	—	weiss III	1	Stange	Winkeleisen ⌐ —	9,5	353	Wutike	K. E.-D. Altona	6,6 m lang.
354	—	3 oder 6	1	Kiste	Käse —	25	354	Potsdam	K. E.-D. Berlin	[1]
355	—	6, 9, 26	3 / 1	— / —	Kinderspielsportwagen / Kinderstuhl —	— / —	355	Anklam	K. E.-D. Stettin	
356	—	34	2	—	Aschkasten —	2	356	Strassburg	Reichsbahn	
357	—	50	1	—	Privatdecke —	—	357	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
358	—	68	1	Kiste	Datteln —	28	358	Vechta	Oldenburgische Stsb.	
359	—	115	1	Stück	Füll-Regulirofen —	112	359	Altendorf, Ruhr	K. E.-D. Essen	
360	—	128	1	Paar	Holzschuhe —	—	360	Strassburg	Reichsbahn	
361	—	237	2	Pack	Feuertöpfe mit Rosten	48,5	361	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
362	—	261	1	Stück	□-gusseis. Ofenrahmen	3,5	362	Aachen	K. E.-D. Cöln	
363	—	263	1	Fass	Margarine —	28	363	Malliss	Grhzl. Meckl. Stsb.	
364	—	8, 32	1	„	leer —	20	364	Gondek	K. E.-D. Posen	
365	—	938	2	—	Schaukelstühle —	22	365	Berlin Stsb.	K. E.-D. Berlin	
366	—	964	1	Kiste	Flaschen —	36	366	Mainz	Direktion Mainz	
367	—	1254 / —	2	—	Privatdecken —	—	367	Münster	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
368	—	4233	1	Kiste	Seife —	21	368	Neuss	K. E.-D. Cöln	
369	—	4302	1	Ballen	Futterstoff —	23	369	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
370	—	4755	4	Stück	Gewichte —	14	370	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
371	—	8696	1	Kiste	Blechspielw. —	92	371	Winterswyk	K. E.-D. Essen	
372	—	13234	1	Ballen	Leder —	37	372	Würzburg	Bayerische Stsb.	
373	—	23546	1	Lattenkiste	Packstroh —	72	373	Solnhofen	„	

[1] Alte Bezettelung: P B 11 482 Kempten-Rathenow.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
374	—	79364	1	Kiste	Seifenpulver	—	30	374	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.						
375	weiss /	—	1	—	braunglasirt. Thonrohr		31	375	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
376	roth ×	—	1	Stück	eis. Maschinentheil	—	3	376	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
377	weiss /	—	42	„	Roststäbe	—	22	377	Witoslaw	K. E.-D. Bromberg	
378	roth ×	—	1	„	Pflugsohle	—	1,5	378	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
379	rother Strich	—	6	Stäbe	Eisen	—	38	379	Plessa	K. E.-D. Halle a/S.	
380	gelb /	—	3	Stangen	Flacheisen	—	62	380	Biesenthal	K. E.-D. Stettin	
381	grün /	—	4	Bund	Rundeisen	—	113	381	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
382	gelb /	—	1	Stange	Stahl	—	5	382	Borgholzhausen	K. E.-D. Münster	
383	weiss × ×	—	1	Bund	3 Stangen Flacheisen		—	383	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	4 m lang.
384	× ×	—	2	Ringe	Bandeisen	—	60	384	„	„	
385	✳ 75	—	2	Paar	Ledergaloschen (Grösse 27)		2	385	Geestemünde Zoll.	K. E.-D. Hannover	
386	R	430	1	Fass	Oel	—	224	386	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
387	Graighaus Flora Minnesoto Glasgow	—	1	Sack	schwarzbraune erdhaltige Masse (anscheinend Infusorienerde)		101	387	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
388	F	1991	1	Bll.	Kunstwolle	—	210	388	Neuss	K. E.-D. Cöln	
389	4 ON 0 3 9	3	1	Kiste	engl. Bücher	—	17	389	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
390	M	52753/55	3	Kisten	Stearinkerzen	—	61	390	Düsseldorf-Bilk	„	
391	S & C Co.	73081	1	Fass	Syrup	—	173	391	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
392	TA	4304	1	eis. Fass	leer	—	130	392	Frankfurt a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
393	C S Nr. 6 Tiris A A 1	144	1	Bll. i. Strohmatte	Tabak	—	75	393	Gera	K. E.-D. Erfurt	
394	K K 3×	—	1	—	Stahl, 3,40 m lg.	—	9	394	Eisenach	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:						
395	—	—	6	Stück	alte eis. Anker	—	15	395	Gifhorn	K. E.-D. Magdeburg	
396	—	—	1	Sack	Arbeiterkleider u. Stiefel		13	396	Stendal	K. E.-D. Hannover	
397	—	—	5	Kisten	feine Backwaaren	—	26	397	Soest	K. E.-D. Cassel	
398	—	—	1	Pack	Bambusstäbe	—	11	398	Göttingen	„	
399	—	—	1	Bund	Bandeisen	—	52	399	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
400	—	—	1	Ballen	Baumwollwaaren	—	29	400	Rheydt-Gen.	K. E.-D. Cöln	
401	—	—	1	Bund	weisse Besenstiele	—	25	401	Neuss	„	
402	—	—	1	in Stroh	eis. Bettstelle	—	40	402	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
403	—	—	1	Bund in Stroh	6 Biergläser	—	1	403	Eilgut-Abf. Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
404	—	—	1	Ballen	Bindfaden	—	26	404	Trampke	K. E.-D. Stettin	
405	—	—	1	Kiste	gef. Blechbüchsen	—	40	405	Grifte	K. E.-D. Cassel	
406	—	—	1	Pack	5 Blechkannen, leer		7	406	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
407	—	—	1	Kiste	2 Blechkasten	—	40	407	Speldorf	K. E.-D. Essen	
408	—	—	1	—	Blechschaufel	—	0,75	408	Wittstock	Prignitzer E.	
409	—	—	1	Bund	Blechwaaren	—	21	409	Heidelberg	Badische Stsb.	
410	—	—	7	Stück	grüne Blumentischeinsätze		5,5	410	Herdecke-Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	
411	—	—	19	Blutfässer	leer	—	627	411	Barmen	„	
412	—	—	1	—	Bodenkarren	—	—	412	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
413	—	—	1	—	Bört (Aufsatz), 2,58 m l.		19	413	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
414	—	—	1	—	verzinkt. Bohrrohr	—	5	414	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	1,8 m lg.
415	—	—	1	Kollo	Gs.-Bohrwerkzeug	—	—	415	Amsterdam K. D.	Niederländ. Stsb.	[1]

[1]) Manninghaus Nachf., Grosse Frankfurterstrasse, Berlin 86.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
416	—	—	15	—	Bratpfannen	22,5	416	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
417	—	—	72	—	Bretter u. Bohlen, 3,97 m lang	—	417	Rheine	„	
418	—	—	2	Kolli	Bretter	10	418	Mainz	Direktion Mainz	
419	—	—	1	Sack	Brotreste u. Kleie	49,5	419	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
420	—	—	1	—	neuer Brotschrank	23	420	Carnap	K. E.-D. Essen	
421	—	—	1	blau Leinen	altes Bügelbrett u. 2 Stangen	7	421	Höxter	K. E.-D. Cassel	
422	—	—	1	Sack	Bürsten	8,5	422	Röthenbach b. Li.	Bayerische Stsb.	
423	—	—	1	Kiste	Butter	21	423	Breslau	K. E.-D. Breslau	
424	—	—	1	„	Butter	20	424	Cöln	K. E.-D. Cöln	
425	—	—	16	Pack	leere Cementsäcke	104	425	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
426	—	—	1	„	eis. Charniere	15	426	Gevelsberg-Harfe	K. E.-D. Elberfeld	
427	—	—	6	—	3 Christbäume, 3 ficht. Balken	—	427	Zawadzki	K. E.-D. Kattowitz	Streckenfund.
428	—	—	1	Bd.	12 Kokosmatten	10	428	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
429	—	—	1	Stück	verzinkt. Deckel	1	429	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
430	—	—	1	Ring	Draht	20	430	Metz	Reichsbahn	
431	—	—	1	Sack	Düngemittel	77	431	Culmikau	K. E.-D. Breslau	
432	—	—	1	Pack	Düten	5	432	Strassburg	Reichsbahn	
433	—	—	1	Bund	Eisen	22,5	433	Breslau Oderthor	K. E.-D. Breslau	
434	—	—	1	„	6 Stab ⌶-Eisen	10	434	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	3 m lg.
435	—	—	2	—	Eisenplatten	—	435	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
436	—	—	1	—	Eisenrohr	9	436	Strassburg	„	
437	roth	—	4	Stück	verzinkte Eisenrohre	50,5	437	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
438	—	—	1	in Papier	Eisenrohr	12	438	Würzburg	Badische Stsb.	
439	—	—	6	—	gebog. Eisenröhren	15	439	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
440	—	—	2	—	Eisenb.-Schienen, 3,5 u. 7 m	—	440	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
441	—	—	1	—	Eisenstange	7	441	Trier	St. Johann-Saarbr.	
442	—	—	1	Bund	7 Eisenstäbe	13	442	Duisburg	K. E.-D. Essen	
443	—	—	1	Korb	grobe Eisentheile	113	443	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
444	—	—	1	Pack	Eisenwaaren	7,5	444	Wetter Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
445	—	—	1	Korb	Eisenw., 12 Pack Schrauben	35	445	Lüchow	K. E.-D. Magdeburg	
446	—	—	1	„	Eisenwaaren	30	446	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
447	—	—	1	„	Eisenw. (Thürbeschläge)	74	447	Godesberg	K. E.-D. Cöln	
448	—	—	1	—	Eisenwalze	25	448	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
449	—	—	1	Fass	leer	39	449	Ostheim-Beblenheim	Reichsbahn	
450	—	—	1	Stab	Façoneisen	8,5	450	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
451	—	—	1	—	gusseis. Façonstück	5	451	Meppen	K. E.-D. Münster	26 cm lg.
452	—	—	1	—	Feldschmiede	—	452	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
453	—	—	1	Bund	6 Stäbe Flacheisen	53	453	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	4,5 m lg.
454	—	—	1	„	Flacheisen, 5 m lg.	20	454	Hagen	„	
455	—	—	3	Stangen	Flacheisen	46	455	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
456	—	—	1	Stange	Flacheisen, 4,8 m lg.	16,5	456	Dülmen	K. E.-D. Münster	
457	—	—	10	Stangen	Flacheisen	105	457	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	
458	—	—	1	Stange	Flacheisen	12	458	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
459	—	—	1	Stück	Flacheisen	24,5	459	Sorau	K. E.-D. Breslau	3,82 m lg.
460	—	—	1	Korb	Flasche, gefüllt	15	460	Rheda	K. E.-D. Hannover	
461	—	—	1	—	Flaschenzug	7	461	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
462	—	—	1	Bund	8 eis. Gasröhren	50	462	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
463	—	—	3	—	Gasrohre	37	463	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
464	—	—	1	Bund	Gasrohre	15	464	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
465	—	—	1	„	6 Stck. Gasrohre	19	465	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
466	—	—	1	—	altes eis. Gasrohr	8	466	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	4,55 m lg.
467	—	—	1	Kollo	4 alte eis. Gasrohre	34	467	Sandersleben	„	5,20 m lg.
468	—	—	1	Bund	eis. Gardinenstangen	15	468	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
469	—	—	1	—	Gardinenstange	1	469	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
470	—	—	1	Pack	4 eis. Gardinenstangen	2	470	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
471	—	—	1	—	Göpelbaum	44	471	Lauterbach (Rügen)	K. E.-D. Stettin	
472	—	—	1	Säckchen	Griesmehl	13	472	Herchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
473	—	—	1	—	gebog. Gussrohr	21	473	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
474	—	—	2	—	Gussstücke	5,5	474	Düringhausen	„	
475	—	—	1	Packet	Halstücher	1	475	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
476	—	—	1	—	Hammer	2,5	476	Essen (Fil. Krupp)	K. E.-D. Essen	
477	—	—	1	Sack	Hämmer von Holz für Steinhauer	53	477	Blomberg	K. E.-D. Hannover	
478	—	—	1	—	eis. Handkurbel	4	478	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	mit 6 eis. Plättchen.
479	—	—	1	in Leinw.	Hebel	10	479	Frankfurt a/M. Ost	„	
480	—	—	1	Stück	Herdeinlegeplatte	0,5	480	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
481	—	—	1	Beutel	Hefe	10	481	Gera	K. E.-D. Erfurt	
482	—	—	1	Bund	alte Hemmschuhe	13	482	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
483	—	—	1	Pack	4 Heugabeln, 3 Spaten, 4 Hacken, 1 Sensenbaum	—	483	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
			1	„	3 Hacken					

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
484	—	—	1	—	Holzfuss aus Buchenholz	1,5	484	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.
485	—	—	1	—	Holzpodium	120	485	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	grau gestrichen mit 3 Stufen.
486	—	—	1	Paar	Holzschuhe	—	486	Gebweiler	Reichsbahn	
487	—	—	1	Sack	Holzkeile	22	487	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
488	—	—	2	Bund	20 Hufeisen	15	488	Gera	K. E.-D. Erfurt	
489	—	—	1	—	Hufeisen, Grösse 1	1	499	Harburg	K. E.-D. Altona	
490	—	—	2	—	lebende Hühner	—	490	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
491	—	—	2	—	lebende Hühner	—	491	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
492	—	—	2	—	lebende Enten		492			
493	—	—	1	Sack	Hundekuchen	50	493	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
494	—	—	1	Ballen	Joppen	16	494	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
495	—	—	1	Sack	gerösteter Kaffee	38	495	Demmin	K. E.-D. Stettin	
496	—	—	1	„	Kartoffeln	42	496	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
497	—	—	3	Säcke	Kartoffeln	150	497	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
498	—	—	1	Sack	Kartoffeln	122	498	Herne	K. E.-D. Essen	
499	—	—	4	Säcke	Kartoffeln	250	499	Essen H.	„	
500	—	—	1	Sack	Kartoffeln	37	500	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
501	—	—	1	„	Kartoffeln u. Gemüse	60	501	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
502	—	—	1	Korb	5 Käse	30	502	Gevelsberg Nord	K. E.-D. Elberfeld	
503	—	—	1	„	3 Holländer Käse	26	503	Aachen	K. E.-D. Cöln	
504	—	—	3	Stück	gusseis. Kammräder	6	504	Magdeburg=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
505	—	—	1	—	Kette, 9 m	20	505	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
506	—	—	1	—	Kinderpuppenwagen	3	506	Gotha Eilg.	K. E.-D. Erfurt	
507	—	—	1	Pack in Papier	Kindersportwagen	2	507	Worms	Direktion Mainz	
508	—	—	1	—	grüner Kindersportwagen	3	508	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
509	—	—	1	—	Kindertisch	5	509	Bamberg	Bayerische Stsb.	
510	—	—	1	in Papier	neuer Kinderwagen	24	510	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
511	—	—	2	Kisten	leer	35	511	Osnabrück Brb.	K. E.-D. Münster	
512	—	—	1	Kiste	Damenkleider u. Blousenstoffe	125	512	Frankf. a/M. Hb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
513	—	—	1	in Papier u. Leinen	Klappstuhl	15	513	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
514	—	—	1	Kiste	alte Kleider	10	514	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
515	—	—	1	Sack	alte Kleider	30	515	Posen	K. E.-D. Posen	
516	—	—	1	„	alte Kleider	20	516	Oberröblingen a/See	K. E.-D. Halle a/S.	
517	—	—	1	Ballen	Kleider u. Betten	15	517	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
518	—	—	1	Packet	Kleider u. Kinderwäsche	3	518	Gep.-A. Karlsruhe	Badische Stsb.	
519	—	—	1	—	ficht. Kleiderschrank	100	519	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
520	—	—	1	Pack	alte, leere Kleiesäcke	44	520	Schroda	K. E.-D. Posen	
521	—	—	1	„	2 Koksgabeln	7	521	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
522	—	—	1	Korb	gefüllt	11	522	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
523	—	—	1	„	Zeitungen, Hemden	25	523	Geldern Rh.	K. E.-D. Cöln	
524	—	—	1	Korbflasche	leer	11	524	Mainz	Direktion Mainz	
525	—	—	1	„	ansch. Spirituosen	15	525	Kolberg	K. E.-D. Stettin	
526	—	—	1	in Papier	Korbsessel	4	526	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
527	—	—	1	Korb	Korbwaaren	29	527	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
528	—	—	1	—	Krauthobel	3	528	München Centr.	Bayerische Stsb.	
529	—	—	3	Pack Kübel	leer	45	529	Osnabrück	K. E. D. Hannover	
530	—	—	1	Ballen	Läuferstoff	12,5	530	Artern	K. E.-D. Erfurt	2,5 m lang.
531	—	—	1	Kiste	Lampencylinder	15	531	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
532	—	—	1	Bund	11 Lampenkugeln	15	532	Würzburg	Bayerische Stsb.	
533	—	—	1	„	Latten	12	533	Saarunion	Reichsbahn	
534	—	—	1	—	Laufschiene, 4,5 m	17	534	Lengerich	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
535	—	—	1	Ballen	Leder	83	535	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
536	—	—	3	Säcke	Lederabfälle	150	536	Burg=Kemnitz	K. E.-D. Halle a/S.	
537	—	—	1	schwarzer Lederkoffer	—	25	537	Gep.-A. Leipzig Magd.	„	2 gelbe Schlösser, 2 Lederriemen.
538	—	—	1	—	Lederstock mit Stahlstange	1	538	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
539	—	—	1	Ballot	Linoleumvorlage	8,5	539	Capellen=Wev.	K. E.-D. Cöln	
540	—	—	1	Säckchen	braunes Mehl, anscheinend Seifenwurzelpulver	10	540	Mannheim	Badische Stsb.	
541	—	—	1	Kiste	Messer etc.	107	541	Ansbach	Bayerische Stsb.	
542	—	—	1	—	Messingrohr	5	542	Cöln	K. E.-D. Cöln	
543	—	—	1	Bund	Messingstangen	20	543	Furtwangen	Bregthalbahn	
544	—	—	1	—	Messingstange	0,5	544	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
545	—	—	1	Milchkanne	leer	7	545	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
546	—	—	1	—	Möbelaufsatz	11	546	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	[1]

[1]) Anscheinend zum Büffet oder Schreibtisch gehörend.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
547	—	—	2	Säcke	Steinchen Mörtel	60 100	547	Dortmund	K. E.-D. Essen	
548	—	—	10	Bund	eis. Muffen	195	548	Bismarck	"	
549	—	—	1	in Papier	Nähtischchen	10	549	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
550	—	—	1	Sack	Nüsse	16	550	Penzberg	Bayerische Stsb.	
551	—	—	1	Oelfass	leer	34	551	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
552	—	—	1	"	leer	35	552	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
553	—	—	1	K.	8 Ofenplatten	7	553	Rosdorf	K. E.-D. Cassel	
554	—	—	2	Bund	Ofenrohre	26	554	Hameln	K. E.-D. Hannover	
555	—	—	1	"	5 Ofenröhren	4	555	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
556	—	—	1	Pack	4 Körbe u. 4 Deckel	28	556	Damme	Oldenburgische Stsb.	
557	—	—	1	Packfass	leer	12	557	Dornburg	K. E.-D. Erfurt	
558	—	—	1	Brett	Parkett-Fussboden	7,5	558	Stendal	K. E.-D. Hannover	
559	—	—	1	—	Patent-Ofenknie	13	559	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
560	—	—	1	Pack in Stroh	lebende Pflanzen	43	560	Wesel	K. E.-D. Essen	
561	—	45	1	—	Plan (Mühle oder Gipsfabrik)	50	561	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
562	—	—	1	Stück	eis. Platte	22	562	Peissen	K. E.-D. Halle a/S.	3,84 m lang.
563	—	—	1	—	eis. Polster-Klappbett	23	563	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	bez.: Posen 30/11.
564	—	—	1	—	eis. Presse oder Schraubstock	22,5	564	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	[1])
565	—	—	1	—	Privatgitter	—	565	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
566	—	—	1	Pack	2 Puppensportwagen	3	566	Darmstadt H.	Direktion Mainz	
567	—	—	1	—	Puppenwagen	2	567	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
568	—	—	2	—	Puppenwagen	6	568	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
569	—	—	1	in Papier	Puppenwagen	4	569	Soltau	K. E.-D. Hannover	
570	—	—	1	Stange	Quadrateisen	25	570	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
571	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe	—	571	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
572	—	—	1	—	eis. Ring mit Kupfereinsatz	5	572	Spandau	K. E.-D. Berlin	
573	—	—	4	Kolli	eis. Ringe	19	573	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
574	—	—	1	—	Reform-Kinderstuhl	4	574	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
575	—	—	1	—	Rehfell	3	575	Ansbach	Bayerische Stsb.	
576	—	—	1	Säckchen	schwarze Rettige	14	576	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
577	—	—	1	Wagen	Roheisen	—	577	Barmen-Rittersh.	"	12390 El.
578	—	—	2	Verschläge	eis. Röhren	106	578	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
579	—	—	1	Sack	Rosinen	28	579	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
580	—	—	1	"	Rosinen	28	580	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
581	—	—	15	—	Roststäbe	31	581	Eilg.-Abf. Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
582	—	—	2	—	Roststäbe	3	582	Heidelberg	Badische Stsb.	
583	—	—	3 1	—	versch. Roste eis. kl. Russthür	12	583	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
584	—	—	3	Stangen	Rundeisen	—	584	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
585	—	—	6	"	Rundeisen	69	585	Magdeb.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
586	—	—	2	"	Rundeisen	11	586	Berlin Anh. Bf.	K. E.-D. Berlin	
587	—	—	1	Bund	12 Stangen Rundstahl	80	587	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
588	—	—	1	Pack	leere Säcke	25	588	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
589	—	—	1	Sack	leere Säcke	28	589	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
590	—	—	1	"	35 Stück l. Säcke	27,5	590	Bettenhausen	K. E.-D. Cassel	
591	—	—	1	Bund	Säcke	24	591	Saaralben	Reichsbahn	
592	—	—	1	—	eis. Sackkarren	32	592	Stuttgart Hbf.	Württemberg. Stsb.	
593	—	—	1	Korbballen	ansch. Säure	39	593	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
594	—	—	1	—	Schalengussräderpaar	—	594	Ruda	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
595	—	—	1	—	Schaukelstuhl	7	595	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
596	—	—	1	—	Schlauch z. Carp.-Bremse	15	596	Braunschweig N.	Braunschweig- L.-E.	Dienstgut.
597	—	—	1	Schliesskorb	1 Reisetasche 1 Plaidriemen	8	597	Lauterbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
598	—	—	1	"	ansch. Küchengeschirr	72	598	Braunfels	"	
599	—	—	1	"	Wäsche, Kleider	52	599	Essen H.	K. E.-D. Essen	
600	—	—	1	Kiste	Schlosserwerkz.	101	600	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
601	—	—	1	—	Schornsteinaufsatz	5	601	Worms	Direktion Mainz	
602	—	—	1	—	Schornsteinaufsatz	5	602	"	"	
603	—	—	1	Bund	Schöpfer	5	603	Basel	Badische Stsb.	
604	—	—	1	Kiste	Schraubenmuttern	12	604	Strassburg	Reichsbahn	
605	—	—	1	K.	4 Schraubenschlüssel	10	605	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
606	—	—	1	—	Schraubstock	20	606	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
607	—	—	3	Tafeln	Schwarzblech	42	607	Rimbach	Main-Neckarbahn	
608	—	—	1	—	Schwungrad m. 2 Messern	34	608	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
609	—	—	1	Bund	Seegras	25	609	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
610	—	—	1	Pack	Spaten u. Rechen	14	610	Ostrowo	K. E.-D. Posen	bez.: Landsberg a/W.
611	—	—	1	Ballen	Speck	55	611	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
612	—	—	1	Pack	geräucherte Speckseite	14	612	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
613	—	—	1	Verschl.	Spiegeluntersatz	19	613	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
614	—	—	1	Korbfl.	ansch. Spirituosen	12	614	Broich	K. E.-D. Essen	
615	—	—	1	Pack	runde cylindrische hohle eis. Stäbchen, 22 cm lang, 6 mm Durchmesser	19,5	615	Burg u. Niedergemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	

[1]) Neu, Dreieckform, mit verstellbarem Dreifuss.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
616	—	—	1	Stange	Stahl 2,15 m lg.	—	5,5	616	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
617	—	—	1	„	Stahl 3,59 m lg.	—	4,25	617	Eisleben	K. E.-D. Magdeburg	
618	—	—	1	„	Stahl	—	6	618	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
619	—	—	1	Korb	Steinhäger in Flaschen		59	619	Mg.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
620	—	—	1	—	Parthie Steinkohlen	—	900	620	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
621	—	—	2	—	gusseis. Stellräder	—	3	621	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
622	—	—	1	Pack	Stocheisen	—	9	622	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
623	—	—	1	Bund	Stocheisen	—	20	623	Düren	„	
624	—	—	1	Ballen	lebende Sträucher	—	32	624	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
625	—	—	1	Pack	2 Stühle	—	8	625	Regensburg	Bayerische Stsb.	
626	—	—	1	Bund	2 Stühle	—	11	626	Stettin	K. E.-D. Stettin	
627	—	—	1	„	2 Stühle	—	17	627	Wanne	K. E.-D. Essen	
628	—	—	1	„	Tannenbäume	—	19	628	Hannover Eilgut	K. E.-D. Hannover	
629	—	—	1	Tafel	„Vorsichtig Rangiren“		-	629	Gotha	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
630	—	—	1	Wagen	Theerpech	—	—	630	Heissen	K. E.-D. Essen	26239 Esn.
631	—	—	2	—	Taue 12,8 m u. 20 m	—	10 11	631	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
632	—	—	1	—	ovaler Mahagonitisch	—	33	632	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
633	—	—	1	Pack	1 Tischfuss u. 1 Steg		1	633	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
634	—	—	1	C.	eis. Untertheil v. Ofen		53	634	Gr.-Strehlitz	K. E.-D. Kattowitz	
635	—	—	1	—	Wagenachse	—	8	635	Ruhland	K. E.-D. Halle a/S.	
636	—	—	2	—	eis. Waschständer	—	6	636	Elbing	K. E.-D. Danzig	
637	—	—	1	in Papier	Wasserwaage	—	1	637	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
638	—	—	1	Bund	Weidenreifen	—	1,5	638	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
639	—	—	1	Kiste	l. Weinflaschen	—	63	630	Ruhrot Rh.	„	
640	—	—	1	Rolle	Weissblech	—	35	640	Reichertshofen	Bayerische Stsb.	
641	—	—	1	—	Winkeleisen	—	25	641	Neuhaus a/P.	„	
642	—	—	1	—	Zinkeimer	—	1,5	642	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
643	—	—	1	—	Zinkkohlenkasten	—	2,5	643	Ganderkesee	Grossh. E.-D. Oldenb.	
644	—	—	1	Bund	16 eis. Zuggardinenstäbe		10	644	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	308 084	1	Korb	Zollgut	—	31	1	Bosna Bród	Ungarische Stsb.	
	A	2	1	Stück	Nähmaschine	—	40				
2	M G S	2636	1	Ballen	Wollwaaren	—	69	2	Poszony	„	v.Neutitschein.
3	L S K	2036	1	Kiste	unbekannt	—	38	3	Tisza szt Imre	„	von Pola
4	E S	48/49	2	Kisten	Schuhe	—	320	4	Budapest nyugoti p. u.	„	von Holitz.
5	C S B & S	7163	1	Ballen	Tuch	—	30	5	Jablenicza	„	von Bielitz.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.